



Zukunftsperspektiven für das Wohnquartier der 1960er-Jahre

Ein Entwicklungskonzept für das
Quartier Lühmannstraße in Hamburg-Eißendorf

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von
Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Rudolf Scheuvs
280-04 - Forschungsbereich Örtliche Raumplanung

Eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von
Linda Widmaier

Matrikelnummer 12028743
Wien, am 23.05.2024

KURZFASSUNG

Die Diplomarbeit untersucht am Fallbeispiel des Quartier Lühmannstraße in Hamburg-Eißendorf, welche Möglichkeiten die integrierte Stadtentwicklung bietet, um bestehende Wohnquartiere an die komplexen Anforderungen der Zukunft anzupassen.

Im Kern steht die Frage, welche Elemente ein lebenswertes Quartier der Zukunft ausmachen und wie diese in Wohnquartieren der 1960er-Jahre, insbesondere im Quartier Lühmannstraße, durch integrierte Stadtentwicklung umgesetzt werden können, um diese zu lebendigen und zukunftsorientierten Quartieren zu transformieren.

Nach der theoretischen Auseinandersetzung mit den aktuellen Trends der Stadtentwicklung sowie mit dem Instrument der Integrierten Stadtentwicklung, wird konkreter auf die Leitthemen des Fallbeispiels eingegangen - nämlich auf die Wohnbebauung der Nachkriegsjahrzehnte sowie auf dem Umgang mit der Bestandsstadt.

Anschließend wird nach der Standortanalyse des Fallbeispiels das Entwicklungskonzept vorgestellt.

Die Handlungsfelder und Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes rücken vor allem die Schaffung lebendiger Treffpunkte, die Förderung der aktiven Mobilität sowie des öffentlichen Verkehrs anstelle des PKW-Verkehrs, sowie die Aktivierung und attraktive Gestaltung der Grün- und Freiräume im Quartier in den Vordergrund. Auch die Rolle des Wassers im Quartier und klimasensible Gestaltung, die Integration des Bildungsstandorts sowie Maßnahmen zur Stärkung der Identifikation der Bewohner*innen mit ihrem Quartier stehen im Mittelpunkt der Betrachtung.

So zeigt die Arbeit am Beispiel eines Entwicklungskonzeptes für das Quartier Lühmannstraße, wie der Ansatz der integrierten Entwicklung dabei helfen kann, den komplexen Herausforderungen der Zukunft zu begegnen und Bestandsquartiere nachhaltig und zukunftsorientiert anzupassen.

ABSTRACT

Using the Lühmannstraße neighborhood in Hamburg-Eißendorf as a case study, the thesis examines the possibilities offered by integrated urban development for adapting existing residential neighborhoods to the complex requirements of the future.

At the heart of the project is the question of what elements make up a liveable neighborhood of the future and how these can be implemented in residential neighborhoods of the 1960s, especially in the Lühmannstraße neighborhood, through integrated urban development in order to transform them into lively and future-oriented neighborhoods. After a theoretical discussion of current trends in urban development and the instrument of integrated urban development, the main themes of the case study - namely the residential development of the post-war decades and the handling of the existing city - will be discussed in more detail, followed by a presentation of the development concept after the site analysis of the case study.

The fields of action and measures of the development concept focus primarily on the creation of lively meeting places, the promotion of active mobility and public transport instead of car traffic, as well as the activation and attractive design of the green and open spaces in the neighborhood. The role of water in the neighborhood and climate-sensitive design, the integration of the educational location and measures to strengthen residents' identification with their neighborhood are also the focus of the study, which uses the example of a development concept for the Lühmannstraße neighborhood to show how the integrated development approach can help to meet the complex challenges of the future and adapt existing neighborhoods in a sustainable and future-oriented manner.

INHALT

1. ANLASS UND ZIELSETZUNG

1.1 Themenrelevanz und Fallauswahl	12
1.2 Zentrale Fragestellungen und Zielsetzung	16
1.3 Aufbau und Methodik	18

2. THEORETISCHE EINORDNUNG

2.1 Trends der Stadtentwicklung	22
2.2 Integrierte Stadtentwicklung	26
2.3 Leitthemen	30
2.4 Übergeordnete Konzepte	46
2.5 Planungsprozess	48

3. DAS PROJEKTGEBIET

3.1 Historische Entwicklung	58
3.2 Hauptcharakteristika des Gebietes	62
3.3 Stadträumliche Analyse	70
3.4 Bevölkerung	80
3.5 Wohnen und Wohnumfeld	86
3.8 Zentren	90
3.6 Mobilität	92
3.7 Grünraum	96
3.9 Entwicklungspotenziale	104
3.10 Prinzipien	106

4. LEITBILD

4.1 Die Freiraumbänder	112
4.2 Lebendige Treffpunkte	113
4.3 Autofreie Erschließung	113

5. HANDLUNGSFELDER

Die Handlungsfelder im Überblick	120
5.1 Lebendige Begegnungsorte	124
5.2 Differenzierte Grünräume	134
5.3 Klimasensible Gestaltung	138
5.4 Angepasste Erschließung	148
5.5 Integrierte Bildungsstandorte	156
5.6 Quartiersidentität und Mitsprache	160
5.7 Wohnen und Nachbarschaft für alle	164

6. ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassung	169
Reflexion	171

QUELLENVERZEICHNIS

Literaturverzeichnis	172
Abbildungsverzeichnis	175

EINLEITUNG

Ein erheblicher Teil des heutigen Wohnungsbestands stammt aus der Nachkriegszeit. Die oft in Zeilenbauweise errichteten Quartiere der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ – dem städtebaulichen Leitbild der Nachkriegsjahrzehnte – sind geprägt von weitläufigen, jedoch überwiegend untergenutzten Freiflächen. Die damalige Funktionstrennung zwischen Wohnen und Arbeiten führte häufig zu beinahe monofunktionalen Wohnquartieren. Zudem sind die Quartiere der Nachkriegszeit von der Epoche der autogerechten Stadtplanung geprägt, die vor allem ab den 1960er-Jahren einsetzte. Dadurch weisen diese Wohnquartiere heute auffallend viele Flächen für Verkehrsinfrastruktur wie Parkplätze und Garagen auf.

Diese monofunktionalen und vom PKW-Verkehr dominierten Wohnquartiere entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine sozial und ökologisch nachhaltige Stadtentwicklung.

Angesichts der weit verbreiteten Existenz dieser typischen Zeilenbausiedlungen der Nachkriegszeit wird der Handlungsbedarf deutlich. Im Sinne einer erhaltenden und das bauliche Erbe würdigenden Stadterneuerung sind neue, innovative und bestandsorientierte Konzepte erforderlich. Diese Konzepte sollen es ermöglichen, diese Quartiere an die heutigen Herausforderungen anzupassen, sie zukunftsfähig zu machen und ihre Entwicklung hin zu lebendigen und hochwertigen Lebensstandorten zu unterstützen.

1. ANLASS UND ZIELSETZUNG

1.1 THEMENRELEVANZ UND FALLAUSWAHL

Die Stadtplanung in der Nachkriegszeit in Deutschland und vielen Teilen Europas war durch die dringende Notwendigkeit des Wiederaufbaus und dem Aufkommen neuer städtebaulicher Konzepte geprägt.

In den 1950er- und 1960er-Jahren orientierte sich die Wohnbebauung häufig am Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten“ Stadt, das die Gesundung der Beziehung zwischen Stadt und Land anstrebte. In bewusster Abkehr von der gründerzeitlichen Stadtstruktur entstanden Wohnquartiere, typischerweise in Zeilenbauweise, die durch umfangreiche Grünflächen gekennzeichnet waren. Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie die Planung für eine „autogerechte“ Stadt ab den 1960er-Jahren führten zu einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens und einem intensiven Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den Städten.

Die idyllische Vorstellung der aufgelockerten Stadt zeigt allerdings auch Kehrseiten. In den entstehenden monofunktionalen Wohnquartieren, die sich bewusst vom „Städtischen“ abwandten, mangelte es oft an lebendiger Nutzung Freiraumnutzung und Möglichkeiten zur Begegnung und zum Kennenlernen im öffentlichen Raum. Obwohl großzügige Freiflächen zwischen den Zeilenbauten vorhanden waren, führten Verhaltensunsicherheiten und Unklarheiten hinsichtlich Eigentumsverhältnissen und Zugänglichkeit dazu, dass diese Zwischenräume oft zu bloßen Abstandsflächen verkamen. Zudem kam die übermäßige Ausrichtung des Verkehrs auf private PKWs und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, was zur Entstehung zunehmend verkehrsdominierter Quartiere führte, in denen der ruhende Verkehr einen großen Teil der verfügbaren Freiflächen beanspruchte.

Ein erheblicher Anteil des heutigen Wohnungsbestandes stammt aus den Nachkriegsjahrzehnten. Dieser Wohnungsbestand entspricht heute in wesentlichen Aspekten nicht mehr den aktuellen Anforderungen an die Stadtplanung und den Zielen einer sozial und ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung, weshalb eine Beschäftigung mit ihrer Zukunftsfähigkeit von großer Wichtigkeit ist. Der Schwerpunkt auf die Quartiere der Nachkriegszeit ergibt sich nicht nur aus dem bestehenden Handlungsbedarf, sondern auch aus dem Potenzial der Siedlungen, das es zu erschließen gilt. Denn die Quartiere der „offenen und gegliederten Stadt“ aus den 1950er und 1960er-Jahren bieten in Zeiten des Klimawandels große Chancen für eine durchdachte Umformung ehemaliger reiner Wohnsiedlungen in hochwertige Quartiere mit wertvoller Grünausstattung.

Im Sinne einer erhaltenden und nachhaltigen Stadterneuerung bedarf es demnach **neuer Konzepte**, welche dem baulichen Erbe verpflichtet sind, aber gleichzeitig den Herausforderungen unserer Zeit gerecht werden und innovative Zukunftsentwürfe für Stadt und Raum beinhalten.

Die Weiterentwicklung der Quartiere der Nachkriegszeit stellt eine komplexe Herausforderung in planerischer, wirtschaftlicher, sozialer und politischer Hinsicht dar, weshalb sich ein ressort- und fachübergreifender, **integrierter Ansatz** als besonders sinnvoll erweist.

Wohnhausanlage in Zeilenbauweise aus den 1960er-Jahren
Ehestorfer Weg 86-94
Hamburg-Harburg

Wohnhausanlage in Zeilenbauweise aus den 1960er-Jahren
Wongrowitzer Steig 40-62
Berlin-Köpenick

Wohnhausanlage in Zeilenbauweise aus den 1960er-Jahren
Vollmstraße 7-29,
München-Pasing

Wohnhausanlage in Zeilenbauweise aus den 1950/60er-Jahren
Wagramer Straße 55-61,
Wien, 22. Bezirk

Wohnhausanlage in Zeilenbauweise aus den 1950/60er-Jahren
Zelgstraße 18-24
Bern, Bümpliz-Oberbottigen

Es finden sich zahlreiche vergleichbare Wohnquartiere der Nachkriegszeit in europäischen Großstädten. Zur Veranschaulichung sind hier nur einige Quartiere in Deutschland, Österreich und der Schweiz verortet.

Abb.1: Beispiele für Wohnquartieren der 1960er Jahre

FALLAUSWAHL

Das Quartier Lühmannstraße, ein charakteristisches Beispiel für die Nachkriegsarchitektur der 1960er-Jahre mit typischer Zeilenbebauung, stand im Mittelpunkt der Ausschreibung des Otto-Linne-Preises 2023.

Der Preis, benannt nach Hamburgs erstem Gartendirektor Otto Linne (1914–1933), der als Visionär des „Sozialen Grüns“ gilt und dessen Einfluss noch heute in vielen Freiräumen in Hamburg und ganz Deutschland spürbar ist, wird alle drei bis vier Jahre an Studierende der Landschafts- und Freiraumplanung sowie an junge Berufseinsteiger vergeben.

Die Ausschreibungen fokussieren sich auf zukunftsrelevante Themen und beinhalten die Auseinandersetzung mit aktuellen und bedeutenden Fragestellungen der Stadt- und Landschaftsplanung, wobei stets die Prinzipien Lignes berücksichtigt werden.

Die Ausloberin des Otto-Linne-Preises 2023 „Zwischen den Zeilen“ war die *Freie und Hansestadt Hamburg; Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)*. Betreut wurde der Wettbewerb von *urbanista GmbH & Co KG*.



1.2 ZENTRALE FRAGESTELLUNGEN UND ZIELSETZUNG

Die Diplomarbeit untersucht am Beispiel des Quartier Lühmannstraße, welche Möglichkeiten die integrierte Stadtentwicklung bietet, um bestehende Wohnquartiere der 1960er-Jahre an die komplexen Anforderungen der Zukunft anzupassen.

Im Kern steht die Frage, welche Elemente für ein lebenswertes Quartier in der Zukunft notwendig sind und wie das städtische Leben sich entsprechend den neuen Herausforderungen und Bedürfnissen entwickeln wird. Dabei werden aktuelle Trends in der Stadtentwicklung sowie aktuelle und zukünftige Herausforderungen der Stadtplanung beleuchtet. In diesem Zusammenhang wird der Ansatz der integrierten Stadtentwicklung vorgestellt und erläutert, warum er zunehmend Anwendung findet als geeigneter Ansatz für den Umgang mit den komplexen und umfassenden Fragestellungen in der Stadtentwicklung für die Zukunft.

Im Anschluss wird näher auf das Quartier Lühmannstraße eingegangen. In einer umfassenden Analyse der stadträumlichen Merkmale des Quartiers, der verkehrlichen Anbindung, der Grünflächen und der Sozialstruktur, werden die Rahmenbedingungen des Fallbeispiels untersucht und Entwicklungspotenziale analysiert.

Das anschließende Entwicklungskonzept beantwortet schließlich die zentrale Fragestellung der Arbeit, nämlich wie das Fallbeispiel Quartier Lühmannstraße durch integrierte Stadtentwicklung zukunftsfähig gestaltet werden kann.

Die thematischen Handlungsfelder, die aus den Erkenntnissen der theoretischen und analytischen Auseinandersetzung mit dem Standort hervorgehen, bieten Lösungsansätze dafür, wie die vorhandenen Potenziale bewahrt, in neue Entwicklungen eingebunden und aktiviert werden können.

Durch die Beantwortung dieser Fragen gibt die Diplomarbeit einen Einblick in die Anforderungen an moderne, zukunftsfähige Quartiere und zeigt auf, wie durch integrierte Ansätze in der Stadtentwicklung das Leben in der Stadt nachhaltig verbessert werden kann.

THEORETISCHE EINORDNUNG

- Was sind die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der Stadtplanung?
- Was ist integrierte Stadtentwicklung?
- Warum eignet sich der integrierte Ansatz für die zukunftsorientierte Stadtentwicklung?

STANDORTANALYSE

- Was sind die Leitthemen im Quartier Lühmannstraße?
- Welche Rahmenbedingungen liegen im Quartier Lühmannstraße vor?
- Was sind die Potenziale des Quartier Lühmannstraße?

ENTWICKLUNGSKONZEPT

- Wie lässt sich das Quartier Lühmannstraße durch Integrierte Stadtentwicklung zukunftsfähig gestalten?
- Wie können vorhandene Potenziale erhalten, in neue Entwicklungen eingebunden und aktiviert werden?

1.3 AUFBAU UND METHODIK

In ihrem Aufbau ist die vorliegende Arbeit angelehnt an den typischen Projektablauf integrierter Stadtentwicklungskonzepte.

Einführung

Themenrelevanz, Ausgangslage

Theoretische Einordnung

Was ist Integrierte Stadtentwicklung?, Leitthemen, Hintergrund, Übergeordnete Konzepte etc.

Bestands- & Potentialanalyse

Stadträumliche Analyse, Bevölkerung, Verkehr, Grünraum, Zentren, Entwicklungspotentiale etc.

Leitbild & Vision

Ziele, Leitbildkarte, textliches Leitbild etc.

Handlungsfelder & Maßnahmen

Handlungsprioritäten, Fokusräume, Maßnahmenvorschläge etc.

Abb.2: Ablauf der Arbeit

In der **Einführung** zu Beginn der Arbeit werden die Ausgangslage und die Ziele erläutert. Zudem wird die Relevanz des Themas verdeutlicht.

Anschließend erfolgt die theoretische Einordnung, in der auf die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung eingegangen und das Instrument der integrierten Stadtentwicklung vorgestellt wird. Hier werden zudem die für das Fallbeispiel relevanten Leitthemen präsentiert und erläutert. Diese Ausführungen liefern bereits vor der detaillierten Analyse der Standortbedingungen ein tiefgründiges und fundiertes Verständnis des Standortes.

Im Anschluss wird genauer auf das Projektgebiet eingegangen. Zunächst wird ein kurzer Einblick in die historische Entwicklung des Quartiers gegeben. Im Anschluss werden die Hauptcharakteristika des Projektbeispiels mithilfe einer Fotodokumentation hervorgehoben. Die anschließende umfassende **Analyse** ausgewählter Eigenschaften des Standortes ist von großer Bedeutung, um ein Verständnis für die Ausgangslage zu erlangen, Herausforderungen und Potenziale des Gebietes zu erkennen sowie Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zu definieren. Die erhobenen Daten werden anschaulich und verständlich in Grafiken, Karten und Darstellungen aufgearbeitet und eingeordnet, um eine Basis für anschließende Empfehlungen zu schaffen und die gewählten Leitthemen zu begründen.

Nach der Grundlagenermittlung stellt das **Leitbild** die wesentlichen Zielsetzungen anschaulich dar und skizziert die Vision einer möglichen Zukunft für das Quartier Lühmannstraße.

In den nachfolgenden **Handlungsfeldern** werden konkrete Maßnahmen dargestellt, die sich auf die zuvor getroffenen Interpretationen der Standortbedingungen stützen und in ihrer Auswahl und Abgrenzung dem Ansatz der integrierten Quartiersentwicklung folgen. Dabei werden Teilbereiche als Fokusräume herausgegriffen und detaillierter behandelt.

Die vorliegende Arbeit wurde von der Autorin selbstständig und unter ausschließlicher Verwendung der angegebenen Hilfsmittel und Quellen erstellt.

Alle Abbildungen und Bilder ohne besondere Kennzeichnung wurden von der Autorin selbst erstellt.

2. THEORETISCHE EINORDNUNG

2.1 TRENDS DER STADTENTWICKLUNG

PLANUNG FÜR MORGEN

Die Planung für Morgen steht angesichts Prozessen wie des sich beschleunigenden Klimawandels, der Mobilitäts- und Energiewende, der globalen Ressourcenverknappung sowie der voranschreitenden Digitalisierung vor großen Herausforderungen.^[1] Zudem hinterlässt der demografische Wandel deutliche Spuren in der Stadtentwicklung und es müssen Lösungen für die Gleichzeitigkeit von Schrumpfungs- und Wachstumsprozessen gefunden werden.^[2]

Hinzu kommen rasch aufeinander folgende Krisen mit teilweise schwer antizipierbaren Auswirkungen - auch räumlichen. Planung in der heutigen Zeit muss demnach flexibel sein, muss mit Unsicherheiten und Ungewissheiten vom Morgen umgehen können.

Aber „Krisen eröffnen immer auch Chancen, Wandel in erwünschte Richtungen zu lenken“^[3]

Die dringende Notwendigkeit, auf die Klimakrise zu reagieren, hat bereits einige aktuelle Trends in der Stadtentwicklung ausgelöst. So zum Beispiel die Mobilitätswende und mit ihr die Anpassung des Verkehrssystems auf den Langsamverkehr. Zudem spielen Grün- und Freiräume eine immer entscheidendere Rolle in der Stadtplanung, insbesondere durch die Multicodierung öffentlicher Räume und die Anpassung an die Konsequenzen der Klimakrise.^[4] Darüber hinaus wird die Entwicklung grün-blauer Infrastrukturen zunehmend in die Stadtplanung integriert. Deren intelligente Vernetzung trägt zu einem nachhaltigen Wassermanagement bei, reguliert das Mikroklima und wirkt der Bildung von Hitzeinseln in der Stadt entgegen.^[5]

Um weiterhin passende Lösungen auf Veränderungen und Herausforderungen in der Stadt von Morgen entwickeln zu können, beschäftigt sich die Stadtforschung intensiv mit Zukunftsthemen und -prognosen.

Wie wird die Stadt der Zukunft aussehen?

Was erhoffen wir uns von der Stadt von morgen?

STADT VON ÜBERMORGEN^[6]

Das Forschungsprogramm „Die Stadt von übermorgen“^[7], durchgeführt 2022 vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB), hat sich intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, wie eine zukunftsorientierte Stadtentwicklungspolitik gestaltet sein sollte. Dabei stand die Notwendigkeit im Vordergrund, sowohl aktuelle Aufgaben und Herausforderungen als auch langfristige Entwicklungen zu berücksichtigen.

In den geführten Zukunftsdiskursen zeichneten sich spezifische inhaltliche Schwerpunkte und Beobachtungen ab (s. Abb.3).

Ein zentrales Erkenntnis war die Bedeutsamkeit eines stärkeren gesellschaftlichen Zusammenhaltes als Zukunftsaufgabe. Dies umfasst generationsübergreifende Solidarität ebenso wie die Bewältigung der Herausforderungen einer fortschreitenden Individualisierung und Vereinsamung. Besonderes Augenmerk lag dabei auf der Förderung von Begegnungen im öffentlichen Raum und der Auseinandersetzung mit sozialer Polarisierung und den Auswirkungen einer zunehmenden Virtualisierung des gesellschaftlichen Lebens.

Ein weiterer Diskussionspunkt war die Rolle von Bildungsgerechtigkeit für die Schaffung von Chancengleichheit. Bildungseinrichtungen werden als Schlüssel für die Weiterentwicklung der Wissensgesellschaft und die Sicherung wirtschaftlicher wie gesellschaftlicher Perspektiven für junge Menschen betrachtet.

Die Zukunftsdiskurse betonten auch die Notwendigkeit, die spezifischen Standortqualitäten in den Fokus zu rücken, sei es in Bezug auf die Lebensqualität in Quartieren größerer Städte oder auf die Vitalität von Zentren in kleineren Städten.

Die Sicherstellung einer stabilen Grundversorgung wurde als elementar erachtet. Insbesondere in Bezug auf die Bewältigung des stadtklimatischen Wandels, aber auch im Sinne der Berücksichtigung neuer Formen des Arbeitens im Quartier.

Auch die Reorganisation von Gewerbebeständen, deren Multicodierung (zum Beispiel mit sozialen Nutzungen) und stärkere Integration in Wohnquartiere werden als wichtig erachtet.

[1] vgl. Greif, Friedbert u.a. (2023). S.20

[2] vgl. ebd. (2023). S.20

[3] ebd. (2023). S.16

[4] vgl. Greif, Friedbert u.a. (2023). S.20

[5] vgl. ebd. (2023). S.20

[6] vgl. Petrin, Julian u.a. (2022), S. 15-20

[7] vgl. Petrin, Julian u.a. (2022), S. 15-20

Ein markantes Thema war zudem die Idee einer „Slow Future“, die Bescheidenheit und Entschleunigung priorisiert. Im Mittelpunkt standen das Wohlbefinden und die Lebensqualität, betont durch eine Fokussierung auf kleinräumliche Mobilität und das „bessere Leben im Kleinen“^[1].

Die Zukunftsdiskussionen des Forschungsprojektes unterstrichen zudem die Bedeutung von Kleinteiligkeit, Flexibilität und Wandel sowie eine starke Gemeinwohlorientierung. Lokale Autonomie und dezentrale Strukturen wurden als Chancen für mehr Vielfalt und Resilienz gesehen, insbesondere in Verbindung mit nachhaltigen Nutzungsformen.

Schließlich wurde die zukünftige Normalität multifunktionaler Nutzungen des öffentlichen Raums und der Zentren hervorgehoben, getrieben durch Mobilitätswenden und kulturelle Vielfalt. Hochwertige Infrastrukturen für alternative Mobilitätsformen sowie die Anreicherung zentraler Orte mit vielfältigen Angeboten wurden als wesentlich für die Zukunft urbaner Räume betrachtet.

Die Beobachtungen der im Forschungsprojekt geführten Zukunftsdiskurse stellen dar, welche Themen und Ideen in der Stadt von übermorgen von Relevanz sind.

[1] Petrin, Julian u.a. (2022), S. 18

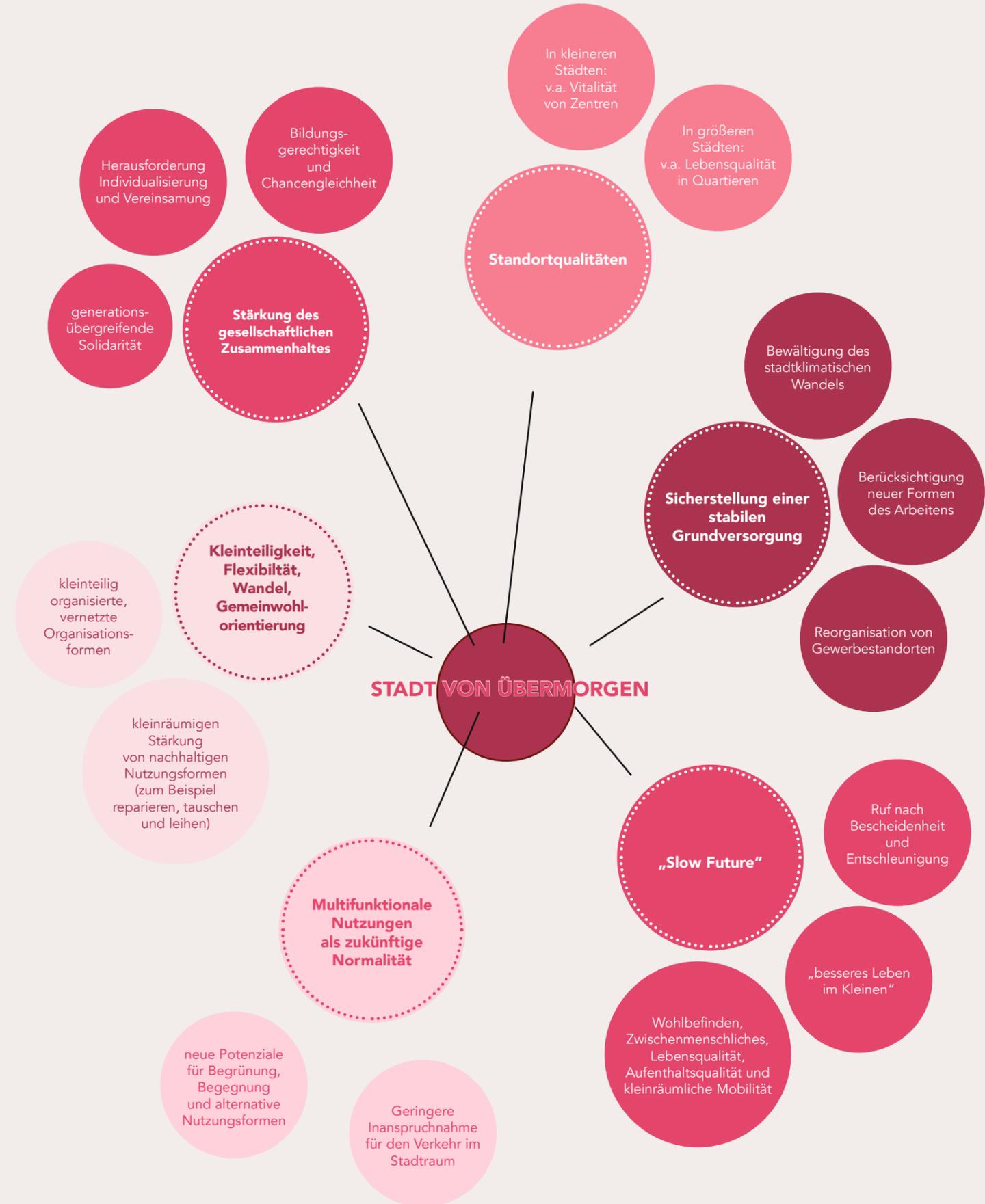


Abb.3: Inhaltliche Schwerpunktthemen der Zukunftsdiskurse des Forschungsprojektes „Stadt von übermorgen“

2.2 INTEGRIERTE STADTENTWICKLUNG

Die komplexen Herausforderungen der Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert erfordern mehr als nur fachspezifische Lösungen. Themen wie Digitalisierung, Klimawandel, demografischer Wandel, Segregation und Gentrifizierung lassen sich nicht isoliert betrachten, sondern erfordern einen fachübergreifenden und integrative Ansätze.

Integrierte Stadtentwicklungskonzepte zielen darauf ab, fach- und ressortübergreifende Strategien für die verschiedenen Aufgabebereiche und Stadtteile gemeinschaftlich zu entwickeln.^[1] Anstatt isolierter Einzelmaßnahmen betrachtet die integrierte Stadtentwicklung die Stadt als ein komplexes System, in dem alle Bereiche miteinander verbunden sind und sich gegenseitig beeinflussen.

Dies bedeutet, dass verschiedene Politikfelder in räumlicher, sachlicher und zeitlicher Hinsicht koordiniert werden müssen, um eine gleichzeitige und gerechte Berücksichtigung der verschiedenen Belange und Interessen zu gewährleisten.^[2]

Integrierte Entwicklungskonzepte ermöglichen es, Synergien zu nutzen und Konflikte sowie Disparitäten in den komplexen Prozessen der Stadtentwicklung frühzeitig zu identifizieren. Zudem werden die städtischen Ziele und Handlungsprioritäten in enger Zusammenarbeit mit stadtgemeinschaftlichen Akteuren erarbeitet und transparent dargestellt.^[3]

Integrierte Stadtentwicklungsplanung oder -politik ist die Methodik, die deshalb zunehmend zur Anwendung kommt.^[4]

Mit der Verabschiedung der Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt im Mai 2007 wurde ein starkes Signal für eine strategische, integrierte und partizipative Stadtentwicklungspolitik gesetzt.^[5] Die Charta griff integrierte Stadtentwicklung als ein Kernprinzip auf und legte vor allem fest, integrierte Stadtentwicklungspolitik in einem Mehrebenenansatz umzusetzen.^[6]

Dabei wird in drei Ebenen der Integration unterschieden:^[7]

» **Fachliche Integration:**

Anstatt dass isolierte Einzelinteressen die Stadtentwicklung beherrschen, sollten diese fair untereinander abgewogen werden. Durch das frühzeitige Einbeziehen verschiedener Fachbereiche können viele Zielkonflikte entschärft, Lösungen optimiert und Synergien geschaffen werden.

» **Integration von Akteuren:**

Die integrierte Stadtentwicklung ist ein öffentlicher Vorgang, der Bürger*innen, Politik, Verwaltung, Wirtschaft und gesellschaftliche Gruppen miteinbezieht und ihnen Möglichkeiten zur aktiven Mitgestaltung bietet.

» **Mehrebenenintegration:**

In der europäischen Diskussion wird unter dem Begriff „Multilevel Governance“ oft die Integration von Programmen und Politiken auf verschiedenen staatlichen Ebenen thematisiert – von der Kommunal- über die Regional- und Landesebene bis hin zum Nationalstaat und der EU.

» Unter integrierter Stadtentwicklungspolitik verstehen wir eine gleichzeitige und gerechte Berücksichtigung der für die Entwicklung von Städten relevanten Belange und Interessen. Integrierte Stadtentwicklungspolitik ist ein Prozess. In diesem Prozess findet die Koordinierung zentraler städtischer Politikfelder in räumlicher, sachlicher und zeitlicher Hinsicht statt. Die Einbeziehung der wirtschaftlichen Akteure, Interessengruppen und der Öffentlichkeit sind hierbei unabdingbar. Integrierte Stadtentwicklungspolitik ist eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung der europäischen Nachhaltigkeitsstrategie.^[1] «

Auszug aus der Leipzig Charta 2007

[1] BMVBS (2007), S. 2

Die Stadtentwicklung soll laut der Leipzig-Charta 2007 als Gemeinschaftsaufgabe verstanden werden, Ziel ist es, dass alle föderale Ebenen Verantwortung für Stadt- und Gesellschaftspolitik übernehmen und Stakeholder neue Partnerschaften für ihre Stadt eingehen.^[8] Auch in der neuen Leipzig-Charta 2020 ist der integrierte Ansatz eines der fünf Grundprinzipien, auf welchen die Charta aufbaut.

[1] vgl. Heinig, Stefan (2022), S. 142

[2] vgl. ebd., S. 18

[3] vgl. ebd., S.142

[4] vgl. ebd., S. 18

[5] vgl. Greif, Friedbert u.a. (2023), S.242

[6] vgl. ebd., S.242

[7] Heinig, Stefan (2022), S. 19

[8] vgl. Greif, Friedbert u.a. (2023), S.242

Wann ist ein Konzept ein integriertes Entwicklungskonzept?

Angesichts der vielen unterschiedlichen verwendeten Begrifflichkeiten wie Stadtentwicklungsplan, Stadtentwicklungsprogramm, städtebauliches Entwicklungskonzept, Masterplan usw., ist es oft schwer festzustellen, wann es sich bei Planungen um ein integriertes Stadtentwicklungskonzept handelt.^[1]

Nach Heinig^[2] erscheint aber eine Differenzierung anhand der Gesichtspunkte, ob das Konzept sektoral oder integriert angelegt ist und ob es für eine gesamte Stadt oder einen Teilraum erarbeitet wurde, hilfreich (s. Abb. 4).

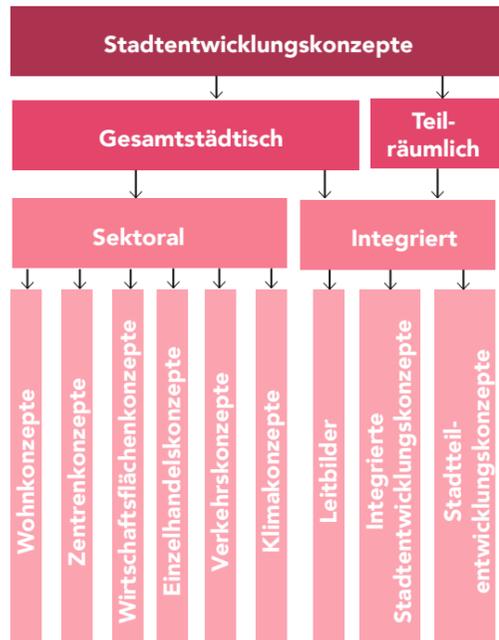


Abb.4: Systematisierung von Stadtentwicklungskonzepten

Inhalte eines integrierten Entwicklungskonzeptes

Da kein gesetzlicher Rahmen für Entwicklungskonzepte existiert, variieren die Gestaltungsmöglichkeiten sowie deren Einfluss in der Kommunalpolitik und Planung erheblich.^[1] Zu Beginn der Konzepterstellung sollte daher die vorgesehene Rolle des Konzeptes in der Planungspolitik festgelegt werden. Der Arbeitsprozess sollte idealerweise auf einem politischen Beschluss basieren, der die Grundzüge für den Prozess und das Konzept festlegt, um das Risiko zu minimieren, dass sich Erwartungen während eines mehrjährigen Arbeitsprozesses ändern und das Endprodukt schließlich nicht mehr beschlussfähig ist.^[2]

Da in Großstädten häufig bereits zahlreiche fachspezifische Planungen existieren, wie zum Beispiel Klimaschutzkonzepte, Schulentwicklungspläne und Strategien zur Wirtschaftsförderung, die die tägliche Arbeit prägen, werden in integrierten Entwicklungskonzepten zusätzlich zu den fachspezifischen auch sogenannte Querschnittsaufgaben berücksichtigt.^[3] Diese spielen in vielen Fachbereichen eine Rolle und gehen oft ineinander über.^[4]



Abb.5: Inhalte eines Stadtentwicklungskonzeptes

[1] vgl. Heinig, Stefan (2022), S.125
[2] vgl. ebd., S.126

[1] vgl. Heinig, Stefan (2022) S. 142
[2] vgl. ebd., S. 142
[3] vgl. ebd., S. 144
[4] vgl. ebd., S. 144

Zusammenwirken der Planungsinstrumente

Im Gegensatz zu formellen Planungsinstrumenten wie dem Flächennutzungsplan oder dem Bebauungsplan, die rechtlich bindend sind und in einem festgelegten Verfahren verabschiedet werden, sind integrierte Stadtentwicklungskonzepte nicht rechtlich verbindlich. Sie haben jedoch eine wichtige orientierende Funktion und dienen oft als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln.^[1] Im Zusammenspiel mit formellen Planungsinstrumenten ermöglichen diese Konzepte eine umfassende Planung, die sowohl rechtliche Rahmenbedingungen berücksichtigt als auch flexible, anpassungsfähige Entwicklungsstrategien zulässt. Somit koordinieren Integrierte Stadtentwicklungskonzepte langfristige strategische Planungen und konkrete bauliche Maßnahmen, um eine nachhaltige Stadtentwicklung zu gewährleisten.^[2]



Abb.6: Zusammenwirken der Planungsinstrumente

[1] vgl. Heinig, Stefan (2022), S. 15f.
[2] vgl. ebd., S. 16

Prozessplanung und -gestaltung

Die Prozessplanung eines integrierten Entwicklungskonzeptes ist angesichts der vielen Beteiligten von großer Wichtigkeit. Eine Planung der Entwicklung in zwei linearen Ebenen - dem Arbeitsprozess und dem Beteiligungsprozess ist dabei vorgesehen.^[1] Parallel zum Arbeitsprozess, in Grundlagen, Konzepten und Handlungsfelder fachlich erarbeitet werden, sollte der Beteiligungsprozess verlaufen. In diesem Prozess werden Meilensteine kommuniziert und die Öffentlichkeit sowie die Bevölkerung kontinuierlich über den aktuellen Stand informiert.^[2] Zudem erhalten sie in verschiedenen Formaten die Möglichkeit zur aktiven Beteiligung.^[3] Eine erfolgreiche Integration der verschiedenen Stakeholder in die Ausarbeitung des Konzeptes ist besonders wichtig, da dies die Identifikation mit dem Endresultat fördert und das Engagement bei der Umsetzung verstärkt. Durch diesen integrativen Ansatz entsteht eine stärkere Bindung und Motivation aller Beteiligten, was wesentlich zur Realisierung und Nachhaltigkeit des Projekts beiträgt.^[4]

[1] vgl. Heinig, Stefan (2022), S. 128
[2] vgl. ebd., S. 128
[3] vgl. ebd., S. 128
[4] vgl. ebd., S. 129

2.3 LEITTHEMEN

WOHNBEBAUUNG DER NACHKRIEGSZEIT

Die gegliederte, aufgelockerte Stadt

Im Zweiten Weltkrieg wurden große Teile deutscher Städte zerstört. Deutschland stand vor der Aufgabe des (Wieder-)Aufbaus.

Das Ziel war „die Gesundung der Beziehung von Stadt und Land“^[1] und stellte eine Reaktion auf die als unzumutbar empfundene Stadtstruktur der Gründerzeit dar. Unter Planer*innen bestand der Konsens, das Problem des grenzen- und regellosen Wachstums der Stadt durch Auflockerung und Gliederung zu lösen.^[2] Sie waren sich einig, dass nie wieder die „steinerne Stadt“ der Mietskasernen, Korridorstraßen und Hinterhöfe entstehen dürfe.^[3] Das Leitbild der „Stadtlandschaft“ war das „Ergebnis einer bewussten Abkehr von der Großstadt als dunkle, trostlose und seelenlose Steinwüste“^[4] hin zu einem „lockeren Gefüge von mäßig großen Baugebieten“^[5], reichlich mit Grün durchsetzt. Ein übergreifendes Ziel war die Gliederung der Städte in überschaubare Einheiten, die durch eine aufgelockerte Siedlungsdichte und weiträumige Grünzüge geprägt sein sollten.^[6]

Die Verminderung der baulichen Dichte, die Durchgrünung der Wohngebiete und die Schaffung von Freiflächen waren die neuen Ansätze. Es bestand die Auffassung, dass nur so den Menschen ein sicheres und gesundes Lebensumfeld geboten werden könne.^[7]

Hubert Hoffmann, von 1951 bis 1955 Leiter des Berliner Planungs- und Entwurfsamtes und Mitautor der 1945 erschienenen Forschungsarbeit „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“, die als Manifest des westdeutschen Städtebaus in der Nachkriegszeit galt, betonte, dass im Gegensatz zum früheren Städtebau und seiner Vorliebe für geschlossene Räume nun die Forderung nach „Licht, Sonne und Weiträumigkeit“^[8] im Einklang mit einem neuen Gefühl für „weite, lockere Raumbildungen“^[9] stehe. Nach Hoffmann verwandelte sich der Raum „von einem endlichen, abgeschlossenen zu einem unendlichen, nur abgegrenzten, vielfältig gestalteten“^[10] Raum.

Es entstanden die „licht-, luft- und gründerwobenen“ Zeilenbauten als Verwirklichung des „idealen Wunschbildes“, das „den Gesetzen natürlicher Gegebenheiten“ folgte. ^[11] (mehr dazu ab S. 33)

Die Unendlichkeit und Vielfältigkeit der Räume, von den Planer*innen der 1950er-Jahre noch beschworen, wurde von der nachfolgenden Generation scharf kritisiert.^[1]

Ende der 1950er-Jahre wurden bereits „die Kehrseiten der lockeren Leitbilder sichtbar: Die Versuche einer Versöhnung von Stadt und Land durch Ausweitung der Siedlungen ins Umland waren fehlgeschlagen in weiträumige Landschaftszerstörung; der von immer dichter verknoteten Verkehrsadern durchzogene „Stadtorganismus“ war vom vielzitierten „Verkehrsinfarkt“ bedroht“.^[2]

„Das Gefühl, die durch den Krieg verursachten Verluste wettgemacht zu haben, hatte offenbar um 1960 die Voraussetzungen dafür geschaffen, [...] neue Dimensionen der Stadt- und Verkehrsplanung anzusteuern. Befreit vom Druck des nötigsten Bedarfs wurden nun Lebensqualitäten anvisiert, die maximale Mobilität [...] als selbstverständlich voraussetzten“.^[3]

Die autogerechte Stadt

Die so immer weiter auseinander rückenden Standorte für Arbeit und Wohnen erforderten die Verbindung über lange Pendelstrecken und resultierten in der „autogerechten“ Erschließung der Städte.^[4]

Hans Bernhard Reichows Buch „Die autogerechte Stadt“, das 1959 veröffentlicht wurde, gab der darauffolgenden Epoche ein einflussreiches Motto.^[5] Der Autoverkehr stieg in den 1960er-Jahren explosionsartig an.^[6] Verkehrsinfrastruktur wurde in großem Ausmaß erweitert.

Die erste prominente Fürsprecherin eines radikalen Wandels in der Stadtplanung, für eine Planung für die Menschen und nicht das Auto und den Verkehr, war Jane Jacobs, die 1961 ihr einflussreichstes Buch „The Death and Life of Great American Cities“ veröffentlichte.^[7] Sie zeigte darin auf, dass der dramatisch zunehmende Autoverkehr und die städtebauliche Ideologie der Moderne, mit ihrer Aufteilung der Städte nach Flächennutzungen das Stadtleben „töten“ und leblose, menschenleere Orte produzieren würde.^[8]

[1] Düwel, Jörn und Gutschow, Niels (2005), S. 137
 [2] vgl. ebd., S. 165
 [3] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 20
 [4] Düwel, Jörn und Gutschow, Niels (2005), S. 165
 [5] ebd., S. 165
 [6] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S.20

[7] vgl. Düwel, Jörn und Gutschow, Niels (2005), S.165
 [8] ebd., S. 166
 [9] ebd., S. 166
 [10] Hoffmann, Hubert (1952) S. 58-60
 [11] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 17

[1] vgl. Düwel, Jörn und Gutschow, Niels (2005), S. 166
 [2] von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 25
 [3] ebd., S. 25

[4] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 25
 [5] vgl. ebd., S. 25
 [6] vgl. Gehl, Jan (2016), S.14
 [7] vgl. ebd., S.14
 [8] vgl. ebd., S.14

Von Stadtlandschaft zu Urbanität durch Dichte

So wurde zunehmend anerkannt, dass das Resultat der aufgelockerten Stadt und der Fokus auf die Verkehrsplanung zur Entstehung einer „endlose Vorstadt“ führten, mit Außenvierteln, die ohne die Beziehung zu einer städtischen Mitte wenig Charakter trugen, leblos und lieblos anmuteten.^[1]

[1] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 25

So nachvollziehbar die Idee einer aufgelockerten Stadtlandschaft, welche das Ländliche mehr in die Stadt bringt auch war, so machte sich doch die Erkenntnis breit, dass Stadterneuerung durch Verneinung des Städtischen nicht gelingen kann.^[1]

Begriffe wie „Urbanität“ und „Gesellschaft durch Dichte“ rückten von da an in den Fokus. Im Westen Deutschlands markierte der Deutsche Städtetag in Augsburg im Juni 1960 einen fast abrupten Wendepunkt^[2].

Nun ging es darum „die Stadt aus einer Agglomeration einer anonymen Masse wieder zu einem lebendigen Organismus in eine Gemeinschaft aus Stadtbürgern zu verwandeln“.^[3] „An die Stelle des Leitbildes Stadtlandschaft, [...] trat nun die Idee einer „gegliederten, aufgelockerten und konzentrierten Stadtregion, in der die Wesenszüge von Stadt und Land in einem weiten Spannungsfeld zusammenwirken“.^[4]

[1] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 25

[2] vgl. Düwel, Jörn und Gutschow, Niels (2005), S.197

[3] ebd., S. 197

[4] ebd., S. 197

BAUTYPOLOGIE ZEILENBEBAUUNG

Siedlungsstruktur

In den „Stadterweiterungsplanungen der 1950/1960er Jahre bildete der Zeilenbau den zentralen Grundtypus.“^[1]

Die Kopfbauten der Zeilenbebauung waren meist zur Erschließungsstraße hin orientiert. Die Erschließung der Zeilenbauten erfolgte von der Straße aus über einen Erschließungsweg oder eine Stichstraße.^[2]

Aus soziologischer Sicht zielten die Pläne darauf ab, städtische Nachbarschaften zu etablieren und den Familien der Arbeiterklasse angemessene Lebensbedingungen zu bieten.^[3] Die Einheitlichkeit der Grundrisse und der Wohnungsausstattung reflektierten die sozialen Ideale der Zeit und war darauf ausgerichtet, soziale Hierarchien zu minimieren.^[4] Zu der damaligen Zeit waren wohnungsreformerische Überlegungen stark von dem demokratischen Gedanken geprägt, dass jedem Haushalt ein gleichgroßer Anteil an städtischem Grund und Boden im Rahmen der Freiraumversorgung zustehen sollte.^[5] Dies führte dazu, dass Erdgeschosswohnungen oft keinen direkten Zugang zu Freiflächen erhielten, um die Haushalte im Erdgeschoss nicht gegenüber den andern Hausbewohner*innen zu bevorzugen.^[6]

[1] Baur, Daniel u.a. (2022), S.14

[2] vgl. ebd., S.14

[3] vgl. Schrenk, Elisabeth (2015), S. 97

[4] vgl. ebd., S.97

[5] vgl. Spitthöver, Maria (2002) S. 60 nach Rainer, Roland (1947)

[6] vgl. Spitthöver, Maria (2002) S. 60 nach Rainer, Roland (1947)

So nahm Mitte der 1950er-Jahre die Errichtung von Balkonen als sekundärer Freiraum zu, welche auch im Erdgeschoss durch Sockelgeschosse mit „schwebenden“ Balkons oder Loggien, keinen direkten Zugang zu den Freiräumen erhielten.^[7]

Zudem wurde der früher übliche Hinterausgang der Gebäude „aus Rationalisierungsgründen durch Kellerausgänge ersetzt oder fehlte ganz“^[8], was dazu führte, dass es keine Möglichkeit mehr gab, das Haus in den zwischen den Bauten gelegenen gemeinschaftlichen Freiraum zu verlassen.

So sind Quartiere in Zeilenbauweise geprägt von einem ruhigen Charakter und ihre grüne, die wesentlich durch Abstandsgrün und einen in Teilen hochwertigen Altbaumbestand entstehen, doch öffentliche und halböffentliche Räume wirken oftmals untergenutzt.^[9]

[7] vgl. Baur, Daniel u.a. (2022), S. 14 und vgl. Spitthöver, Maria (2002), S.68

[8] Spitthöver, Maria (2002), S. 66

[9] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2013), S. 114

Freiraumstruktur

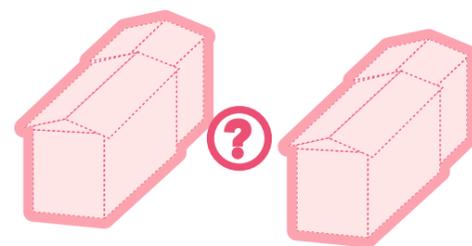
Die offene und luftige Gestaltung, die in den Gebäuden des Wohnungsbau aus den 1950er-Jahren angestrebt wurde, spiegelt sich auch in den Freiflächen wider.

Das vorherrschende Modell der rechtwinkligen Anordnung der Zeilen- und Reihenbauten zur Straße führte zur Entstehung des sogenannten Wohnwegs – eine Erfindung der 1950er-Jahre, die wesentlich zur Veränderung des traditionellen Stadtraums beitrug.^[1] Diese Anordnung der Bauten abseits des Straßenraums führte zu einem anonymen Straßenbild und machte die Stadträume schwerer lesbar.^[2] Früher war eine klare Trennung zwischen öffentlichen und privaten Räumen erkennbar. Die Straßenseite war öffentlich zugänglich, während der hintere Bereich, durch die Gebäude vom Straßenraum abgetrennt, privat oder gemeinschaftlich nutzbar war. Dies schuf klare Grenzen und Zuordnungen mit einem eindeutigen sozialen Charakter. Doch mit zunehmender Abwendung der Häuser von der Straße ging dieser geschlossene Charakter verloren. Daraus resultierten Unklarheiten in der Zugänglichkeit der Freiräume und eine gewisse Verhaltensunsicherheit.

Die einseitige Erschließung und die straßenabgewandte Ausrichtung der Wohnhäuser, kombiniert mit dem Prinzip des Hochparterres, schwebenden Balkonen und dem Fehlen von direkten Zugangsmöglichkeiten zum Freiraum, sowie die Abstände zwischen den Zeilenbauten (15-25 Meter), führten dazu, dass die Freiflächen hauptsächlich als Abstands- oder Pflegegrün betrachtet wurden, statt als aktiv nutzbare Freiräume.^[3]

Die Freiraumgestaltung beschränkte sich auf „Müllbehälter, Teppichklopfstangen sowie den obligatorischen, meist von Bänken eingerahmten Kinderspielplatz“^[4].

Diese Defizite haben sich bis heute im Wesentlichen nicht geändert. Beobachtungen zur Nutzung der Freiräume im Geschosswohnungsbau zeigen über die Jahrzehnte hinweg übereinstimmend, dass diese kaum oder gar nicht genutzt werden.^[5] Neben spielenden Kindern und dem gelegentlichen Aufenthalt von Aufsichtspersonen, wird der Freiraum von der übrigen Bevölkerung selten oder gar nicht genutzt.^[6] Die Gestaltung und Ausstattung ermöglicht den Erwachsenen oft nur eine rein funktionale Nutzung der Flächen, wie das Leeren von Mülleimern oder das Durchqueren auf dem Weg zum Einkaufen.^[7]



[1] vgl. Spitthöver, Maria (2002) S.66

[2] vgl. Spitthöver, Maria (2002), S. 65 und vgl. Baur, Daniel u.a. (2022), S. 14

[3] vgl. Baur, Daniel u.a. (2022), S. 15

[4] Spitthöver, Maria (2002), S. 68

[5] vgl. ebd., S. 70

[6] vgl. ebd., S. 70

[7] vgl. ebd., S. 70

Nutzungsprobleme der Zeilenbebauung

UNKLARE ABGRENZUNG DER FREIRÄUME

Die einseitige Erschließung der Zeilenbauten verwischt die Differenzierung zwischen Vorder- und Hinterbereichen und verhindert die Entstehung klar abgegrenzter Freiräume mit unterschiedlichen sozialen Charakteren. Dies erschwert die Abgrenzung zwischen öffentlichen, gemeinschaftlichen und privaten Räumen und führt oft zu diffusen Räumen, die ungenutzt bleiben und als reine Pflegeanlagen oder Abstandsgrün dienen.^[1]

FEHLENDER BEZUG ZUM ERDGESCHOSS

Die geringe Nutzung der Freiräume wird dadurch verstärkt, dass diese Flächen oft nicht der Erdgeschosszone zugeordnet sind. Dies ist häufig eine Folge der verbreiteten Bauweise mit Sockelgeschossen, die durch „schwebende“ Balkone oder Loggien gekennzeichnet sind. Zugang zu gemeinschaftlichen Freiflächen erfolgt meist nicht über Hinterausgänge, sondern oft nur über Kellertreppen.^[2]

FEHLENDER KONTAKT ZUR STRASSE

Ein weiteres Problem stellt der fehlende Kontakt der Gebäude zur Straße dar. Die Haupteerschließungsstraße dient lediglich der Erschließung und führt zu anonymen Straßenräumen ohne soziale Kontrolle. Bei einer Ansammlung vieler Zeilenelemente resultiert zudem eine monotone Struktur.^[3]

HOHE EINSEHBARKEIT DER FREIFLÄCHEN

Die Freiräume bieten keinen Schutz vor Beobachtung durch Bewohner*innen und Passant*innen, wodurch ungestörter Aufenthalt nicht möglich ist.^[4]

WENIG ANREIZ ZUR RAUMANEIGNUNG

Es gibt kaum Flächen, die für Freizeitaktivitäten oder andere private Tätigkeiten ausgelegt sind.^[5]

[1] vgl. Baur, Daniel u.a. (2022) S. 14

[2] vgl. Spitthöver, Maria (2002), S. 69

[3] Baur, Daniel u.a. (2022) S. 14 und vgl. Spitthöver, Maria (2002), S. 69

[4] vgl. Spitthöver, Maria (2002), S. 69

[5] vgl. ebd., S. 69

Wiederaufbau in Hamburg

Auch Hamburg wurde im Zweiten Weltkrieg stark zerstört, wobei über die Hälfte der Wohnungen – fast 300.000 – verloren gingen.^[1] Neun Zehntel dieser Verluste ereigneten sich allein in den Sommertagen des Jahres 1943, als die Royal Air Force und die US-Luftwaffe vom 25. Juli bis 3. August schwere Angriffe auf die Stadt flogen. Diese Bombardierung, von den Alliierten als „Operation Gomorrha“ bezeichnet, kostete etwa 45.000 Menschen das Leben und verwüstete weite Teile Hamburgs.^[2] „Noch ein Jahr nach dem Krieg gab es 300.000 „Butenhamburger“, Einwohner, die draußen (=buten) auf die Rückkehr in ihre Heimatstadt warteten.“^[3] Es musste also dringend neuer Wohnraum geschaffen werden. Die schweren Zerstörungen gaben den Planer*innen des (Wieder-)Aufbaus Anlass in neuen städtebaulichen Konzepten zu denken.^[4] So setzten sich auch in Hamburg die Leitgedanken der „Auflockerung“ und „Gliederung“ durch und dominierten über mehrere Jahre die Bebauung. Der Wiederaufbau in Hamburg geschah teilweise durch die Nutzung bereits vorhandener Strukturen, einschließlich Fundamenten und weitgehend intakter Infrastrukturen wie Kanalisation, Stromversorgung und Gasversorgung^[5]. Oft wurde aber auch nach dem Prinzip der aufgelockerten, gegliederten Stadt an den Rändern der Stadt auf der „grünen Wiese“ gebaut.

Der Leitgedanke der „aufgelockerten Stadt“ wurde im Hamburger Generalbebauungsplan von 1944 festgeschrieben und von Planer(*innen) durchgehend eingehalten.^[6] Der darauffolgende Generalbebauungsplan 1947 entstand vor dem Hintergrund schwieriger Prognosen der Stadtentwicklung, vor allem der Stadtbevölkerung. „Nach der Volkszählung von 1946 gab es bereits wieder mehr als 1,4 Millionen Einwohner, nur 300.000 weniger als bei Kriegsausbruch, denen nun aber nur noch die Hälfte des damaligen Wohnraums zur Verfügung stand.“^[7] Der neue Generalbebauungsplan 1947 sollte deswegen nur den Charakter einer allgemeinen Richtlinie tragen.^[8] Doch trotz der starken Wohnungsnachfrage blieb auch im Generalbebauungsplan 1947 die Auflockerung der Wohngebiete ein Vorhaben.

[1] vgl. Düwel, Jörn und Gutschow, Niels (2005), S. 137 und vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 81
 [2] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 81
 [3] ebd., S. 81
 [4] vgl. ebd., S. 82
 [5] vgl. Düwel, Jörn und Gutschow, Niels (2005), S. 138

[6] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 83
 [7] von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 84
 [8] vgl. ebd., S. 84

Bevölkerungsentwicklung in Hamburg.^[1]



Abb.7: Bevölkerungsentwicklung in Hamburg

Bis zum Zweiten Weltkrieg war Hamburg vorwiegend durch kompakte Strukturen gekennzeichnet. Schon **1920** lebte innerhalb eines im Vergleich zu heute deutlich kleineren Stadtgebiets bereits etwa eine Million Einwohner*innen.

Nach dem Krieg begann die großflächige Siedlungsentwicklung außerhalb der Inneren Stadt mit den Siedlungen der **1950er- und 1960er-Jahre**, die dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt folgten. Ab den **1970er-Jahren** setzte sich dies als Suburbanisierung mit der Entwicklung von Einfamilienhausgebieten in der Äußeren Stadt und im Umland fort. Die gleichzeitig steigende Wohnfläche pro Einwohner führte bis in die **1980er-Jahre** zu einer erheblichen Ausdehnung der Siedlungsflächen. Die Stadtrandwanderung und Suburbanisierung bewirkten bis Ende der 1980er Jahre einen spürbaren Einwohnerrückgang, vor allem in der Inneren Stadt, aber auch in ganz Hamburg. **Seit 1987** steigt die Einwohnerzahl Hamburgs wieder kontinuierlich an, allerdings ohne die massiven Zunahmen der Siedlungsfläche, wie in den Phasen nach 1950 zu beobachten war.

Hamburg wächst nun zunehmend innerhalb seiner bestehenden Quartiere. Die Stabilisierung der Einwohnerzahl in den Stadtteilen der Inneren Stadt **seit 1990** spiegelt eine wachsende Wertschätzung urbaner Lagen wider.

[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (2013), S. 21

Die Durchführungs- und Teilbebauungspläne, die der Aufbauplan der Stadt Hamburg von 1950 für über 100 Stadtteile festlegte, waren richtunggebend für den Bauboom der in den 1950er-Jahren einsetzte.^[1] Dieser erfolgte in Hamburg mit Ergebnissen sogar über dem Bundesdurchschnitt und schwächte erst in den 1960er-Jahren ab.^[2]

Schon 1953 wurde bereits mehr als ein Drittel des kriegszerstörten Wohnraumes ersetzt.

Als Bauherren dominierten in dieser Zeit vor allem gemeinnützige Wohnungsbauunternehmen wie die „Neue Heimat“.^[3]

Vergeben wurden die Wohnungen nach einem Verteilungsschlüssel, der sich nach dem Eigenkapital richtete. So waren Beamte und Angestellte in den Neubausiedlungen meist überrepräsentiert, Arbeiter*innen hingegen unterdurchschnittlich vertreten.^[4]

„Neue Heimat“^[5]

Von 1950 bis 1982 prägte die Wohnungsbau-gesellschaft „Neue Heimat“ mit modernen Siedlungen und Wohnhäusern das Stadtbild deutscher Großstädte. In der Nachkriegszeit, als in Westdeutschland ein erheblicher Wohnungsmangel herrschte, spielte die „Neue Heimat“ eine zentrale Rolle im sozialen Wohnungsbau. Die von „Neue Heimat“ entwickelten Konzepte und Bauten, darunter auch Großprojekte und grüne Stadtlandschaften, beeinflussten die städtebauliche Entwicklung nachhaltig.

Auch in Hamburg waren die 1960er-Jahre vor allem geprägt von der Entwicklung des Individualverkehrs in völlig unvorhergesehenen Dimensionen.^[1]

„1950 hatte man in Hamburg 37 Kraftfahrzeuge, davon 15 Pkw, auf 1000 Einwohner gezählt, 1960 schon 129 bzw. 95 (bis in die achtziger Jahre hinein verdreifachten sich diese Verhältniszahlen nochmals).“^[2]

Doch im Aufbauplan 1960 wurde weiterhin betont, dass es sich um eine „Fortführung der Grundgedanken“^[3] des Aufbauplanes 1950 handelte und hinsichtlich der „Gliederung“ und „Auflockerung“ finden sich bekannte Passagen“.

Im Aufbauplan 1960 wurden einerseits „in Abrundung bisheriger Baugebiete“ z.B. südlich der Elbe auch „Neuweisungen in den Randgebieten“ vorgenommen.^[4] Andererseits ahnten Planer*innen bereits eine ungehinderte Expansion der Stadt ins Umland und versuchten dieser vorzubeugen, indem im Aufbauplan 1960 neue Geschossflächenzahlen für Wohnungsgebiete vorgegeben wurden.^[5]

Die neuen Zahlen ließen bereits vermuten, dass sie sich die bis dahin übliche viergeschossige Bauweise nicht einhalten ließ und dass an Stelle dieser höhere Häuser treten müssten.^[6] So kam es ab den 1960er bis in die frühen 1970er-Jahre zur Errichtung von Großsiedlungen, die das Ende des städtebaulichen Verständnisses der 1950er-Jahre markierten.

[1] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 88

[2] vgl. ebd., S. 88

[3] vgl. ebd., S. 88

[4] ebd., S. 88

[5] vgl. NDR

[1] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 95

[2] ebd., S. 95

[3] von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 96

[4] vgl. ebd., S. 96

[5] vgl. ebd., S. 97

[6] vgl. ebd., S. 97

ZEILENBEBAUUNG DER NACHKRIEGSZEIT IN HAMBURG

Während des Baubooms der 1950er-Jahre entstanden in Hamburg vermehrt rechtwinklig zur Straße ausgerichtete Zeilenbauten. Diese Entwicklung wurde unter anderem von den Ansichten des damaligen Oberbaudirektors Otto Meyer-Ottens beeinflusst. Er assoziierte die straßenparallele Ausrichtung von Gebäuden mit dem Nationalsozialismus, befürwortete daher eine Abkehr von diesen „Straßen des Nationalsozialismus“ und plädierte für eine neue Gesichtsgestaltung der „Straße der Demokratie“.^[1]

„Wir müssen abkehren von der alten Tendenz, die Häuser parallel zur Straße zu setzen und mit Palastfassaden [...], den Straßenraum einzunengen. [...] Wir wollen [...] nicht, daß Menschen an solchen Verkehrsstraßen, wie sie geplant wurden, leben sollen. Es ist systemischer Mord, dem einzelnen Bewohner zuzumuten, Lärm, Schmutz, Dreck eine Verkehrsstraße täglich zu verkraften und aufzunehmen. Die neu zu errichtenden Wohngebiete müssen dem Verkehr abgewendet liegen.“^[2]

Die Zeilenbauten der Nachkriegsjahre in Hamburg waren meist viergeschossig und nord-süd ausgerichtet, sodass viel Sonne und Licht in die neuen Wohnungen gelangen konnte.^[3]

In Hamburg war die Ausstattung mit Satteldächern üblich, sowie die Verwendung von rotem Klinkermauerwerk oder hellgelbem „Gailsche Klinker“, welcher erstmals beim Bau der Grindelhochhäuser verwendet wurde.^[4]

[1] von Beyme, Klaus u.a. (1992), S. 84

[2] Meyer-Ottens, Otto (1947)

[3] vgl. von Beyme, Klaus u.a.(hrsg) (1992), S. 90

[4] vgl. ebd., S. 90

STADTERNEUERUNG UND DER UMGANG MIT DER BESTANDSSTADT

Von Kahlschlagsanierungen...

Wie in den vorangegangenen Kapiteln bereits erläutert wurde, zielte die städtebauliche Entwicklung der Nachkriegsjahrzehnte darauf ab, die Vorkriegsstrukturen, insbesondere die dicht bebauten Gründerzeitviertel und innenstadtnahen Wohnorte, radikal zu transformieren.^[1]

Diese Periode umfasste auch großflächige Abrisse, Nutzungsänderungen und Verkehrsanpassungen und wird als „sanierender Wiederaufbau“ beschrieben. In den 1950er- bis 1960er-Jahren wurde dieses Vorgehen intensiviert, oft durch radikale Sanierungsmaßnahmen, wie z.B. die Kahlschlagsanierungen in West-Berlin.^[2]

Noch bis Ende der 1970er wurde diese Art der Flächensanierung, bei welcher Gebäude eines Gebietes aufgekauft und vollständig abgerissen wurden, geplant.^[3]

Im Laufe der Zeit erwies sich der flächenhafte Abriss allerdings immer deutlicher als „sowohl teure, wie auch sozial und kulturell unverantwortliche Strategie“.^[4] Die anfängliche Unterstützung für diese radikalen städtebaulichen Maßnahmen wich ab Mitte der 1970er-Jahre einer wachsenden Kritik. Kritiker*innen argumentierten, dass die intensiven Eingriffe die Lebensqualität minderten und die Bedürfnisse der städtischen Bevölkerung vernachlässigten, was schließlich zu einem Umdenken in den städtebaulichen Strategien führte.^[5]

... zu erhaltender Stadterneuerung

Ein Wendepunkt im Umdenken war die Internationale Bauausstellung Berlin, die sogenannte „IBA-Alt“, die 1979 unter der Leitung von Hardt-Waltherr „Gustav“ Hämer begann.^[6] Dort wurden erstmals Zukunftsthemen wie „Bestandspolitik, Behutsamkeit und Respekt vor sozialen Milieus“ auf die Tagesordnung gesetzt.^[7] „Und mit an Planungsabsichten zweifelnden Menschen oder gegen Wohnungsabriss protestierenden Menschen wurde geredet.“^[8] So richtete die IBA-Alt den Blick auf den respektvollen Umgang mit bestehenden Gebäuden und Strukturen.^[9]

Von da an rückte die vorgefundene, kulturell gewachsene Stadt in den Mittelpunkt. Nachhaltigkeit - ein Begriff, der damals noch in das Fachvokabular der Forstwirte gehörte - wurde zum Prinzip.^[10] Und die erhaltende Stadterhaltung wurde zum Narrativ der 1980er und 1990er Jahre.

In der Planungspraxis galt vor nun an „Respekt vor dem Bestand, seiner Geschichte und seinen Zukunftspotenzialen“^[11]. Die Maxime war nicht mehr die Maximierung des Bauens, sondern der Erhalt der Substanzen - Gebäude, Straßen, Plätze - und deren Gestaltung.^[12] „Qualität statt Quantität“ wurde zum Maßstab des Handelns.^[13]

Der Fokus verschob sich von umfassenden zu behutsameren Erneuerungsstrategien, die die Sozialstruktur und den Erhalt der Bewohnerschaft stärker berücksichtigten.^[14]

Diese neue Phase der Stadterneuerung konzentrierte sich darauf, den bestehenden Baubestand zu erhalten und legte einen besonderen Fokus auf sozialpolitische Ziele wie die Orientierung an den Interessen der Bewohner*innen und deren Beteiligung an der Planung. Ziel war es, der Verdrängung der angestammten Bevölkerung entgegenzuwirken, unterstützt durch staatliche Steuerungsinstrumente und öffentliche Förderungen.^[15]

Die Leitidee der erhaltenden Stadterneuerung festigte sich immer mehr. Konflikte in Bezug auf Verkehrsberuhigung, Flächensanierung, Erhaltung von Wohnbeständen, wurden hauptsächlich in den 1980er ausgetragen, sodass sich die IBA „Emscher Park“, die im Jahr 1989 begann, mit großem Erfolg entfalten konnte und nicht mehr um die Leitprinzipien der erhaltenden Stadterneuerung kämpfen musste.^[16]

[1] vgl. Schmitt, Gisela und Hildegard Schröteler-v. Brandt (2023), S. 70

[2] vgl. ebd., S. 70

[3] vgl. Reicher, Christa (2015), S. 14

[4] ebd., S. 14

[5] vgl. Schmitt, Gisela und Schröteler-v. Brandt (2023), S. 70

[6] vgl. Reicher, Christa (2015), S. 15

[7] vgl. ebd., S.15

[8] ebd., S.15

[9] vgl. ebd., S.15

[10] vgl. ebd., S.15

[11] ebd., S.16

[12] vgl. Reicher, Christa (2015), S.16

[13] vgl. ebd., S.16

[14] vgl. Schmitt, Gisela und Schröteler-v. Brandt (2023), S.70

[15] vgl. ebd., S.140

[16] vgl. Reicher, Christa (2015) S.17

Stadterneuerung heute

„Die erhaltende Stadterneuerung gilt nicht nur bis heute und für heute.“^[1] Sie ist als Programm der Landes- und Stadtentwicklung für das 21. Jahrhunderts fast noch bedeutsamer als damals.^[2]

[1] Reicher, Christa (2015) S.18

[2] vgl. Reicher, Christa (2015) S.18

Der Sektor des Planen und Bauens leistet heute mit rund 40 Prozent Anteil am Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase einen erheblichen Beitrag zur Klimakrise.^[1]

Nur eine ressourcenschonende Entwicklung von Bestandsstrukturen ist zielführend dagegen wirksam.^[2]

Neu Bauen ist energieintensiv und hat erhebliche ökologische Folgen. Der Bausektor verschlingt fossile Energieträger und verbraucht große Mengen an Material. Die Herstellung von Baumaterialien sowie der Einsatz von Baumaschinen verursachen zudem einen enormen Energieverbrauch und hohen CO₂-Ausstoß, wobei den größte Anteil der CO₂-Emissionen im Bausektor die Herstellung von Beton einnimmt.^[3]

Die Energie, die beim Bauen aufgewendet und verbraucht wird - auch bezeichnet als „graue Energie“ - steckt in jedem Gebäude. Die Weiternutzung bestehender Baustrukturen, deren Sanierung zwar auch Ressourcen verbraucht, aber mit Abstand weniger, in den meisten Fällen nachhaltiger als Abriss und Neubau.^{[4][5]}

So wird immer deutlicher, dass vor dem Hintergrund des Klimawandels und im Sinne eines nachhaltigen Umgangs mit Ressourcen, kreative und innovative Konzepte für Bestandsstrukturen entwickelt werden müssen.

Im Vergleich zu Neubauquartieren, wo alles von Anfang an mitgeplant wird, gestalten sich Anpassungen des Bestandsquartiers nicht immer einfach.

Das Anstoßen von Veränderungen im gewohnten Umfeld und die daraus resultierende Notwendigkeit zur Anpassung stoßen nicht immer auf Zustimmung.^[6] Ein prägnantes Beispiel hierfür ist die Nutzung des öffentlichen Raums für private Pkw-Parkplätze, ein Thema, das oft kontrovers diskutiert wird. Regelmäßig gibt es vonseiten privater Autobesitzer*innen Proteste gegen die Umwandlung von Parkplätzen im öffentlichen Raum.^[7]

[6] vgl. Zukunft nachhaltige Mobilität

[7] vgl. ebd.

[1] vgl. Greif, Friedbert u.a. (2023), S. 255

[2] vgl. ebd., S. 255

[3] vgl. Deutschlandfunk und vgl. Deutschlandfunk Nova

[4] vgl. Deutschlandfunk

[5] vgl. ebd.

Dies unterstreicht die Bedeutung eines integrierten Ansatzes in der Stadtentwicklung, der die Beteiligung der Bevölkerung und die Möglichkeit zur Meinungsäußerung fördert. Ein solcher Einbezug kann das Einleiten von Veränderungen erleichtern, indem er hilft, die Vorteile dieser Veränderungen zu veranschaulichen und deutlich zu machen.

„Wenn wir 2050 wirklich klimaneutral werden wollen, dann gehört es [...] dazu, das vorhandene Material weiterzuverwenden und den Energieverbrauch weiter zu senken.“^[1]

[1] Deutschlandfunk Nova

„Pro Person [werden] 2,5 Tonnen pro Jahr an Baumüll erzeugt. Dieser Baumüll resultiert ganz wesentlich aus dem Abbruch.“^[1]

[1] Deutschlandfunk

Für die räumliche Planung brauchen wir „ein Fundament, das dem baulichen Erbe verpflichtet ist, und darauf aufbauende kühne Zukunftsentwürfe für Stadt und Raum“^[1]

[1] Greif, Friedbert u.a. (2023), S. 15

Es wird deutlich im Umgang mit Bestand deutlich: ^[1]

- » Es muss flächensparend mit Grund und Boden umgegangen werden.
- » Das Müllaufkommen muss mittels eines weitestmöglichen Erhalts der „grauen Energie“ aus Bestandsgebäuden reduziert werden
- » Es muss sich auf die Wiederverwendbarkeit von vorhandenen Baumaterialien konzentriert werden
- » Bestandsstrukturen müssen durch eine mehrfache Innenentwicklung, das heißt Erhöhung der baulichen Dichte, Qualifizierung von Freiräumen und Optimierung von Mobilitätssystemen angepasst und aufgewertet werden.

[1] vgl. Greif, Friedbert u.a. (2023), S. 256

2.4 ÜBERGEORDNETE KONZEPTE

Grün Vernetzen Fachkarte für das Landschaftsprogramm



Abb.8: Fachkarte „Grün Vernetzen“

RISE Rahmenprogramm Integrierte Stadtentwicklung

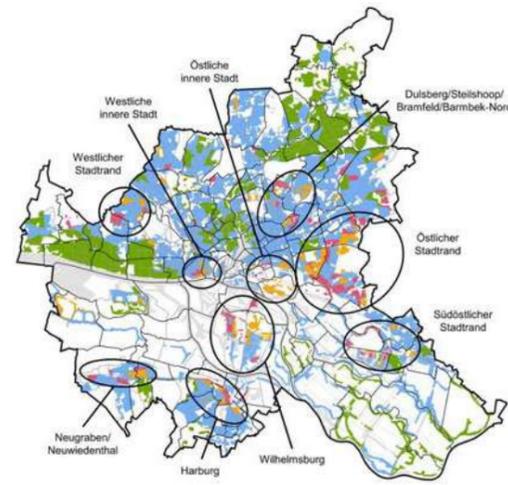


Abb.9: Cluster statusniedriger statistischer Gebiete

Das Landschaftsprogramm Hamburg mit der Fachkarte „Grün Vernetzen“ (2018) basiert auf über 100 Jahren Planungsgeschichte.^[1] Sie stellt die 12 Landschaftsachsen dar, die strahlenförmig von der Stadtmitte bis zum Stadtrand verlaufen, sowie die zwei Grünen Ringen, die diese Achsen ringförmig verbinden. Der erste Ring, der Wallring, dient als historische Stadtbefestigung, während der zweite Ring, der die Stadt in etwa 12 km Entfernung umrundet, urbane Quartiere umschließt, so auch das Quartier Lühmannstraße. Zusätzlich schaffen spezielle Grünverbindungen neue Möglichkeiten für alternative Mobilitätsformen und tragen zu einer Stadt der kurzen Wege bei. Dieses Grüne Netz strukturiert den Stadtraum und vereint ökologische sowie soziale Funktionen des Freiraums. Die Fachkarte „Grün Vernetzen“ zielt darauf ab, die ökologischen und freiraumplanerischen Anforderungen einer dynamisch wachsenden Stadt aktiv in die Stadtentwicklungsplanung zu integrieren.

[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Umwelt und Energie (2018), S. 9f.

Die Ziele des Rahmenprogramm Integrierte Stadtentwicklung sind, die Lebensqualität in Quartieren mit einem besonderen Entwicklungsbedarf zu verbessern und die Quartiere städtebaulich aufzuwerten.^[1]

In dem vorangegangenen Sozialmonitoring-Bericht wurden räumliche Cluster statusniedriger analysiert und daraus abgeleitet, welche Gebiete besondere Aufmerksamkeit benötigen und im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) gefördert werden sollen.

In Harburg wurden bereits mehrere RISE-Fördergebiete ausgeschrieben, unter anderem auch im Gebiet der Harburger Innenstadt - Eißendorf Ost.^[2]

[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (2022), S.24

[2] vgl. hamburg.de (c)

Mehr Stadt in der Stadt Chancen für mehr urbane Wohnqualitäten in Hamburg



Abb.10: Stadtquartierstypen -Beispielhafte Lagen

Die Strategie „Mehr Stadt in der Stadt Hamburg“ verfolgt das Ziel, die urbane Entwicklung in Hamburg voranzutreiben und städtische Räume innovativ zu gestalten. Dabei werden verschiedene Quartierstypen in Hamburg identifiziert und beschrieben. Harburg selbst wird als eigenständiges, innerstädtisches Zentrum südlich der Elbe mit einem vielfältigen Angebot kategorisiert. Zudem repräsentieren Teile Harburgs, wie das Quartier Lühmannstraße, typische Wohngebiete der 1950er- und 1960er-Jahre. Im Harburger Binnenhafen wird die sukzessive Nutzung der attraktiven Wasserlage für Wohn- und Freizeitzwecke hervorgehoben. Ziel der Strategie ist es, die spezifischen Herausforderungen und Chancen jedes Quartierstyps zu verstehen und Hamburgs städtische Räume effektiv weiterzuentwickeln.^[1]

[1] Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2013), S. 58

IBA Hamburg „Sprung über die Elbe“



Abb.11: Projektgebiete IBA Hamburg

Nachdem Wilhelmsburg jahrelang als Problemviertel galt, regte eine Bürgerinitiative in der „Zukunftskonferenz Wilhelmsburg“ 2001 Verbesserungen wie bessere Schulen und Wohnungen an. Als Reaktion darauf formulierte Hamburg 2004 das Leitbild „Sprung über die Elbe“ und initiierte die Internationale Bauausstellung (IBA), die von 2006 bis 2013 zusammen mit der Internationalen Gartenschau (igs) 2013 in Wilhelmsburg, Veddel und Harburg durchgeführt wurde.^[1] So landete der Sprung über die Elbe auch in Harburg. Vor allem Projekte wie die Neugestaltung des Harburger Hafens und innovative neue Konzepte für die Quartiere Fischbeker Reethen und Heidbrook sowie Vogelkamp Neugraben im Nordwesten Harburgs wurden durch die IBA vorangetrieben. 2013 zog die IBA über 400.000 Besucher an und leistete einen bedeutenden Beitrag zum Imagewandel der Elbinseln.^[2]

[1] vgl. IBA Hamburg

[2] vgl. ebd.

2.5 PLANUNGSPROZESS

Ein kooperativer Planungsprozess im Sinne der integrierten Stadtentwicklung war im Rahmen dieser Diplomarbeit nicht durchführbar. Die dargestellte Prozessgrafik skizziert daher eine ideale Prozessplanung, die die Einbeziehung von Akteuren und Bürger*innen vorsieht.

Das Prozessdiagramm zeigt die umfassende Prozessplanung für das Quartier Lühmannstraße, die auf zwei parallelen Ebenen stattfindet: dem Arbeitsprozess und dem Beteiligungsprozess.

Die Planung ist in drei Hauptphasen gegliedert: die Analysephase, die Konzeptentwicklungsphase und die Endabstimmungsphase.

Analysephase: Diese Phase beginnt mit einer Grundlagenuntersuchung, die die Sichtung von Planungsgrundlagen und die Analyse der Rahmenbedingungen umfasst. Gleichzeitig werden im Beteiligungsprozess Vorbereitungsgespräche mit relevanten Akteuren und Stakeholdern durchgeführt sowie eine Auftaktveranstaltung organisiert, um Erwartungen, Herausforderungen und Rahmenbedingungen zu diskutieren. Als Abschluss der Analysephase wird ein Eckpunktepapier ausgearbeitet, das die Ausgangslage, Rahmenbedingungen, Entwicklungsziele und offene Fragen beinhaltet.

Konzeptentwicklungsphase: Anschließend folgen im Arbeitsprozess die Bewertung und Ableitung von Handlungsbedarfen, die Zielbestimmung, die Ableitung von Strategien abgeleitet und schließlich die räumlich Differenzierung der Strategien. Diese werden in Rückkopplungsschleifen aufeinander abgestimmt. Parallel dazu finden im Beteiligungsprozess mehrere Workshops statt, die sich auf unterschiedliche Themengruppen konzentrieren und vertiefende Fachgespräche ermöglichen. In der Reflexionsphase wird Feedback zum aktuellen Stand der Ausarbeitungen und dem Leitbild eingeholt. So endet die Konzeptentwicklungsphase mit einem vorläufigen Entwurf des Entwicklungskonzeptes (in progress).

Endabstimmungsphase: In der letzten, der Endabstimmungsphase kommt es zur Beschlussfassung und finalen Fassung des Entwicklungskonzeptes. Im Beteiligungsprozess wird in einem finalen Workshop diskutiert und durch eine abschließende Beschlussfassung verabschiedet wird. Das endgültige Entwicklungskonzept bildet den Abschluss des Prozesses.

Durch die parallele Durchführung des Arbeits- und Beteiligungsprozesses wird sichergestellt, dass alle Beteiligten kontinuierlich in die Gestaltung des Quartiers einbezogen werden und gemeinsam an der Verfeinerung der Entwicklungsstrategien arbeiten. Dies fördert Transparenz und Akzeptanz des Planungsprozesses.

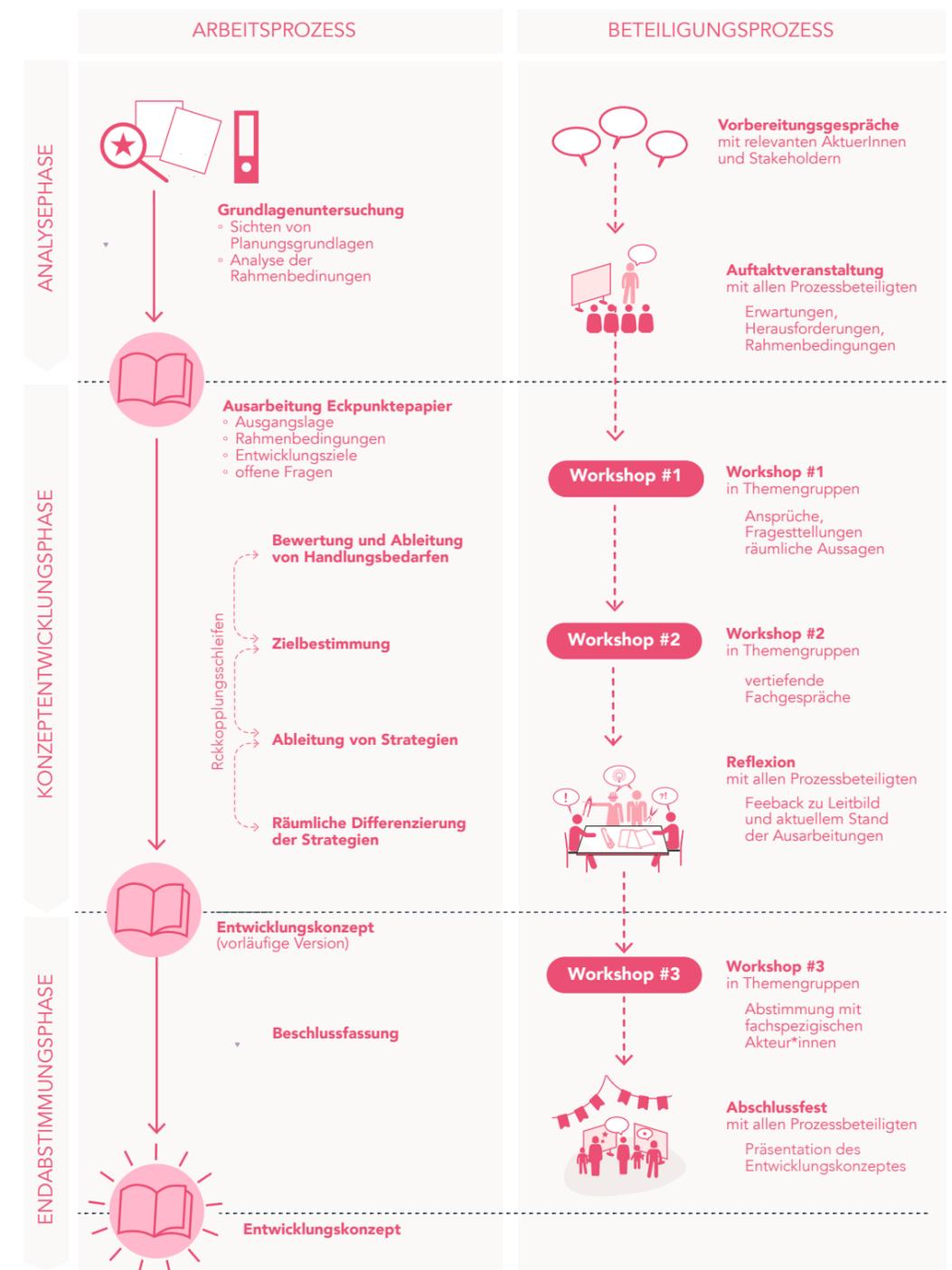


Abb.12: Kooperativer Planungsprozess

3. DAS PROJEKTGEBIET

LAGE IN DER STADT

Das Projektgebiet befindet sich in Harburg, dem drittgrößten der sieben Hamburger Bezirke, gelegen im Südwesten der Stadt. Harburg, einst eine eigenständige Stadt, ist heute einer von 17 Stadtteilen dieses Bezirks und

bildet dessen Zentrum. Das Projektgebiet selbst liegt im Stadtteil Eißendorf, welches an den benachbarten Stadtteil Heimfeld angrenzt.

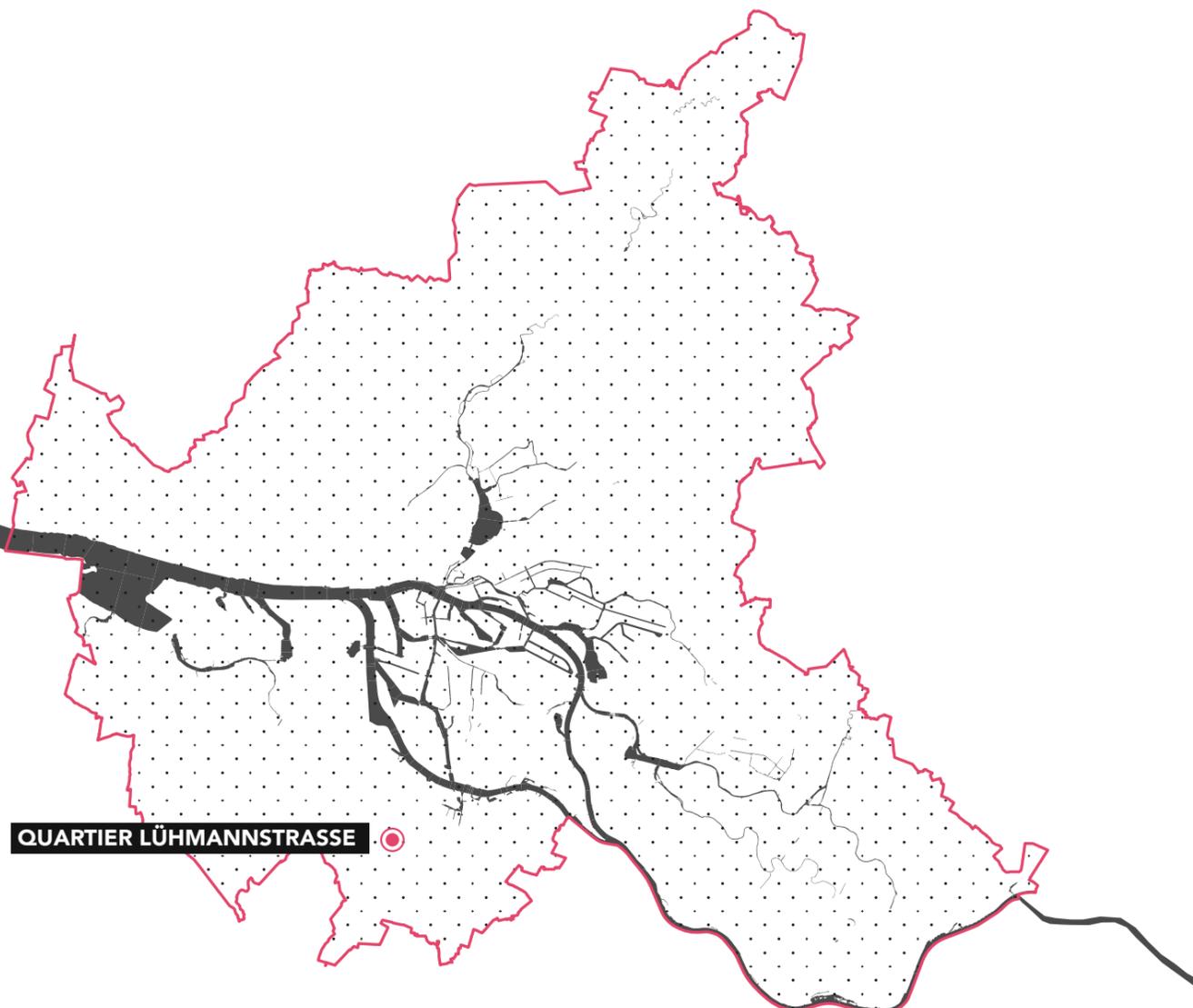


Abb.13: Lage in der Stadt

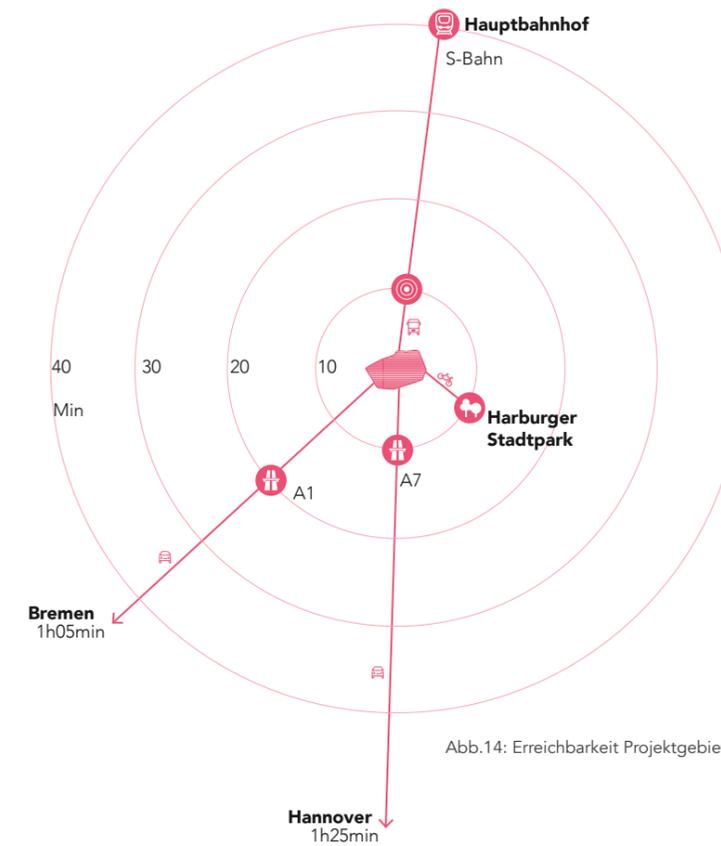


Abb.14: Erreichbarkeit Projektgebiet

Das Projektgebiet hat eine gute Anbindung an den Hamburger Hauptbahnhof, der mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn in etwa 40 Minuten zu erreichen ist. Für den motorisierten Individualverkehr gibt es nahe Autobahnauffahrten zur A1 und A7. So ist beispielsweise Bremen in südwestlicher Richtung in etwa 1 Stunde mit dem Auto zu erreichen, Hannover in südlicher Richtung über die A7 in etwa 1 Stunde und 25 Minuten. Der nächstgelegene größere Grünbereich, der Harburger Stadtpark, ist mit dem Fahrrad in etwa 10 Minuten erreichbar.

DAS PROJEKTGEBIET UND SEINE UMGEBUNG

Das Projektgebiet befindet sich im Stadtteil Eißendorf, nahe dem Stadtrand von Hamburg. Das Zentrum Harburgs mit dem S-Bahnhof Harburg Rathaus ist über die Eißendorfer Straße zu erreichen.

Im Nordosten endet an der Weussthofstraße die erste Fahrradstraße Hamburgs. Die Denickestraße wurde 2021 im Abschnitt zwischen Harburg Zentrum und der Weussthofstraße über eine Strecke von etwa 820 Metern als erste autofreie **Fahrradstraße** gestaltet.^[1]

Das Umfeld des Projektgebiets ist durch weitläufige **Grünflächen** und bedeutende Erholungsgebiete geprägt, darunter der Heimfelder Forst im Nordwesten und der Neue Friedhof Harburg im Süden.

Im Norden des Quartiers, entlang der Denickestraße, liegt das 1956 errichtete **Regenrückhaltebecken** der Hamburger Stadtentwässerung. Es dient dem Schutz vor Überschwemmungen durch Starkregen und mit einem Volumen von etwa 4000 Kubikmetern spielt es eine zentrale Rolle in der Stadtentwässerung.

Zudem sind mehrere **Schulen und Bildungseinrichtungen** in und um das Projektgebiet angesiedelt, über welche im im weiteren Verlauf näher berichtet wird (siehe entsprechendes Kapitel). Innerhalb des Projektgebiets befindet sich die Stadtteilschule Elisabeth-Lange-Schule, einschließlich des Schulsportplatzes, sowie die Kindertagesstätte Luther. Westlich des Projektgebiets, an der Triftstraße, befindet sich das Heisenberg-Gymnasium. Im Südosten des Projektgebietes, an der Eißendorfer Straße, liegt das Jugendcafé Eißendorf.

Außerdem grenzt direkt nördlich an das Projektgebiet das Gelände der Asklepios **Klinik** Harburg an.

Die Asklepios Klinik Harburg ist ein großes Krankenhaus in Hamburg-Harburg, das eine breite Palette medizinischer Dienstleistungen für die Region anbietet. Die Asklepios Klinik ist zudem ein Akademisches Lehrkrankenhaus der Universität Hamburg, was bedeutet, dass sie in der medizinischen Ausbildung aktiv ist und Medizinstudierenden praktische Erfahrungen ermöglicht.



Abb.15: Orte in der Umgebung

[1] vgl. hamburg.de. (b)

DAS PROJEKTGEBIET IN ZAHLEN

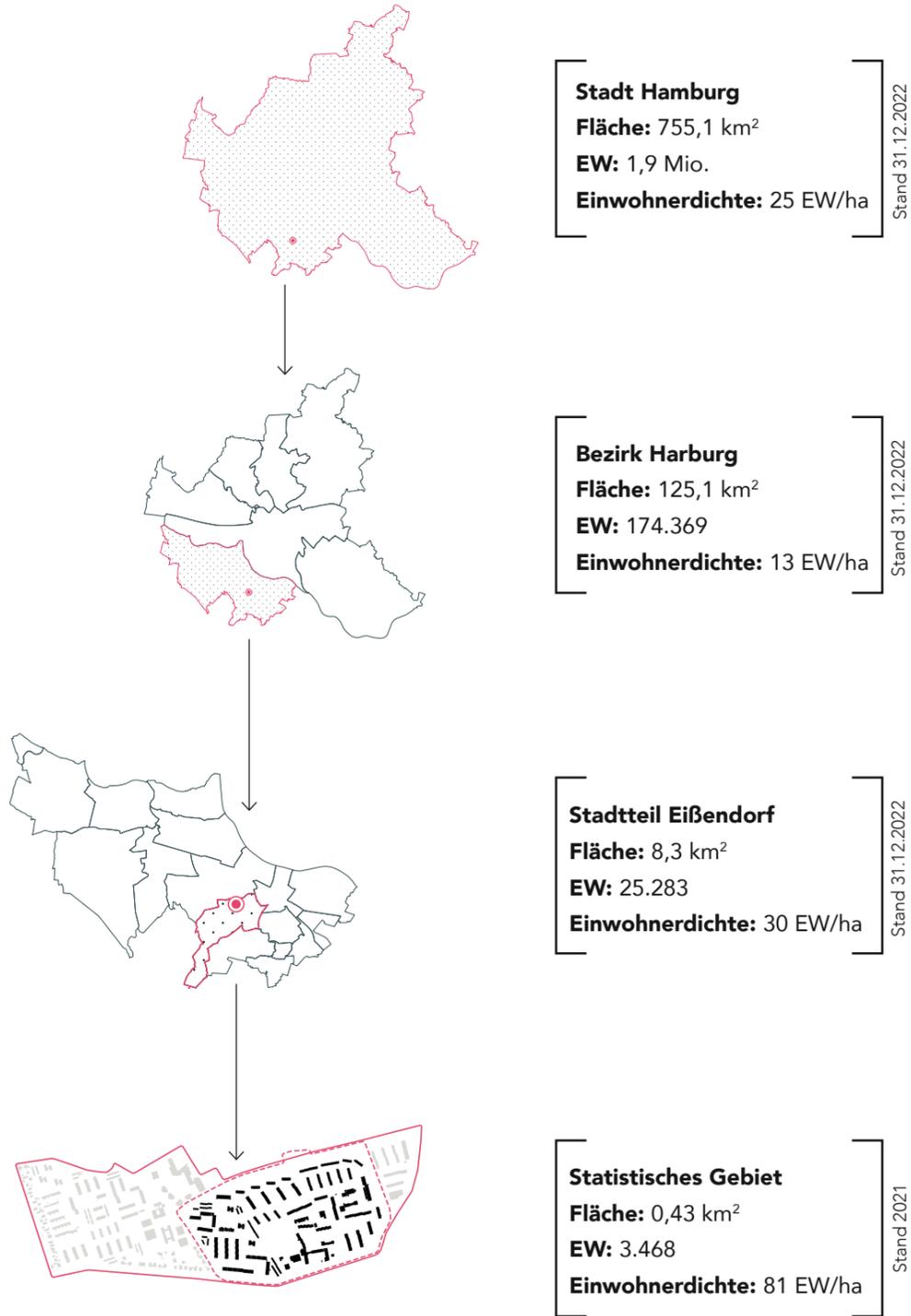


Abb.16: Projektgebiet und Umgebung in Zahlen

Statistisches Gebiet 1:1000

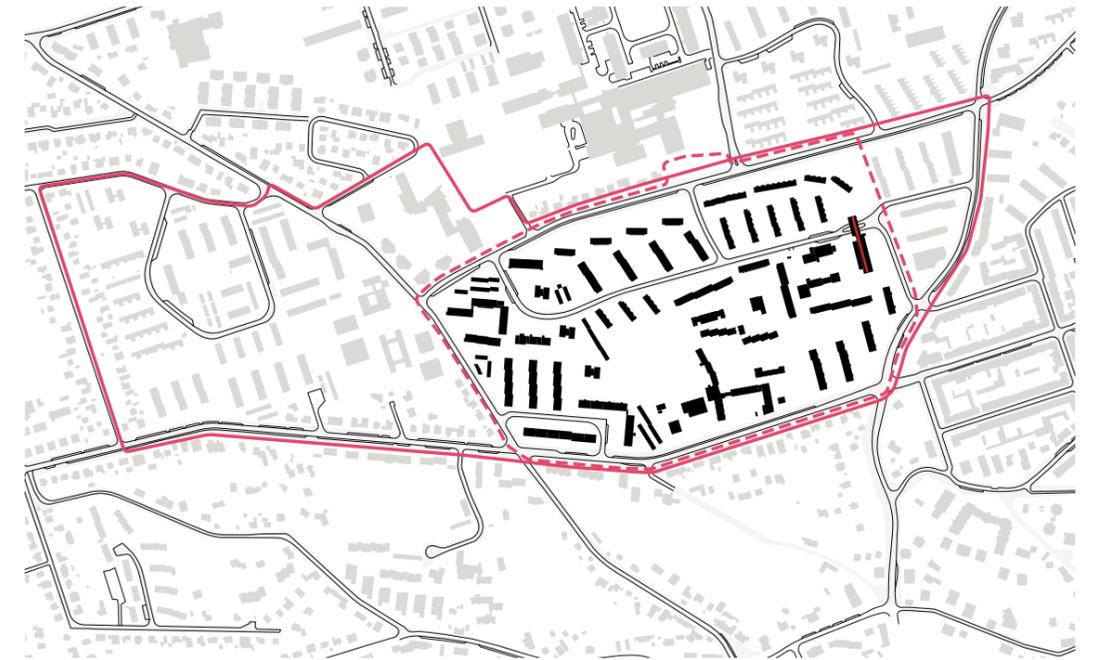
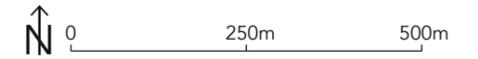


Abb.17: Statistisches Gebiet und Projektgebiet

--- Projektgebiet
 — Statistisches Gebiet



Die genauesten verfügbaren Daten für das Projektgebiet sind auf Ebene der Statistischen Gebiete Hamburg vorhanden. Die Stadt ist in 943 statistische Gebiete unterteilt, wobei das Projektgebiet dem statistischen Gebiet 96001 zugeordnet ist.^[1] Die Nutzung von Daten auf der Ebene der statistischen Gebiete ist wichtig, da die kleinräumigen Daten sich von denen auf Stadtebene unterscheiden können und somit unterschiedliche Maßnahmen erforderlich machen können.

Ein signifikanter Unterschied zeigt sich beispielsweise in der Bevölkerungsdichte: Im statistischen Gebiet 96001 beträgt die Bevölkerungsdichte 81 Einwohner*innen pro Hektar, während im Stadtteil Eißendorf die Dichte bei 30 Einwohner*innen pro Hektar liegt. Zum Vergleich: Der Durchschnitt für ganz Hamburg liegt bei 25 Einwohner*innen pro Hektar.

[1] vgl. MetaVer

3.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Hamburg und so auch der Bezirk Hamburg-Harburg durchlief in den Nachkriegsjahrzehnten eine Phase des Wiederaufbaus und der Neugestaltung.

Der Bezirk, der seit 1938 zu Hamburg gehört, musste die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs bewältigen und sich den sich wandelnden sozioökonomischen Bedingungen anpassen.^[1] Der Hafen und die Industrieanlagen, die während des Krieges erhebliche Schäden erlitten hatten, wurden wiederaufgebaut und modernisiert.

In den 1950er- und 1960er-Jahren profitierte die Stadt Hamburg als auch der Bezirk Harburg von der allgemeinen wirtschaftlichen Erholung in Deutschland.

Die städtebauliche Entwicklung zu dieser Zeit war von dem Bestreben geprägt, Wohnraum für die wachsende Bevölkerung zu schaffen und gleichzeitig die Infrastruktur zu verbessern. Es entstanden zahlreiche neue Wohnviertel im Bezirk, so auch das Quartier Lühmannstraße, welches fast ausschließlich in den 1960er-Jahren errichtet wurde.

Ab den 1970er-Jahren erlebte Harburg, wie viele industriell geprägte Regionen, einen Strukturwandel.^[2] Es entwickelten sich neue Technologien und Branchen, was zu einem wirtschaftlichen und sozialen Umbruch führte und die Neuausrichtung der lokalen Wirtschaft und die Förderung von Bildung und Forschung, insbesondere durch die Gründung und den Ausbau der Technischen Universität Hamburg-Eißendorf (TUHH) in den 1980er Jahren, nach sich zog.

Heute ist Harburg ein wichtiger Standort für Wissenschaft und Forschung in Hamburg und hat sich gleichzeitig zu einem lebenswerten und kulturell vielfältigen Stadtteil entwickelt.



Bautafeln entlang der Eißendorfer Straße, Hamburg-Harburg

[1] vgl. Geschichtswerkstatt Harburg e.V. (a)

[2] vgl. Geschichtswerkstatt Harburg e.V. (a)

Historische Entwicklung des Quartier Lühmannstraßes

1925-1930

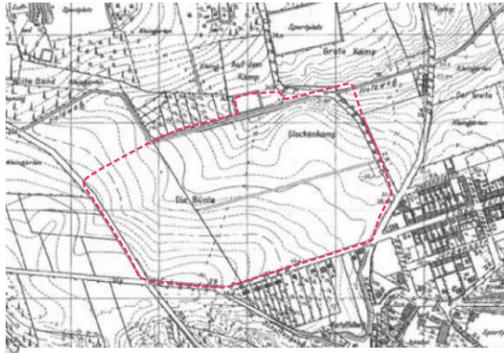


Abb.19: Projektgebiet 1925-1930

In den Jahren zwischen 1925 und 1930 war das Projektgebiet noch vollständig unbebaut. Der südwestliche Teil wurde als „Die Bünte“ bezeichnet. Der Begriff „Bünte“ ist eine regional gebräuchliche Bezeichnung, vor allem im norddeutschen Raum, und bezieht sich auf ein Stück Land, das in der Landwirtschaft genutzt wird.

1940-1950

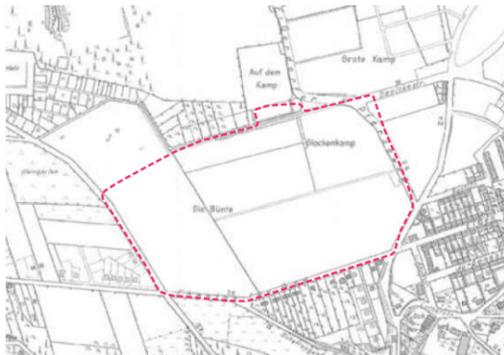


Abb.20: Projektgebiet 1940-1950

Auch im Jahrzehnt zwischen 1940 und 1950, welches vor allem in der ersten Hälfte noch geprägt war vom Andauern des Zweiten Weltkrieges war das Projektgebiet vollkommen unbebaut.

1950 - 1960



Abb.21: Projektgebiet 1960-1970

In den 1950er-Jahren wurden aufgrund der akuten Wohnungsnot im mittleren Bereich des Areals Nissenhütten errichtet (weitere Details siehe rechts).

Im Nordosten des Gebiets befanden sich Strukturen, die auf Einfamilienhäuser hindeuten. Zudem waren bereits Teile der Schule im Projektgebiet vorhanden.

1960-1970



Abb.22: Projektgebiet 1950-1960

In den 1960er-Jahren entstand der Großteil der bis heute bestehenden Bebauung im Projektgebiet. Diese Gebäudestrukturen basieren auf dem Bebauungsplan von 1963. Lediglich der westlichste Teil des Gebiets, der in den 1960er-Jahren noch unbebaut war, folgt einem neueren Bebauungsplan von 1967 und wurde erst in den 1970er Jahren realisiert.

Nissenhütten

Nach dem Zweiten Weltkrieg war Hamburg durch die Bombenangriffe stark zerstört, und es herrschte eine extreme Wohnungsnot. Die Bevölkerung, von Kriegsversehrten bis zu Waisenkindern, fand Zuflucht in provisorischen Behelfsunterkünften. Rund 42.000 Menschen lebten in sogenannten Nissenhütten, die nach ihrem Erfinder, dem kanadischen Offizier Peter Norman Nissen, benannt wurden. Diese schnell errichtbaren, 50 Quadratmeter großen Hütten aus Wellblech und Holz boten allerdings nur sehr harte Lebensbedingungen. Bis zu 25 Personen teilten sich eine Hütte, die im Winter extrem kalt und im Sommer überhitzt war. Noch 1951 lebten 14.000 Menschen in diesen Provisorien.^[1]

In der britischen Besatzungszone, einschließlich Harburg, wurden ebenfalls Nissenhüttenlager errichtet, um die durch Kriegsschäden entstandene Wohnungsnot zu lindern und die zahlreichen Vertriebenen sowie Flüchtlinge aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten unterzubringen. In Harburg entstanden vier solcher Lager mit insgesamt etwa 330 Nissenhütten. Diese Lager waren in den Bereichen Hohe Straße, Hastedtplatz, Denickestraße und Grumbrechtstraße angesiedelt.^[2]



Abb.23: Nissenhütten



Abb.24: Nissenhütten neben Wohnbau Heimfeld

[1] vgl. Geschichtswerkstatt Harburg e.V. (b)

[2] vgl. ebd.

3.2 HAUPTCHARAKTERISTIKA DES GEBIETES

CHARAKTERISTIKUM 1: Zeilenbebauung der 1960er-Jahre



Zeilenbebauung im Quartier Lühmannstraße I



Schwebende Balkone



Zeilenbebauung im Quartier Lühmannstraße II



Zeilenbebauung im Quartier Lühmannstraße III

Das Quartier Lühmannstraße ist charakterisiert durch die für die Nachkriegszeit typische Zeilenbauweise mit großzügigen Grünflächen. Die Zeilenbauten im Quartier Lühmannstraße sind 3- bis 4-geschossig, verfügen über Satteldächer und sind häufig mit Balkonen (im Hochparterre) ausgestattet.

CHARAKTERISTIKUM 2: Wertvolles Grün

Das Quartier Lühmannstraße zeichnet sich durch seinen wertvollen, gewachsenen Altbaumbestand und weitläufige Grünflächen aus. Der umfangreiche Grünflächenbestand findet sich in den Zwischenräumen der das Quartier prägenden Zeilenbauweise als auch in weiteren Freiräumen des Quartiers. Auffällig sind zudem die zahlreichen Straßenbäume entlang der angrenzenden Straßen Ehestorfer Weg, Triftstraße und der Denickestraße



Grünflächen im Nordosten des Projektgebietes



Grünraum zwischen Zeilenbauten in der Lühmannstraße



Straßenbäume Triftstraße

CHARAKTERISTIKUM 3: Fokus aufs Auto



Parkende Autos Gellersenweg



Parkende Autos Lühmannstraße

Der öffentliche Raum im Quartier Lühmannstraße ist stark von Autos und Verkehrsinfrastruktur geprägt. Vor allem für den ruhenden Verkehr finden sich zahlreiche Parkplatzflächen. Neben den Parkplätzen am Straßenrand gibt es ausgewiesene Stellplatzflächen für Anwohner, welche meist durch Schranken abgesperrt sind.



Längsparken entlang der Lühmannstraße I



Längsparken entlang der Lühmannstraße II



Garagenplatz Triftstraße



Garagenplatz Lühmannstraße I



Garagenplatz Lühmannstraße II

Im Quartier Lühmannstraße gibt es zudem mehrere einstöckige Garagen, die meist zeilenartig und parallel zueinander angeordnet sind. Sie bieten Parkmöglichkeiten für Autos, dienen Bewohner*innen teilweise aber auch als Stauraum. Über das Quartier verteilt gibt es fünf dieser Garagenplätze.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

CHARAKTERISTIKUM 4: Zugänglichkeit und Barrieren

Ein weiteres Charakteristikum des Quartiers Lühmannstraße ist das Thema der Zugänglichkeiten.

Auf der einen Seite existieren vor allem zwischen den Zeilenbauten große Freiflächen deren Zugänglichkeit unklar ist, was Verhaltenssicherheit verursacht und von der Nutzung dieser Flächen abhalten kann.

Andererseits gibt es klar definierte Zugangsverbote, wie beispielsweise zu den Garagenplätzen oder zum Retentionsbecken, die durch deutlich sichtbare Verbotsschilder gekennzeichnet sind.

So gibt es letztendlich mehrere Freiflächen im Quartier, die aus Gründen der entweder unklaren oder verbotenen Zugänglichkeit ungenutzt bleiben.



Zugangsverbot im Quartier Lühmannstraße



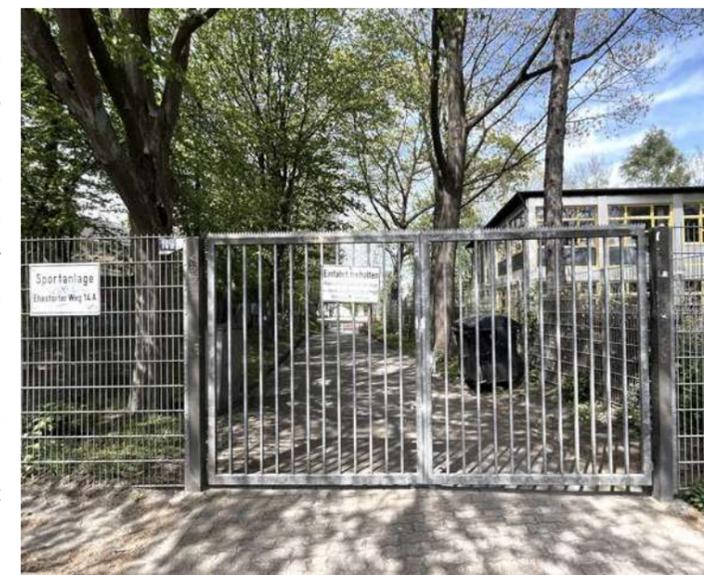
Schranke für Bewohner*innenparken Lühmannstraße



Zugangsverbot für Garagenplatz Ehestorfer Weg

Im Quartier gibt es zahlreiche Zäune.

Einige dienen der klaren Abgrenzung verschiedener Nutzungsgebiete oder sind aus rechtlichen Gründen erforderlich, wie etwa die Zäune um die Freiflächen des Kindergartens. Andere Zäune scheinen jedoch überflüssig, da sie ins Leere führen und weder Privatsphäre schützen, noch die Grundstücksgrenzen klar markieren oder Sicherheit bieten (s. Foto links oben). Zudem gibt es Zäune, die zwar die Grundstücksgrenzen deutlich kennzeichnen, deren Notwendigkeit jedoch fraglich bleibt, da keine aktive Nutzung der direkt angrenzenden Grünflächen der Grundstücke stattfindet (s. Foto unten rechts).



Zaunanlage um Elisabeth-Lange-Schule



Ins Leere laufender Zaun Lühmannstraße



Zaun um Stellplatzflächen Lühmannstraße



Zaun entlang Grundstücksgrenze

CHARAKTERISTIKUM 5: Gestaltung des öffentlichen Raumes



Spielplatz in Zeilenzwischenraum Lühmannstraße

Im Quartier Lühmannstraße präsentiert sich der öffentliche Raum recht karg und wenig einladend. Die Gestaltung der Freiräume findet nur punktuell statt und selbst dort, wo Freiraum gestaltet wurde - z.B. als Spielplatz -, fehlt es an Gestaltungsvielfalt und Kreativität. So bleiben viele Freiräume untergenutzt und wirken teilweise verwahrlost. Dies beeinträchtigt nicht nur das Gesamtbild des Quartiers, sondern lässt auch das Potenzial ungenutzt, das eine durchdachte Freiraumgestaltung zur Steigerung der Lebensqualität im Quartier beitragen könnte.



Müllentsorgung Lühmannstraße



Bushaltestelle Lübbesweg



Impression Lühmannstraße

3.3 STADTRÄUMLICHE ANALYSE

GRUNDSTRUKTUR

Die einheitliche Zeilenbauweise prägt das Quartier Lühmannstraße und führt zu geringen Dimensionsunterschieden der städtischen Elemente wie Flurstückgrößen und deren Bebauung.



Abb.25: Grundstruktur des Quartiers

Im Kontrast zur vorherrschenden Zeilenbebauung im Quartier stehen lediglich einige Punktbauten, schmale Garagenzeilen, sowie die nicht-wohnlich genutzten Gebäude - die Elisabeth-Lange-Schule am Ehestorfer Weg und die Kindertagesstätte an der Lühmannstraße.

FLURSTÜCKPARZELLIERUNG



Abb.26: Flurstückgröße

In den Flurstückgrößen innerhalb des Quartiers Lühmannstraße zeigen sich nur wenige Dimensionssprünge. Die Flurstücke mit dem Bebauungstyp Zeile weisen ähnliche Größen auf. Am östlichen Rand des Quartiers finden sich tendenziell etwas kleinere Flurstückgrößen.

Markant ist allerdings der Dimensionssprung zur Umgebung. Südlich des Quartiers dominieren schmale, langgezogene Flurstücke mit Bebauung durch vorwiegend Einfamilienhäuser. Im Norden des Gebietes sticht besonders das große Grundstück der Asklepios-Klinik hervor.

BAUJAHRE



Abb.27: Gebäudealter

Der Großteil der Gebäude im Quartier Lühmannstraße stammt aus den 1960er-Jahren. Lediglich Teilbauten der Stadtteilschule wurden bereits etwas früher, Ende der 1950er-Jahre errichtet.

Der Großteil des Quartiers basiert jedoch auf dem Bebauungsplan von 1963^[1]. In diesem wurde die Bebauung fast ausschließlich in Zeilenbauweise vorgeschrieben, wie es nach den städtebaulichen Prinzipien der Nachkriegsjahrzehnte üblich war.

Nur ein kleinerer Teilbereich im Westen des Quartiers, die Zeilenbauten mit Hofbildung und dazugehörige Garagenbauten, basieren auf einen neueren Bebauungsplan von 1967^[2] und wurde in den 1970er-Jahren errichtet.

Die jüngsten Ergänzungen im Quartier umfassen einerseits einige Garagen aus den 1990er Jahren, sowie einzelne, in den Jahren 2000 bis 2010 entstandene Gebäude. Zwischen 2010 und 2020 wurden Zubauten zur Elisabeth-Lange-Schule realisiert sowie ein weiterer Zeilenbau im Westen des Quartiers errichtet.

BAUTYPOLOGIEN



Abb.28: Gebäudetypologien

Die Bebauungsstruktur im Quartier Lühmannstraße besteht vorrangig aus Zeilen- und Reihenbebauung, einzelnen Punkthäusern, einem achtgeschossigen Hochhaus am östlichen Quartierseingang, sowie einigen Sonderbauten - der Elisabeth-Lange-Schule und der Evangelischen Kindertagesstätte Luther. Zudem gibt es mehrere Garagen, welche meist parallel und zeilenförmig angeordnet sind. Sie sind hauptsächlich im Westen des Quartiers zu finden.

Am stärksten vertreten jedoch sind die Zeilenbauten, die meist im rechten Winkel zur Straße stehen und durch Fußwege erschlossen werden. Durch die vom Straßenraum abgewandte Anordnung der Zeilenbebauung verschwimmt die Grenze zwischen öffentlichem, halböffentlichem und privatem Raum. Unter anderem führt dies zu geringer Raumnutzung und -aneignung der wohnungsnahen Freiräume.

[1] vgl. Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (1963), S.2

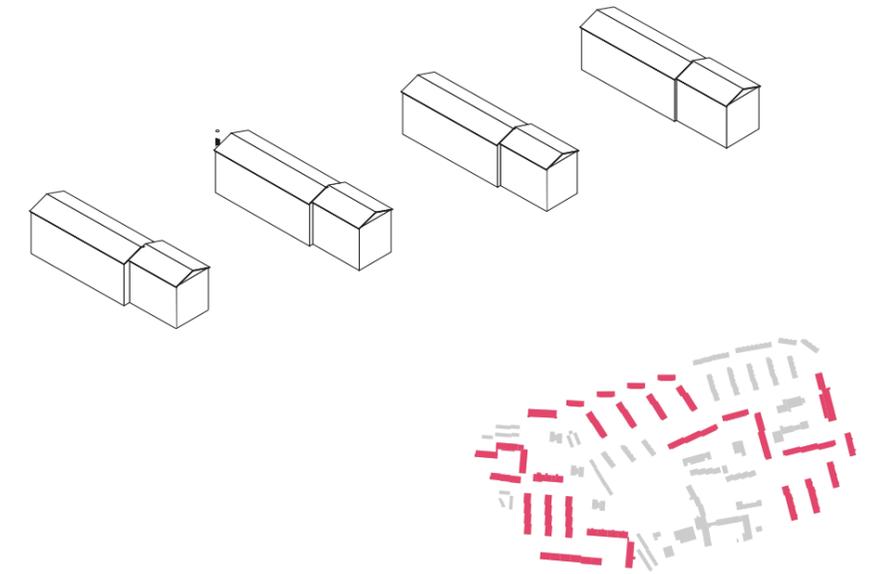
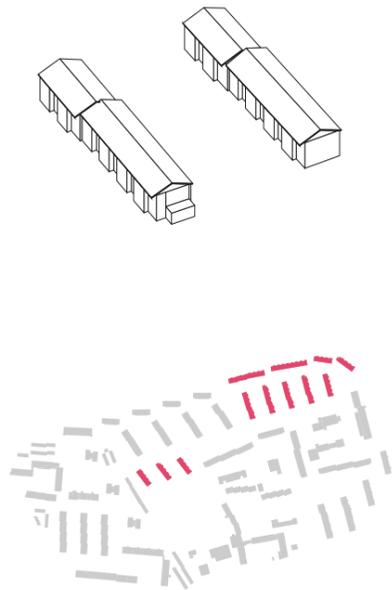
[2] vgl. Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (1967), S.2

REIHENHAUSBEBAUUNG

Die Reihenhäuser im Nordosten des Gebietes wurden in den 1960er-Jahren errichtet.

Sie sind als zweigeschossige Duplex-Häuser mit leicht geneigtem Satteldächern konzipiert und werden über private Wohnwege erschlossen^[1]. Ähnlich wie die Zeilenbauten sind auch sie mit der Stirnseite zur Lühmannstraße ausgerichtet. In jedem Reihnhaus befinden sich zwei Wohneinheiten je ca. 45qm (2-Zimmer-Wohnungen)^[2]. Die Wohnungen verfügen auf der Gebäuderückseite über Terrasse und Mieter*innengarten (ins West- und Südausrichtung) im Erdgeschoss bzw. Balkon im Obergeschoss.

Um die Jahrtausendwende sind alle Gebäude gedämmt worden, wodurch es sich um technisch guten Bestand handelt.^[3]



ZEILENBEBAUUNG

Die drei- bis viergeschossige Zeilenbebauung der 1960er-Jahre ist im Nordwesten des Projektgebietes, zwischen Lühmannstraße und Denickestraße zu finden sowie im Westen an der Triftstraße und im Südosten an der Weusthoffstraße. Die Gebäude sind von der Straße ab- und dem Grünraum zwischen den Zeilen zugewandt und damit von Straßenraum regelrecht entkoppelt. Von der Straße aus sind die Eingänge der Zeilenbebauung über Fußwege zu erreichen.

Bei den Zeilenbauten im nordwestlichen Teil des Projektgebietes handelt es sich um klassische Zweispänner.^[1] Je Geschoss finden sich dort zwei Wohnungen, d.h. acht Wohneinheiten pro Eingang. Das Stiegenhaus befindet sich in der Mitte. Die Wohneinheiten sind dazu spiegelsymmetrisch angeordnet. Jede Wohnung besitzt einen privaten Balkon. Die Wohnungen im ersten Stock haben Zugang zu schwebenden Balkons, jedoch ohne direkten Zugang zu den grünen Freiflächen, die sich zwischen den Zeilenbauten befinden.

Während die Eingangsbereiche der Gebäude auf der Vorderseite recht anonym und schmucklos gestaltet sind, weisen die Balkone auf der Rückseite teilweise Dekoration wie Lichterketten und Blumenkästen auf.

Die Grünflächen zwischen den Zeilenbauten werden von der *Unternehmensgruppe SAGA* verwaltet (mehr dazu s. S. 87).^[2]

Jeder Wohnung ist ein großer Kellerraum zugeordnet. Es finden sich in den Bauten keine Aufzüge.

Die Zeilenbauten sind – wie oft in in den 1960er-Jahren – einschalig gemauert.^[3] Ende der 1990er-Jahre wurden die Gebäude gedämmt und sind seitdem in einem energetisch guten Zustand.^[4]

In den Flächen zwischen den Gebäuden befinden sich Parkflächen mit 10-15 Autostellplätzen für Einwohner*innen, die mit Schranken abgesperrt sind.

[1] vgl. Da Costa et al. (2023), S. 14

[2] vgl. ebd., S. 14

[3] vgl. ebd., S. 14

[1] vgl. Peters, Cornelia et al. (2023), S. 16

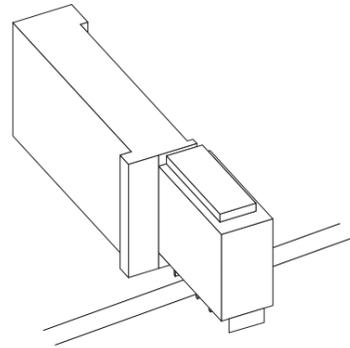
[2] vgl. Da Costa et al. 2023, S. 15

[3] vgl. ebd., S. 14

[4] vgl. ebd., S. 15

Das achtgeschossige Gebäude am östlichen Rand des Projektgebietes (im weiteren Verlauf der Arbeit auch als „Eingangsgebäude“ bezeichnet) gehört zur Typologie der Zeilenbauten. Es wird gesondert erwähnt, da es nicht nur durch seine Höhe herausfällt, welche mit acht Geschossen maßgeblich höher ist als die restlichen 2- bis 4-geschossigen Zeilenbauten, sondern auch durch eine weitere Besonderheit: durch einen Laubengang im Erdgeschoss des nördlichen Gebäudeteils verläuft die Lühmannstraße.

Außerdem befinden sich im Erdgeschoss des südlichen Gebäudeteils Gewerbeflächen. Dort ist der wichtigste Nahversorger des Projektgebietes, eine Filiale der Supermarktkette Penny, untergebracht.

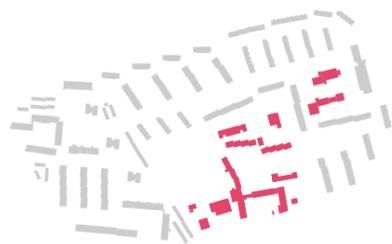
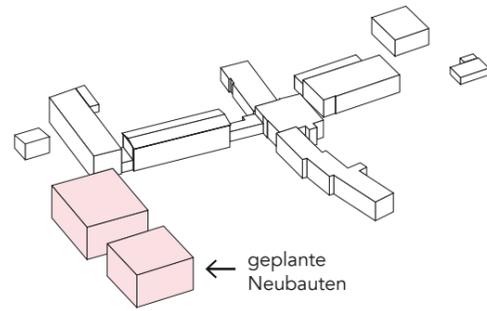


SONDERBAUTEN

Zudem sind im Quartier Sondergebäude zu finden, wie die Kita oder das Schulgebäude der Elisabeth-Lange-Schule.

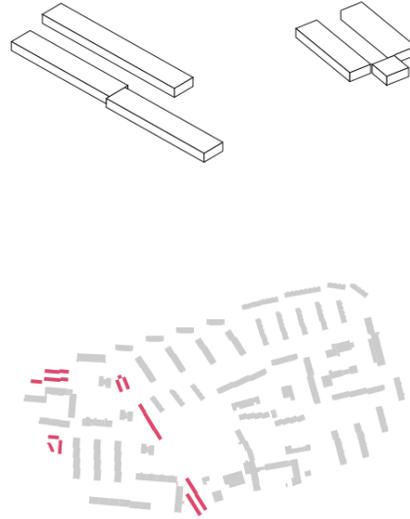
Die Elisabeth-Lange-Schule besteht aus ein- bis dreigeschossigen Gebäuden vorwiegend aus den 1950er- und 1960er-Jahren. Einige Teilgebäude wurden in den 2000er-Jahren erbaut. Es sind Neubauten geplant, von deren Realisierung in der vorliegenden Arbeit ausgegangen wird.

Die Kita befindet sich in zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden aus den 1960er- und 1970er-Jahren, die früher teilweise bereits als Kita, teilweise als Bücherhalle genutzt wurden.



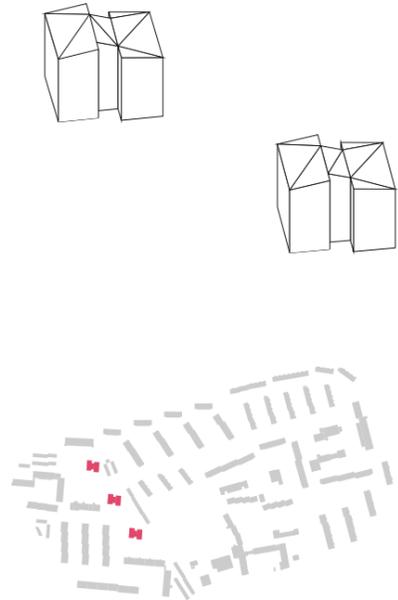
GARAGEN

Einen weiteren Bebauungstyp stellen die eingeschossigen Garagen im Projektgebiet dar. Sie sind meist parallel und zeilenförmig angeordnet. Die fünf Garagenanordnungen finden sich vor allem im Westen des Quartiers.



PUNKTHÄUSER

Im Westen des Gebietes finden sich zudem drei freistehende, einheitlich gestaltete Punkthäuser. Sie sind in einer Fluchtlinie angeordnet und sind alle dreigeschossig.



GEBÄUDEHÖHEN



Abb.29: Gebäudehöhen

Die meisten Gebäude im Quartier sind zwei- bis viergeschossig.

Besonders herausfallend in seiner Gebäudehöhe ist das achtgeschossige Wohngebäude am östlichen Rand des Projektgebietes, welches schon von Weitem zu sehen ist.

Ansonsten weisen die Zeilenbauten - typisch für den Wohnbau der Nachkriegsjahrzehnte in

Hamburg - drei oder vier Geschosse auf. Die Reihenhäuser sind zweigeschossig.

Die einzigen eingeschossigen Gebäude im Quartier sind die PKW-Garagen und einige Gebäudeteile der Elisabeth-Lange-Schule, von welchen jedoch voraussichtlich einige durch Neubauten ersetzt werden sollen.

3.4 BEVÖLKERUNG

BEVÖLKERUNGSDICHTE

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte in Hamburg beträgt 25 Einwohner*innen pro Hektar.

Die Bevölkerungsdichte in Hamburg ist sehr unterschiedlich. Nördlich der Elbe, in den Innenstadtbezirken ist die durchschnittliche Bevölkerungsdichte sehr viel höher als südlich der Elbe.

Der einzige Stadtteil südlich der Elbe, welcher eine überdurchschnittliche Bevölkerungsdichte aufweist, ist der an den Stadtteil Eißendorf angrenzende Stadtteil Harburg, welcher ein Hauptzentrum im Hamburger Zentrenkonzept darstellt (mehr dazu s. S. 91).

Bevölkerungsdichte

in Einwohner*innen pro ha

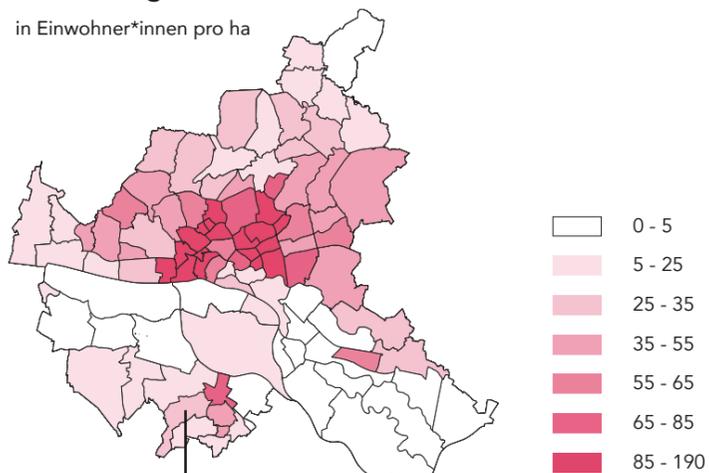
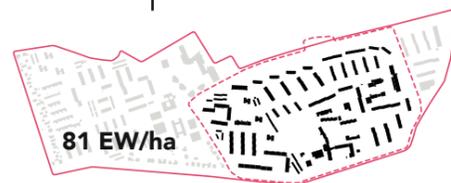


Abb.30: Einwohnerdichte Hamburg

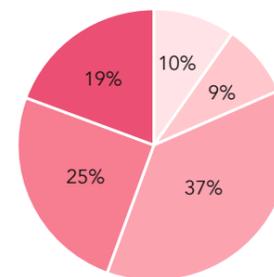


ALTERSSTRUKTUR

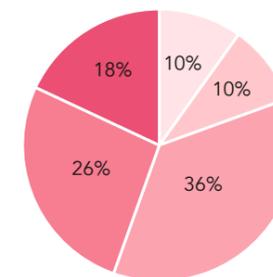
Die Altersstruktur im Projektgebiet weicht nur geringfügig von der Gesamtstadt Hamburg ab. Die größte Bevölkerungsgruppe in beiden Bereichen sind die 21- bis 45-Jährigen, die 36 % der Bevölkerung in der Gesamtstadt und 37 % im Statistischen Gebiet ausmachen. Die zweitgrößte Altersgruppe sind die 45- bis 65-Jährigen. Die sehr junge Bevölkerung unter 21 Jahren und die über 65-Jährigen machen jeweils etwa 20 % der Bevölkerung aus.

Es gibt also keinen auffallend großen Anteil an sehr jungen oder älteren Menschen. Angesichts des demografischen Wandels ist jedoch davon auszugehen, dass der Anteil der älteren Bevölkerung zunehmen wird und somit ein höherer Pflegebedarf entsteht. Dies sollte in der barrierefreien Planung von Wohnraum und öffentlichen Räumen unbedingt berücksichtigt werden.

Statistisches Gebiet



Hamburg



- 0 bis < 10 Jahre
- 10 bis <21 Jahre
- 21 bis <45 Jahre
- 45 bis < 65 Jahre
- > 65 Jahre

Abb.31: Altersstruktur

BEVÖLKERUNGSÉNTWICKLUNG

Bevölkerungsprognose bis 2040 in Hamburg

Bevölkerungsprognosen des Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein gehen von einem Zuwachs der Hamburger Bevölkerung um 83.511 Personen bis 2040 aus.

2030 wird die Stadtbevölkerung vermutlich die 2 Millionen Grenze überschreiten.

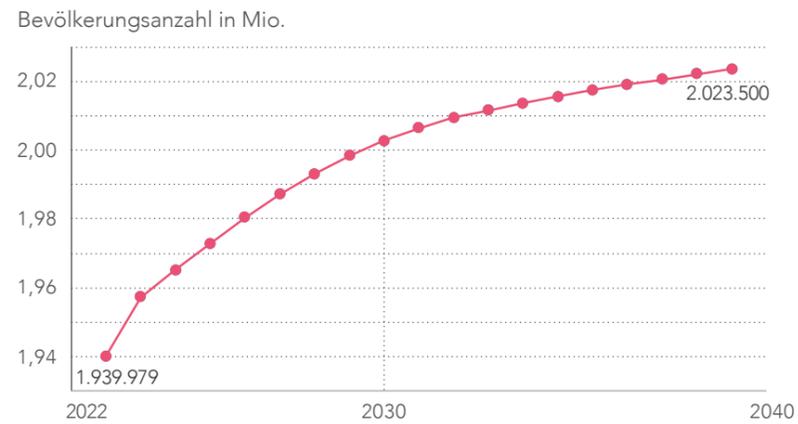


Abb.32: Bevölkerungsprognose bis 2040

Bevölkerungsentwicklung bis 2040 in den Bezirken

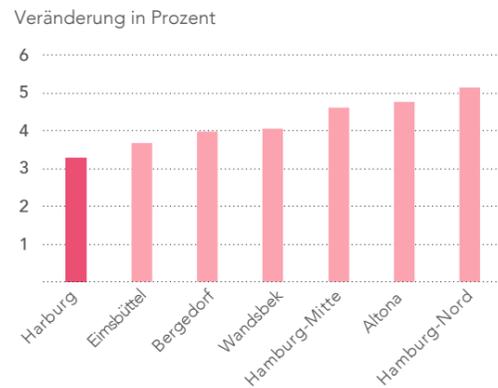


Abb.33: Bevölkerungsprognose bis 2040 in den Bezirken

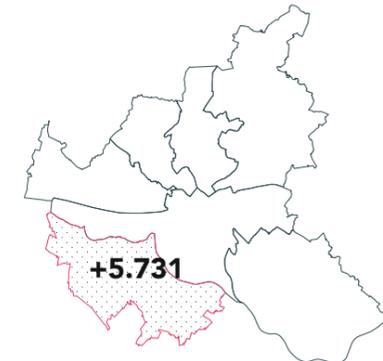
Alle Bezirke Hamburgs verzeichnen eine positive Bevölkerungsentwicklung bis 2040. Der Bezirk Hamburg Nord wächst am stärksten mit 5,2%. Der Bezirk Harburg wächst am wenigsten mit ca. 3,3%.

Bevölkerungsprognose bis 2040

Für die Gesamtstadt wird bis 2040 ein Bevölkerungszuwachs von ca. 83.500 Personen erwartet.



Der erwartete Bevölkerungszuwachs im Bezirk Harburg 2040 beläuft sich auf ca. 5.700 Personen.



Für Eißendorf wird ein Bevölkerungszuwachs um ca. 220 Personen erwartet.



Abb.34: Bevölkerungszuwachs bis 2040

BEVÖLKERUNG MIT MIGRATIONSHINTERGRUND

Betrachtet man den Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund ist auffallend, dass dieser mit 51% im Statistischen Gebiet deutlich höher ist als der gesamtstädtische Durchschnitt.

Dies ist relevant für die Gestaltung des öffentlichen Raumes und Begegnungsorten. Durch die Schaffung von Begegnungszentren oder multifunktionalen öffentlichen Räumen, die Aktivitäten für verschiedene Alters- und Kulturgruppen anbieten, kann der soziale Zusammenhalt und kulturellen Austausch gefördert werden.

Auch in der Entwicklung von partizipativen Beteiligungsformaten dies berücksichtigt werden.

Bevölkerung mit Migrationshintergrund

pro Stadtteil in %

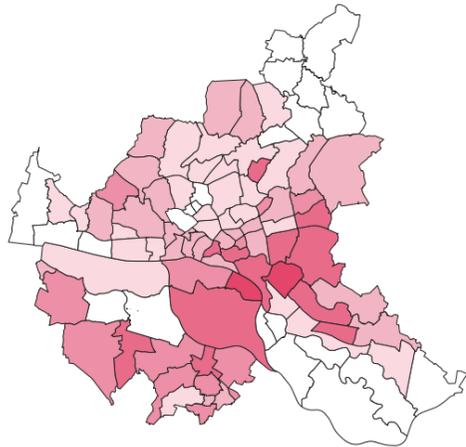


Abb.35: Bevölkerung mit Migrationshintergrund

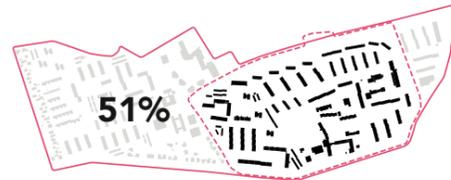
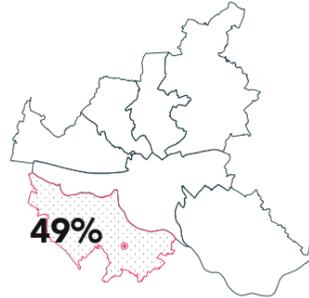
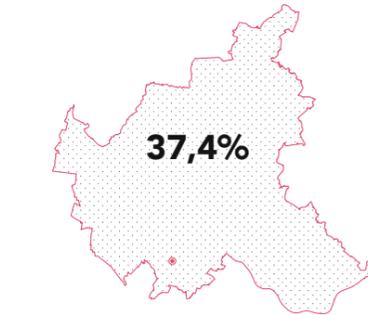
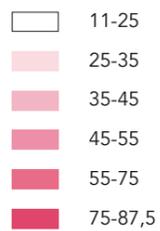


Abb.36: Bevölkerung mit Migrationshintergrund II

HAUSHALTE MIT KINDERN

Haushalte mit Kindern

pro Stadtteil in %

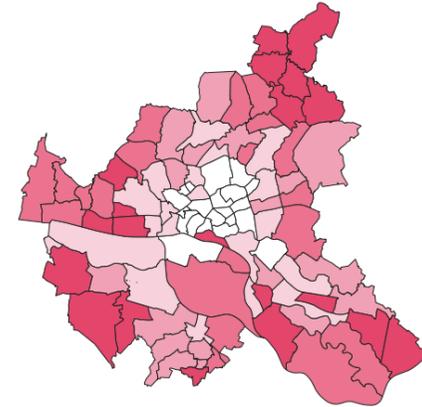
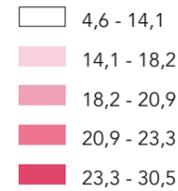


Abb.37: Haushalte mit Kindern

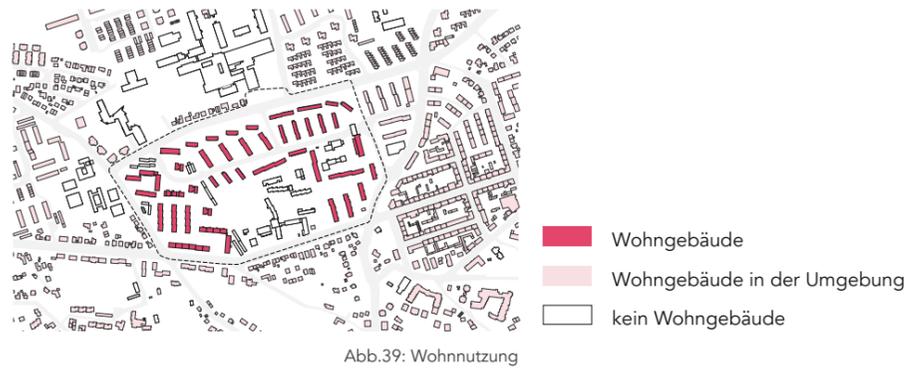


In Hamburg, wie auch in vielen anderen deutschen Großstädten, ist der Anteil der Haushalte mit Kindern in den Stadtrandbezirken deutlich höher als in den Innenstadtbezirken. Diese Erkenntnis ist entscheidend für stadtplanerische Entscheidungen im Bestreben, eine kinderfreundliche Stadt zu gestalten. Dazu gehört nicht nur die Gewährleistung der Sicherheit von Kindern, sondern auch die Schaffung geeigneter Nutzungsangebote für Kinder in verschiedenen Altersgruppen und jeden Geschlechts. Wesentliche Planungsaspekte beinhalten die Gestaltung sicherer und übersichtlicher Straßenräume sowie die Bereitstellung ausreichender Bildungs-, Freizeit- und Kultureinrichtungen.

3.5 WOHNEN UND WOHNUMFELD

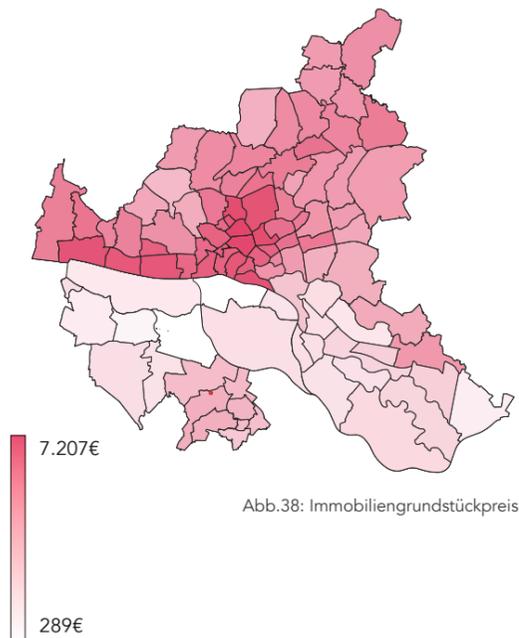
WOHNNUTZUNGEN

Ein Großteil der Gebäude im Quartier und Umgebung werden zum Wohnen genutzt. Nur einzelne, wenige der Gebäude werden anderweitig, beispielsweise als Bildungseinrichtung oder zur Nah- oder Gesundheitsversorgung genutzt.



Immobiliengrundstückpreis

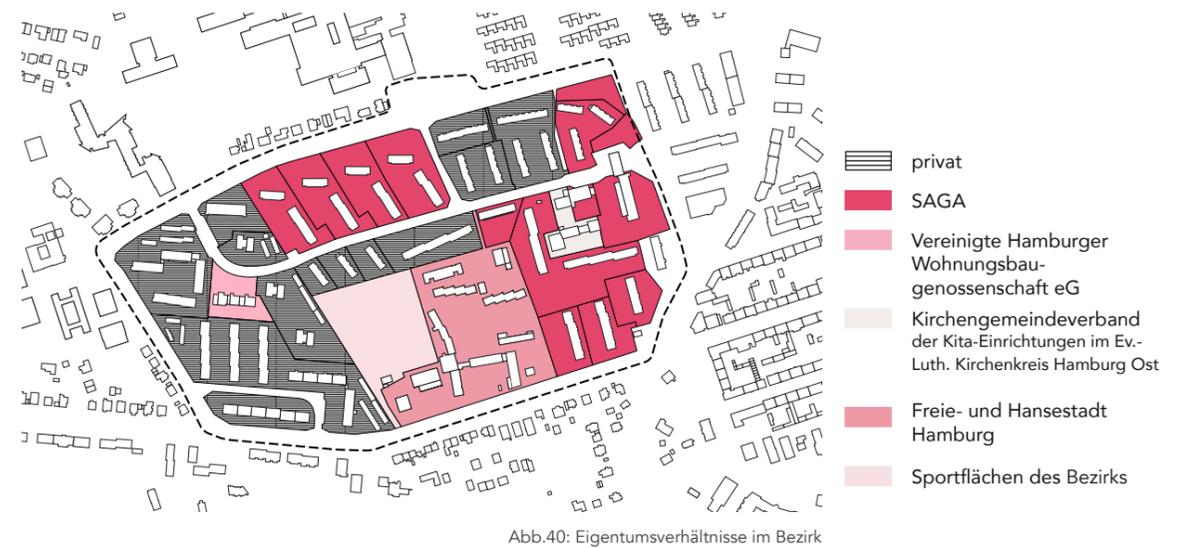
in Euro pro m²



Der Immobiliengrundstückpreis in Eißendorf ist im Vergleich zur Gesamtstadt günstig. Der höchste Immobiliengrundstückpreis mit 5112€/m² liegt im Stadtteil Harvestehude im Bezirk Eimsbüttel. In Eißendorf beträgt er 482€/m² und ist damit vergleichsweise niedrig.

Bei Betrachtung der Mietpreisverteilung in Hamburg wird deutlich, dass eine klare Grenze entlang der Elbe verläuft. Mietpreise in den Innenstadtbereichen und generell in den Stadtteilen nördlich der Elbe sind teurer als weiter südlich gelegene.

Eigentumsverhältnisse



Ein großer Teil der Gebäude im Projektgebiet - wie auch die Grünflächen der jeweiligen Grundstücke - werden von der SAGA Unternehmensgruppe verwaltet. Die SAGA ist eine Wohnbaugenossenschaft, die in Hamburg viele Liegenschaften betreut. Geplant wurden die jetzigen SAGA-Flächen im Quartier damals von der „Neuen Heimat“ (mehr dazu s. S. 38) und wurden später der Stadt überlassen.^[1] Heute ist die Unternehmensgruppe SAGA als Ansprechpartner*in verantwortlich für Gebäude und dazugehörige Freiräume.

Eine weitere Wohnbaugenossenschaft, die Vereinigte Hamburger Wohnungsbaugenossenschaft eG, ist mit einem Flurstück im Westen des Gebietes vertreten.

Die Flächen der Evangelischen Kindertagesstätte gehören dem Kirchgemeindeverband der Kindertageseinrichtungen im Ev.-Luth. Kirchenkreis Hamburg Ost.

Die Elisabeth-Lange-Schule liegt als Stadtteilschule auf Flächen der Freien und Hansestadt Hamburg. Der Schulsportplatz ist eine Sportfläche des Bezirks Harburg.

[1] vgl. Da Costa et al. (2023), S. 13

NICHT-WOHNUNGENG

Neben der vorherrschenden Wohnnutzung gibt es im Quartier auch einige Gebäude mit anderen Nutzungen. Am östlichen Rand des Quartiers befindet sich ein lokales Versorgungszentrum, das aus einer Penny-Filiale im Erdgeschoss des Eingangsgebäudes, einem Netto mit angrenzender Bäckerei und einer Shell-Tankstelle etwas weiter südlich besteht.

Ein weiteres kleines Versorgungszentrum stellt der Quartierseingang Gellersen dar. Im Erdgeschoss des querstehenden Gebäudes ganz im Südwesten des Gebiets beherbergt Geschäftslokale, von denen ein als Tierarztpraxis genutzt wird. Ein anderes war ein Kiosk, steht heute allerdings leer. Das gastronomische Angebot im Quartier ist mit nur einem Restaurant im Norden an der Denickestraße, gelegen zwischen der Klinik, Einfamilienhäusern und angrenzenden Zeilenbauten, sehr begrenzt. Darüber hinaus gibt es mehrere Bildungseinrichtungen in Quartier und Umgebung.



Abb.41: Sonstige Nutzungen

 Gesundheitsversorgung	 Gastronomie
 Jugend und Freizeit	 Garagen
 Bildung	 Leerstand
 Nahversorgung und Einzelhandel	 Wohnnutzung

1 Elisabeth-Lange-Schule^[1]

Die Elisabeth-Lange-Schule ist eine fünfzügige teilgebundene Ganztagschule mit ca. 915 (Stand 2023) Schüler*innen.

Besonders erwähnenswert ist das Beratungs-, Präventions-, Forschungs- sowie Förder- und Förderangebot der Elisabeth-Lange-Schule, welches im sogenannten „HAFEN“ zusammengeführt wurde, für welchen die Schule im Herbst 2019 mit dem Hamburger Bildungspreis ausgezeichnet wurde. Der HAFEN steht für Halten, Aufrichten/Ankommen, Fördern/Fordern, Entspannen und Neuausrichten und ermöglicht es den Schülerinnen und Schülern und bietet unterschiedliche Angebote, die Selbstwirksamkeit und Engagement der Schüler*innen unterstützen. Seit 2021 trägt die Schule das Prädikat „Sportbetonte Schule“. Die Leichtathletikanlagen des Schulsportplatzes stehen benachbarten Schulen auf Anfrage zur Verfügung. Ab 17 Uhr können Sportvereine den Platz nutzen. Die Verwaltung und Organisation obliegen dem HTB Harburger Turnerbund.^[2]

2 Das Heisenberg Gymnasium^[3]

Das Heisenberg Gymnasium westlich des Projektgebietes an der Triftstraße gelegen, hat ca. 850 Schüler (Stand 2023). Der Einzugsbereich des Gymnasiums liegt im Wesentlichen in Eißendorf und im Stadtteil Heimfeld, in geringerem Umfang auch Harburg und Wilstorf. Bei der Erhebung des Sozialindex für Hamburger Schulen wurde für das Heisenberg-Gymnasium 2013 ein Sozialindex von 5 errechnet, 2021 sank dieser auf 4. Die Skala reicht von 1 (nachteilige Voraussetzungen der Schülerschaft, höchster Förderbedarf) bis 6 (beste Voraussetzungen, kein Förderbedarf). Im Schuljahr 2016/17 hatten etwa 45 % der Schüler einen Migrationshintergrund, etwas mehr als im Durchschnitt aller Hamburger Gymnasien.

3 Jugendcafé Eißendorf^[4]

Das Jugendcafé Eißendorf ist ein Treffpunkt für Jugendliche und Kinder, in welchem verschiedene Freizeitangebote organisiert und angeboten werden. Zusätzlich zu Sport-, Freizeit-, und Kulturangeboten bietet das Jugendcafé Eißendorf jungen Menschen außerdem die Möglichkeit sich über Berufs- und Ausbildungsmöglichkeiten zu informieren und hilft beim Einstieg in das Berufsleben.

4

Evangelische Kita Luther^[5]

Seit 1967 gibt es die Evangelische Kita Luther in der Lühmannstraße. Auf zwei Gebäuden aufgeteilt verfügt die Kita über mehrere Gruppenräume und zwei Spielplätze im Außenbereich. Die Kita betreut ca. 155 Kinder im Alter von 3 Monaten bis zum Schuleintritt. Ein zusätzliches Angebot der selben Trägerschaft ist das „Eltern-Kind-Zentrum Eißendorf“ in den Räumlichkeiten der Kita, ein Treffpunkt für Familien mit Kindern im Alter von 0 bis 6 Jahren und Schwangere.

[1] vgl. hamburg.de (a)

[2] vgl. vgl. Da Costa et al. (2023), S. 9

[3] vgl. HG-HH, S.1f.

[4] vgl. HTB-Jugendcafé Eißendorf

[5] vgl. Evangelische Kindertagesstätten

3.8 ZENTREN

NAHVERSORGUNGSZENTREN

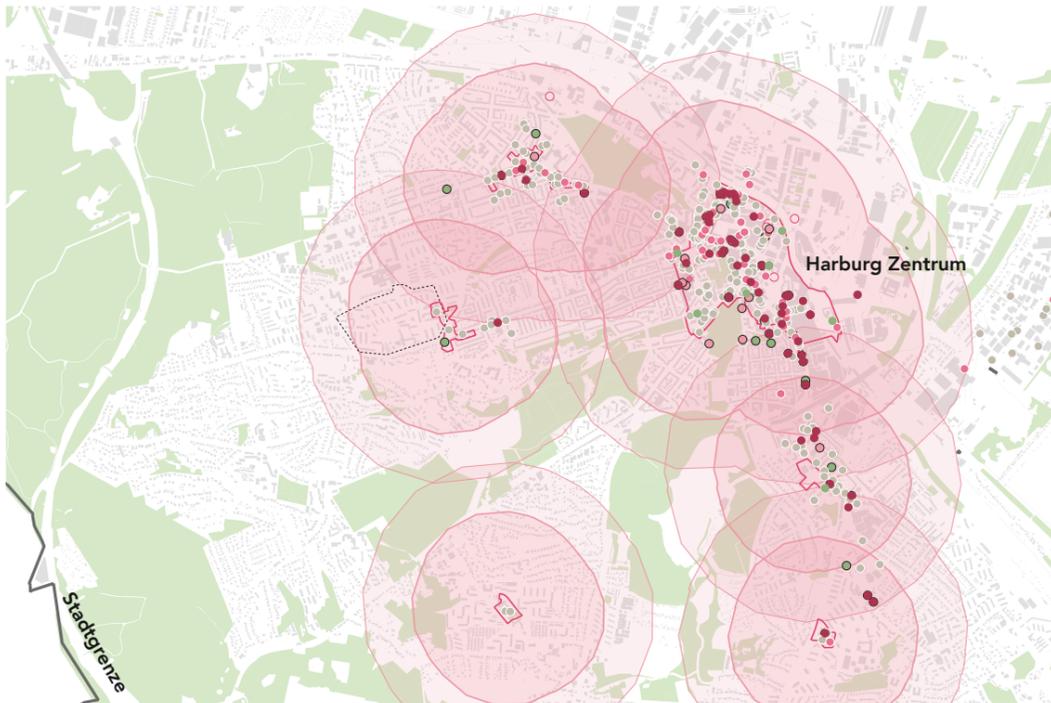


Abb.42: Zentrale Nahversorgungsbereiche

- Gastronomie
- Restaurants / Imbiss
- Religiöse Einrichtungen
- Freizeit und Sport
- Freizeit/Kulturelle Einrichtungen
- Hotels und Beherbergung
- Dienstleistungen
- Lokale Zentren
- 500m- und 800m-Umkreis um lokale Zentren

Lokales Zentrum im Projektgebiet



Abb.43: Zentrale Nahversorgungsbereich Lühmannstraße

BILDUNGSZENTREN



Abb.44: Bildungseinrichtungen

- Nicht-staatliche Schule
- Staatliche Schule
- Hochschule
- Forschungseinrichtung

← In Bezug auf die Nahversorgung muss erwähnt werden, dass das Zentrum Harburg ein wichtiges Hauptzentrum Hamburgs darstellt. Im Zentralsystem des Hamburger Zentrenkonzeptes gilt Harburg als historisch eigenständiger Stadtkern neben Altona, Wandsbek und Bergedorf als Hauptzentrum.^[1] Dort finden sich zahlreiche Dienstleister*innen und Einzelhändler*innen, sowie gastronomisches und kulturelles Angebot. Das lokale Versorgungszentrum am östlichen Rand des Projektgebiets ist von besonderer Bedeutung, da es das letzte Versorgungszentrum vor der Stadtgrenze in westlicher Richtung darstellt. Es spielt eine zentrale Rolle für die Bewohner des Quartiers und der Umgebung. Daher wird empfohlen, dieses Versorgungszentrum zu stärken, um die lokale Versorgungssicherheit und Lebensqualität nachhaltig zu gewährleisten.

↑ Bildung spielt im Projektgebiet und im Bezirk Harburg eine zentrale Rolle. Besonders hervorzuheben sind die Technische Universität Hamburg und die Ausbildungsangebote der Asklepios-Klinik Harburg. Auch die Berufliche Schule Hamburg-Harburg im Südosten des Projektgebiets ist von Bedeutung. Zusätzlich bieten mehrere staatliche und private Schulen in der Umgebung ein vielfältiges Bildungsangebot.

[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2013), S.21

3.6 MOBILITÄT

MIV-ANBINDUNG

Hauptverkehrsstraßen

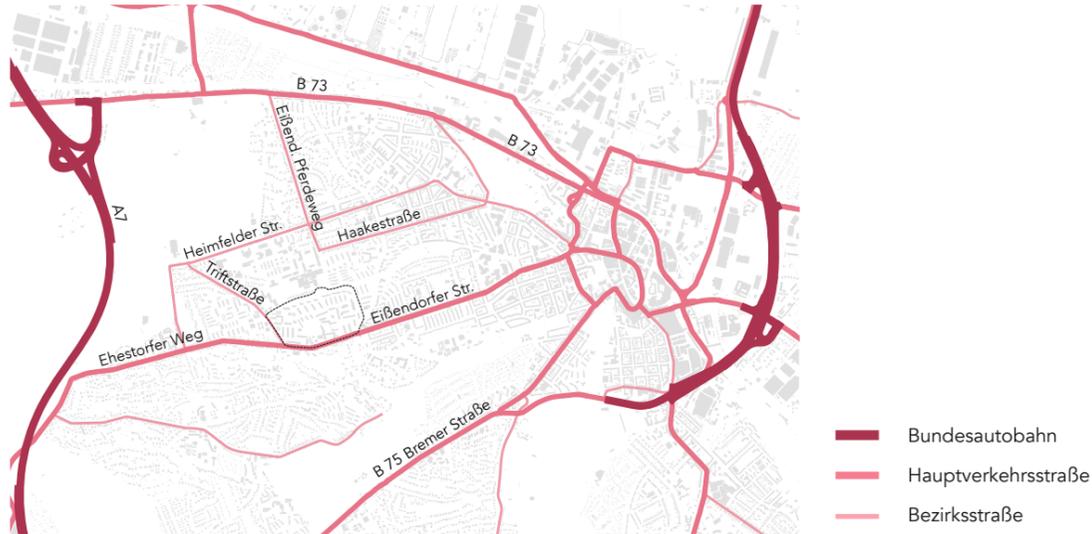


Abb.45: Hauptverkehrsstraßen

Trotz seiner Lage am Stadtrand ist das Quartier verkehrlich gut angeschlossen. Die beiden Magistralen Eißendorfer Str./Ehestorfer Weg und Bremer Straße führen vom Zentrum Harburg schnell zur A7.

Die Bezirksstraße Triftstraße, die im Westen die Grenze des Projektgebietes darstellt, bindet über die Heimfelder Straße an den Stadtteil Heimfeld an.

Höchstgeschwindigkeiten Verkehr



Abb.46: Höchstgeschwindigkeiten

Im Gebiet ist der motorisierte Individualverkehr auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt, ebenso auf der Denickestraße im Norden des Quartiers.

Auf bestimmten Abschnitten der das Projektgebiet im Westen und Osten begrenzenden Straßen – Triftstraße, Ehestorfer Weg und Weusthoffstraße – ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erlaubt.

Auf bestimmten Abschnitten der das Projekt-

RADVERKEHR

Radverkehrsnetz

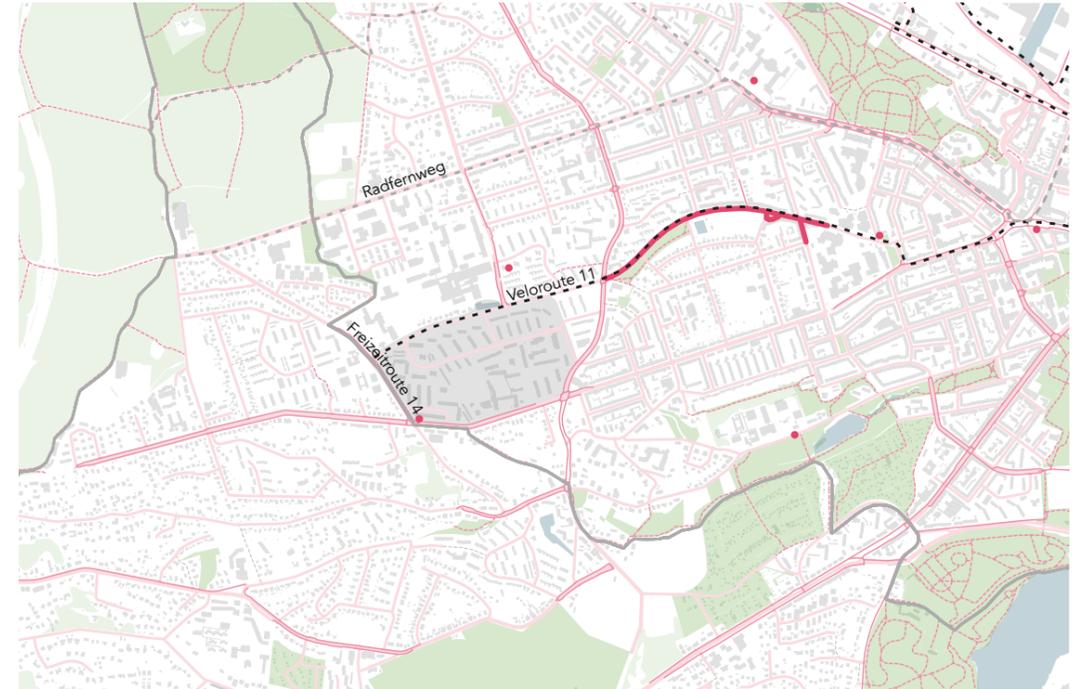


Abb.47: Radwegenetz

- Freizeitroute
- - - Radfernweg
- - - Veloroute
- Fahrradstraße
- Radweg
- Mischverkehr
- - - Radweg in Grünfläche
- Stadtrad-Station

Veloroute 11
City - Alter Elbtunnel -
Wilhelmsburg - Harburg -
TU Hamburg - Eißendorf

Freizeitroute 14
Alter Elbtunnel - Hafen -
Harburger Berge

Radfernweg
Hamburg - Bremen

Im Umfeld des Projektgebietes ist der Radverkehr hauptsächlich im Mischverkehr möglich. Auf einigen Abschnitten der das Projektgebiet begrenzenden Straßen sind zudem Radwege vorhanden.

Im Nordosten des Gebietes ist ein Abschnitt der Denickestraße als Fahrradstraße gestaltet. Diese wurde 2024 im Abschnitt zwischen Weusthoffstraße und Triftstraße ausgebaut. Auf dieser Strecke verläuft die **Veloroute 11**. Zudem verläuft die Freizeitroute 14 im Westen des Projektgebietes in Nord-Süd-Richtung über die Triftstraße.

Über die **Freizeitroute 14** gelangt man zudem auf den etwas weiter nördlich gelegenen in West-Ost-Richtung verlaufenden **Radfernweg** Hamburg-Bremen.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

ÖPNV (und Erreichbarkeiten)

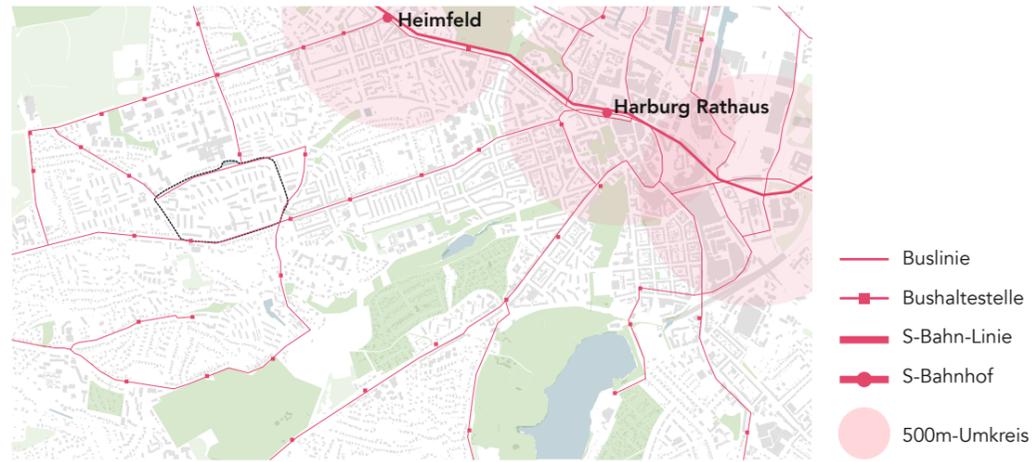


Abb.48: ÖPNV

Trotz der Lage am Stadtrand ist das Projektgebiet gut an die Innenstadt angeschlossen. Mehrere Buslinien führen über die Eißendorfer Straße zum Zentrum Harburg mit dem S-Bahnhof *Harburg Rathaus*.

Zudem führen weitere Buslinien im Norden des Projektgebietes über den Eißendorfer Pferdeweg in den Stadtteil *Heimfeld*, wo die S-Bahn-Station Heimfeld an die Innenstadt anbindet.

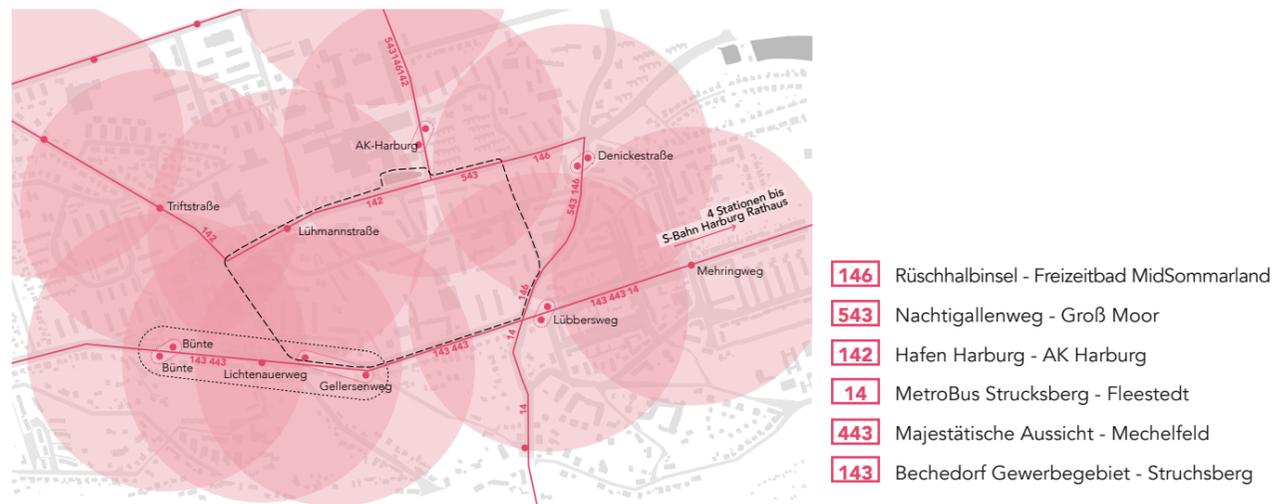


Abb.49: ÖPNV Erreichbarkeiten

Innerhalb des Projektgebietes finden sich zwar keine Bushaltestellen, dafür aber an den direkt angrenzenden Straßen. Von jedem Gebäude im Projektgebiet sind mindestens eine, manchmal sogar mehrerer Bushaltestellen in 300m zu erreichen, was ca. 3 Minuten Fußweg

entspricht. Die Haltestellen für verschiedene Fahrrichtungen sind teilweise leicht versetzt angeordnet. Im Süd-Westen des Gebietes liegen mehrere Bushaltestellen (Bünthe, Lichtenaauer Weg und Gellersenweg) sehr nah (weniger als 300m) beieinander.

Ruhender Verkehr



Abb.50: Ruhender Verkehr

Im Quartier werden zusätzlich zu Parkmöglichkeiten entlang der Straßen noch weitere umfangreiche Flächen als Stellplätze für PKW genutzt. Über das Quartier verteilt finden sich kleinere, meist durch Schranken gesicherte Anwohner*innen-Parkplätze sowie großflächige Parkplatzanlagen, vor allem am Quartierseingang Ost.

PKW-Dichte

Anzahl pro 1000 Einwohner*innen

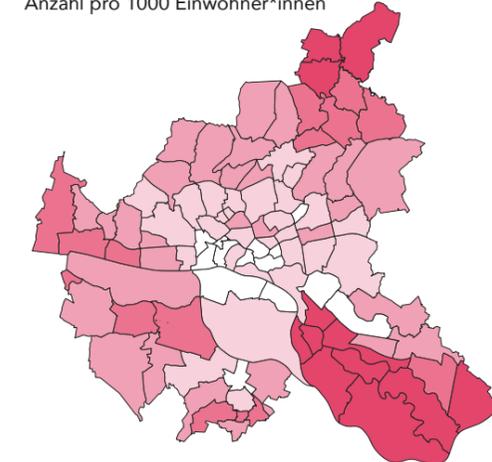


Abb.51: PKW-Dichte



Die Dichte privater PKW pro Einwohner*innen nimmt in den Randlagen Hamburgs zu.

Der Stadtteil mit der höchsten Dichte (599 privaten PKW pro 1000 Einwohner*innen) ist Spadenland im Bezirk Bergedorf im Südosten des Stadtgebietes.

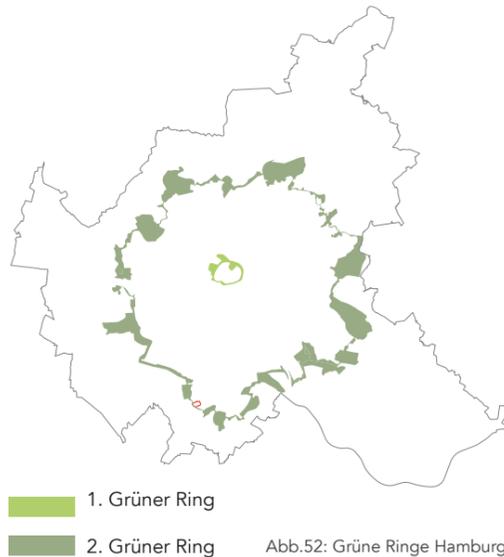
Der Stadtteil mit der geringsten Dichte - Steinwerder mit 130 privaten PKW pro 1000 Einwohner*innen - liegt in Hamburg-Mitte.

Der Stadtteil Eißendorf, in welchem sich Projektgebiet befindet, liegt mit 363 private PKW pro 1000 Einwohner*innen erheblich über dem Hamburger Durchschnitt.

Die hohe Dichte an Autos, die nicht nur gefahren, sondern auch geparkt werden müssen, beansprucht einen erheblichen Teil des Freiraums im Gebiet.

3.7 GRÜNRAUM

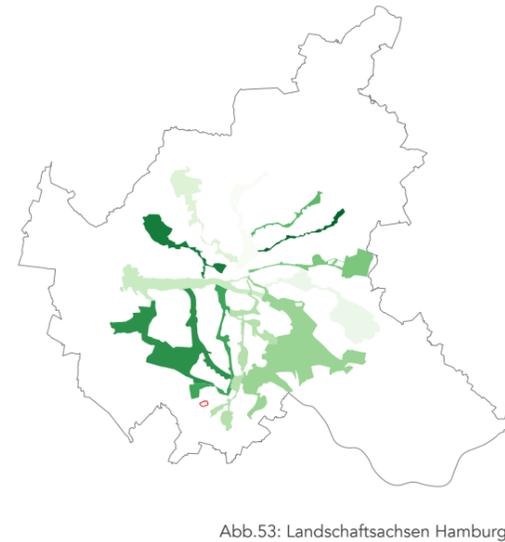
Grüne Ringe



Der „Grüne Ring“ in Hamburg ist ein Netzwerk aus Grünflächen, Parks und öffentlichen Räumen, die durch Fuß- und Radwege verbunden sind. Dieses Konzept schafft grüne Verbindungen und Freizeitrouten in der Stadt, um verschiedene Stadtteile zu verbinden und den Bürgern Zugang zu Natur und Erholungsmöglichkeiten zu bieten. Es fördert die Lebensqualität, den Umweltschutz und nachhaltige Freizeitmöglichkeiten.^[1]

Der 2. Grüne Ring Hamburg verläuft über die Triftstraße, die das Quartier Lühmannstraße im Westen begrenzt.

Landschaftsachsen

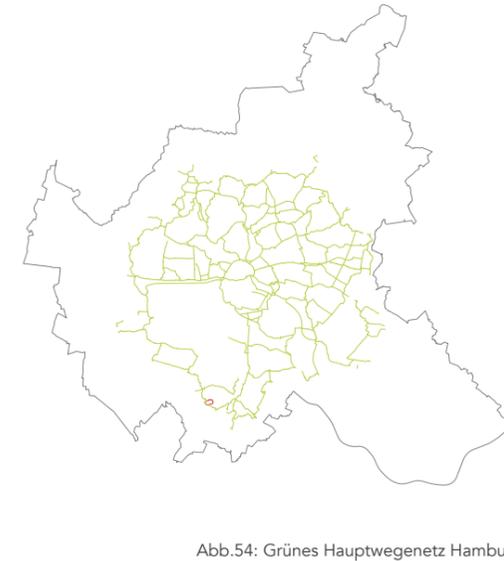


Die Landschaftsachsen in Hamburg sind wesentliche ökologische Verbindungen, die sich von den Stadträndern bis ins Stadtzentrum erstrecken. Sie variieren von schmalen, grün geprägten Straßen bis hin zu umfangreichen Gebieten wie dem Elbe-Urstromtal.

Diese Achsen integrieren wichtige Schutzgebiete und dienen als grüne Korridore, die die Naturräume der Stadt vernetzen und die städtische Lebensqualität durch Erholungsflächen verbessern. Zudem spielen sie eine zentrale Rolle in der städtischen Klimaregulierung und fördern die Biodiversität.^[1]

Das Projektgebiet liegt zwischen den beiden Achsen „Reiherstieg-Achse“ und „Elbinsel- und Harburger Geest-Achse mit Harburger Berge-Achse“

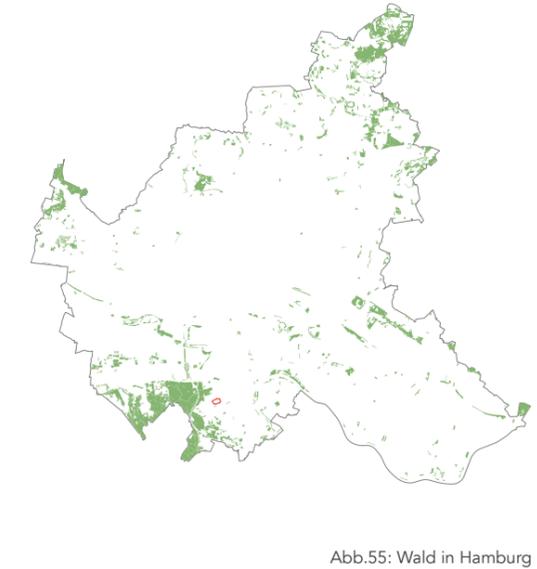
Grünes Hauptwegenetz



Hamburgs Hauptwegenetz im Grünen Netz zielt darauf ab, die Zugänglichkeit der übergeordneten Grünstrukturen wie Landschaftsachsen, Grüne Ringe und städtische Grünverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten. Dieses Netzwerk fördert die multifunktionale Vernetzung und verstärkt die Erlebbarkeit dieser grünen Räume. Entwicklungsschwerpunkte umfassen den Erhalt und Ausbau des durchgängigen Wegenetzes, verbesserte Leitsysteme und die Stärkung der Anbindung lokaler Grünflächen.^[1]

Die zwei Freizeitrouten 11: „Grüner Ring“ und 14: „Alter Elbtunnel – Hafen – Harburger Berge“, verlaufen in nächster Nähe zum Quartier Lühmannstraße

Wald



Die Hamburger Wälder erfüllen zahlreiche Funktionen. Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) stellt aktuelle Daten zur Verfügung, die auf gutachterlichen Erhebungen basieren und die multifunktionale Bedeutung der Wälder für Stadtplanung und Umweltbewahrung verdeutlichen. Diese Daten ermöglichen die Einteilung der Waldfunktionen in vier Kategorien:^[1]

- » Erholungswald
- » Bodenschutz
- » Klimaschutz
- » Sichtschutz

Das Stadtwaldgebiet im Südwesten des Projektgebietes erfüllt alle dieser vier Waldfunktionen.

[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Umwelt und Energie (2018), S.6

[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Umwelt und Energie (2018), S.6

[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Umwelt und Energie (2018), S.11

[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Umwelt und Energie (2018), S.12



Abb.56: Grünflächen in der Umgebung

Grünflächen in der Umgebung

Das Quartier Lühmannstraße liegt am Stadtrand, etwa 2,5 km von der Stadtgrenze entfernt, in unmittelbarer Nähe weitläufiger Waldgebiete.

Im Norden erstreckt sich das Heimfelder Holz, im Osten die Fischbeker Heide mit dem Wildpark Schwarze Berge, und im Südosten die Harburger Berge.

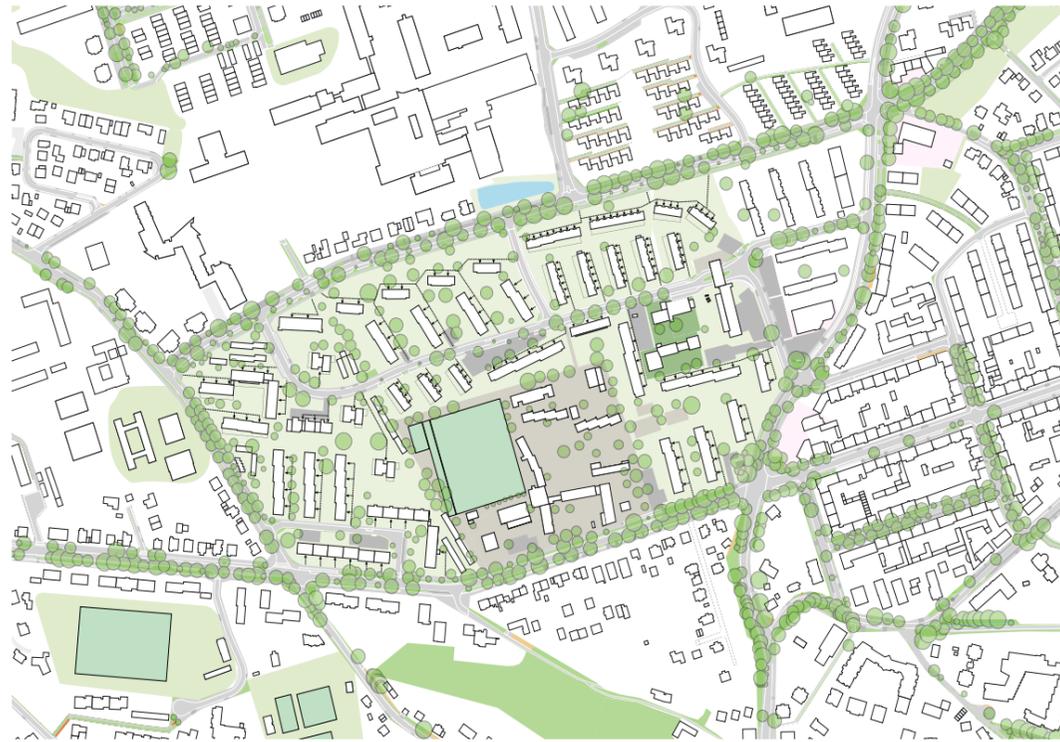
Ein weiterer bedeutender Naturraum ist der Außenmühlenteich im Harburger Stadtpark, der als zentraler Erholungsort dient.

Ergänzend gibt es im Südwesten den Neuen Friedhof Harburg und im Südosten den Kleingartenverein Am Bremer Tor e.V.

Trotz dieser Natur- und Freizeitmöglichkeiten fehlen größere Spielplatzflächen direkt im oder nahe dem Quartier Lühmannstraße.

- Spielplätze
- Kleingartenanlagen
- Friedhöfe
- Öffentliche Parkanlagen
- Wald

FREIFLÄCHEN IM QUARTIER



- | | |
|-----------------------------|----------------|
| Verkehrsfläche | private Gärten |
| Parkplatzflächen | Landwirtschaft |
| Schulhof & Kita-Freiflächen | Wasserflächen |
| Grünflächen | Gebäude |
| Sportplatz | |

Abb.58: Grünraum in Projektgebiet



Abb.57: Straßenbäume

Straßenbäume

Es besteht eine große Anzahl bereits älterer und großkroniger Straßenbäume entlang der das Projektgebiet umgebenden Straßen, vor allem entlang Denickestraße, Triftstraße und Ehestorfer Weg. Innerhalb des Quartieres, entlang der Lühmannstraße und am östlichen Ende der Lühmannstraße hingegen sind wenig Straßenbäume vorzufinden.



Öffentlich zugängliche Freiflächen

Im Quartier gibt es mehrere öffentliche Grünflächen, deren Zugänglichkeit oft nicht sofort erkennbar ist. Eine Ausnahme bildet der nördliche Quartierspark entlang der Lühmannstraße, dessen Zugang klar gekennzeichnet ist. Ebenfalls gut zugänglich ist der Bereich im Südosten, der als Skate- und Basketballplatz mit angrenzendem Spielplatz gestaltet ist.



Gebäudebezogener Grünraum

Unklare Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit einiger gebäudebezogener Freiflächen und weiteren Grünflächen wiederum ergibt sich nicht eindeutig. Insbesondere die Grünflächen zwischen den Zeilenbauten sowie weitere, kleinteiligere Freiflächen im Quartier werden derzeit wenig genutzt und dienen meist nur als Abstandsbereiche. Dies liegt unter anderem an der unklaren Zugänglichkeit als auch an fehlender Freiraumgestaltung.



Nicht-öffentlich zugängliche Grünflächen

Im Gegensatz dazu gibt es im Quartier auch einige deutlich nicht zugängliche Freiräume. Zum einen sind das die Privatgärten einiger Wohnhäuser, als auch die Garagenplätze an deren Zufahrt Verbotsschilder den Zutritt untersagen. Am auffälligsten ist jedoch das große durch Zaunanlagen abgeriegelte Gebiet des Schulgeländes der Stadtteilschule inklusive der Sportflächen.

Abb.59: Grünräume im Detail

Versickerungspotential^[1]



Abb.60: Versickerungspotenzial

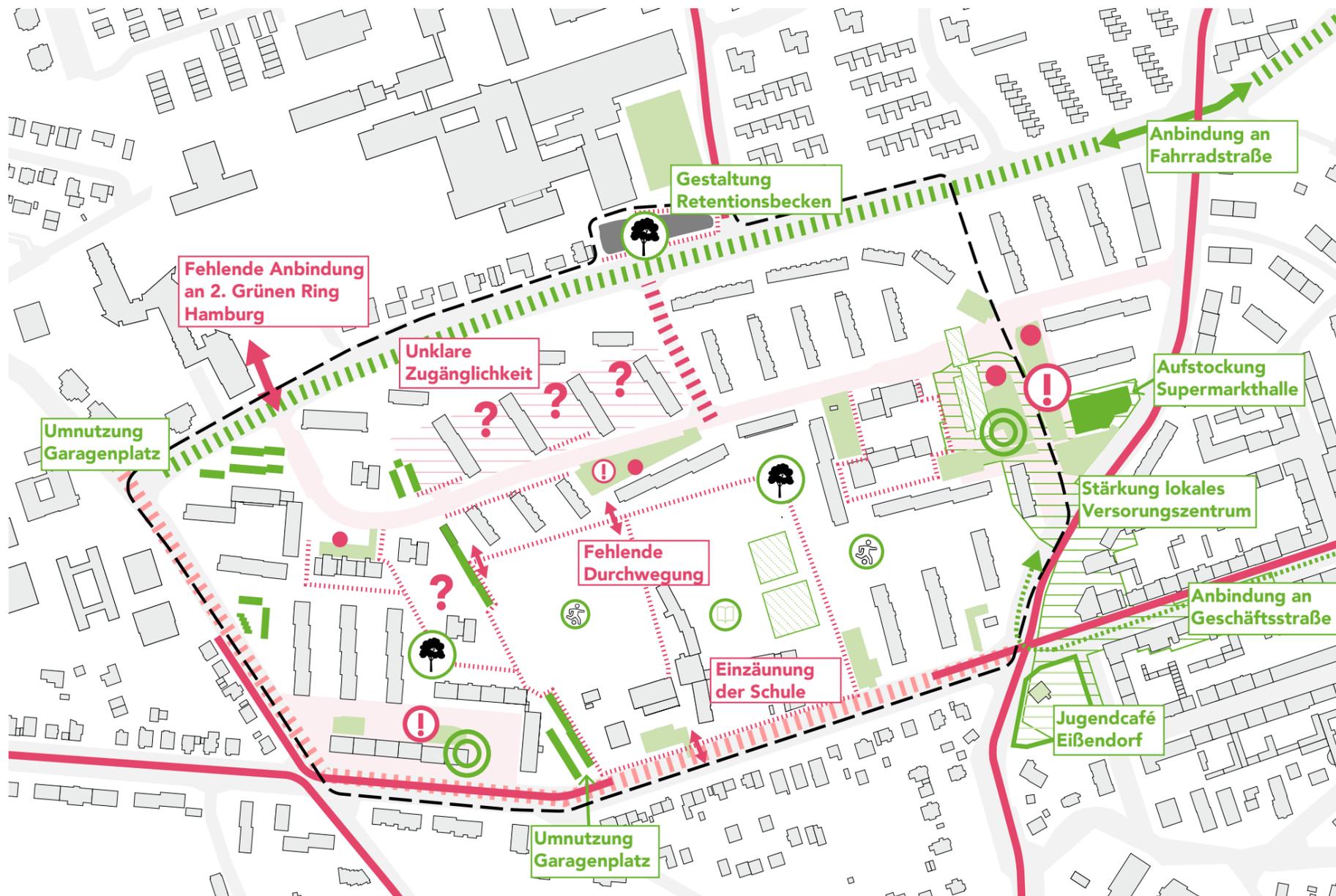
Die Versickerungspotenzialkarte, bereitgestellt von der Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg, basiert hauptsächlich auf hydrogeologischen Daten. Das Versickerungspotenzial wird durch die geologischen Schichten der ungesättigten Bodenzone (hauptsächlich Schluff, Feinsand und Sand im Projektgebiet), den Abstand zwischen Erdoberfläche und Grundwasser

sowie die Geländeneigung bestimmt. Diese wasserwirtschaftliche Planungskarte dient der Beurteilung von Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen, insbesondere Versickerungsanlagen, und hilft bei der Ermittlung von Versickerungspotenzialen, Flächenentsiegelungspotenzialen und Verdunstungspotenzialen. Sie dient als Erstorientierung bei der Planung von Versickerungsanlagen.



[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie

3.9 ENTWICKLUNGSPOTENZIALE



- - - - - Zaunanlage
- - - - - Gestaltungsdefizit im öffentlichen Raum
- ↔ Fehlende Anbindung / Durchwegung
- Fehlende Plätze und Treffpunkte
- Hoher Versiegelungsgrad
- ?? Unklare Zugänglichkeit
- 50 km/h MIV-Verkehr
- - - - - Geschäftsstraße
- Flächenreserve Parkplatz
- Dachbegrünung
- lokales Versorgungszentrum
- Subzentrum
- Schulstandort
- Sportfläche
- Potenzial öffentliche Grünräume

Im Projektgebiet existieren vielfältige **Freiraumpotenziale**, von umfangreichen Grünflächen bis hin zu zahlreichen Umgestaltungsmöglichkeiten auf Parkplatzflächen und Optionen für Nachverdichtung.

Am östlichen Quartierseingang liegt bereits ein lokales Zentrum mit verschiedenen Nahversorgungsangeboten, das gestärkt werden sollte. Besonders vielversprechend ist die Anbindung dieses Zentrums an die Geschäftsstraße Eißendorfer Straße, die vielfältige Dienstleistungs- und Nahversorgungsangebote bietet.

Der Schulstandort im Quartier birgt zudem erhebliche Chancen, etwa als Bildungs- und sozialer Treffpunkt, der das Gemeinschaftsgefühl stärken kann. Weiterhin sind Sportflächen vorhanden, einschließlich des Schul-sportplatzes der Elisabeth-Lange-Schule sowie eines Skate- und Basketballplatzes. Zudem bieten großräumige, bisher ungenutzte Grünflächen das Potenzial, in neue öffentliche Grünanlagen umgewandelt zu werden. Auf der anderen Seite gibt es im Projektgebiet auch **Handlungsbedarfe**, deren Bewältigung eine zentrale Zielsetzung des Entwicklungskonzeptes darstellt.

Ein wichtiges Anliegen ist die Reduzierung des hohen Flächeninanspruchnahme durch den Verkehr. Die zahlreichen Parkplatzflächen verursachen nicht nur eine extensive Flächenversiegelung, sondern besetzen auch städtebaulich wertvolle Flächen. Dadurch werden alternative Nutzungen, die zur Steigerung der Lebensqualität im Quartier beitragen könnten, wie beispielsweise lebendige Treffpunkte, unmöglich gemacht. Des Weiteren gibt es im Quartier mehrere Aufweitungen des Straßenraums, die sich als Plätze und Treffpunkte eignen würden, bisher jedoch ungestaltet bleiben, da sie meist als Parkplätze genutzt werden. Insbesondere entlang der Lühmannstraße und an den Quartierseingängen gibt es erhebliche Gestaltungsdefizite.

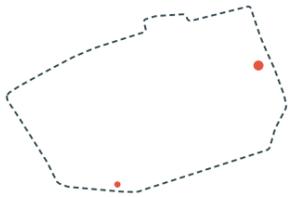
Ein weiteres Problem stellen Zugangsverbote und Zaunanlagen dar, die die Nutzung mehrerer Flächen im Quartier verhindern. Die vollständige Abgrenzung der Schule behindert nicht nur die räumliche und funktionale Integration in das Quartier, sondern schränkt auch die Durchlässigkeit des südlichen Teils erheblich ein und verringert die Durchwegungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr. Diese Barrieren müssen überdacht werden, um die Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers zu verbessern.

3.10 PRINZIPIEN

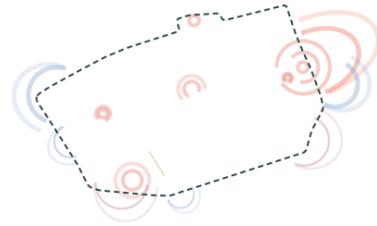
Nach der Standortanalyse und dem Verständnis der Rahmenbedingungen lassen sich räumlicher Prinzipien für die weitere Entwicklung des Quartiers Lühmannstraße ableiten.

Ohne den Status quo zu negativ bewerten zu wollen, geben sie in verschiedenen Themenbereichen bereits die Richtung für die Entwicklung hin zu einem zukunftsorientierten und nachhaltigen Quartier vor.

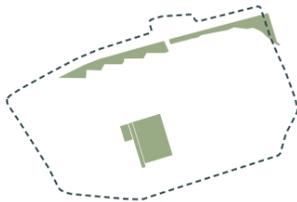
Von wenig Gestaltung im öffentlichen Raum



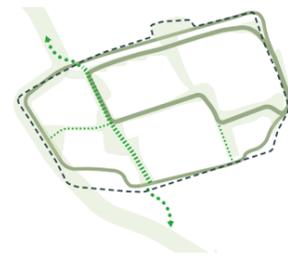
Zu lebendigen Treffpunkten



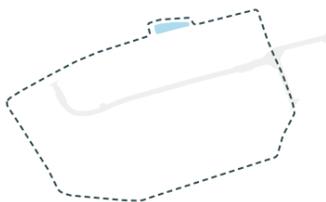
Von einzelnen Grünflächen



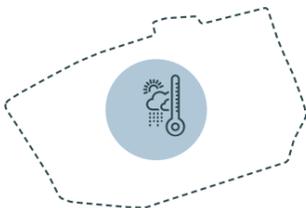
Zu einem vielfältigem Grüngerüst



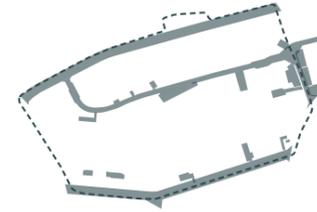
Von wenig klimatischer Anpassung



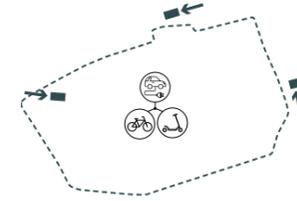
Zu klimasensiblen Freiraum



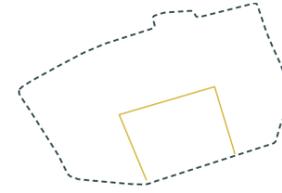
Von vielen Parkplätzen



Zu Mobilitätshubs



Von wenig integriertem Bildungsstandort



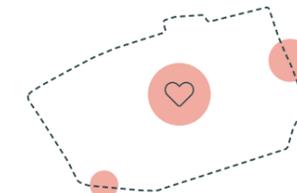
Zu Bildungslandschaft



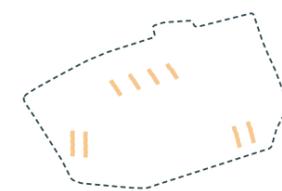
Von der Suche nach Mitbestimmung



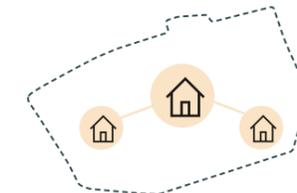
Zu Mitsprache und Beteiligung



Von Siedlung



Zu Nachbarschaft



4. LEITBILD

DAS ZUKÜNFTIGE QUARTIER LÜHMANNSTRASSE

Das Leitbild dient als Zukunftsvision für das Quartier. Nach einer umfangreichen Untersuchung der Standortgegebenheiten und einer gründlichen räumlichen und sozialen Analyse des Gebiets präsentiert das Leitbild eine umsetzbare und zukunftsorientierte Vision. Es bietet eine richtungsweisende Grundlage, an der sich alle Handlungen und Maßnahmen orientieren sollen, um eine zielgerichtete und stringente Entwicklung zu unterstützen.

Das Leitbild stützt sich auf drei Säulen. Diese sind:

- » **4.1** Die Freiraumbänder
- » **4.2** Lebendige Treffpunkte
- » **4.3** Autofreie Erschließung

Die Freiraumbänder



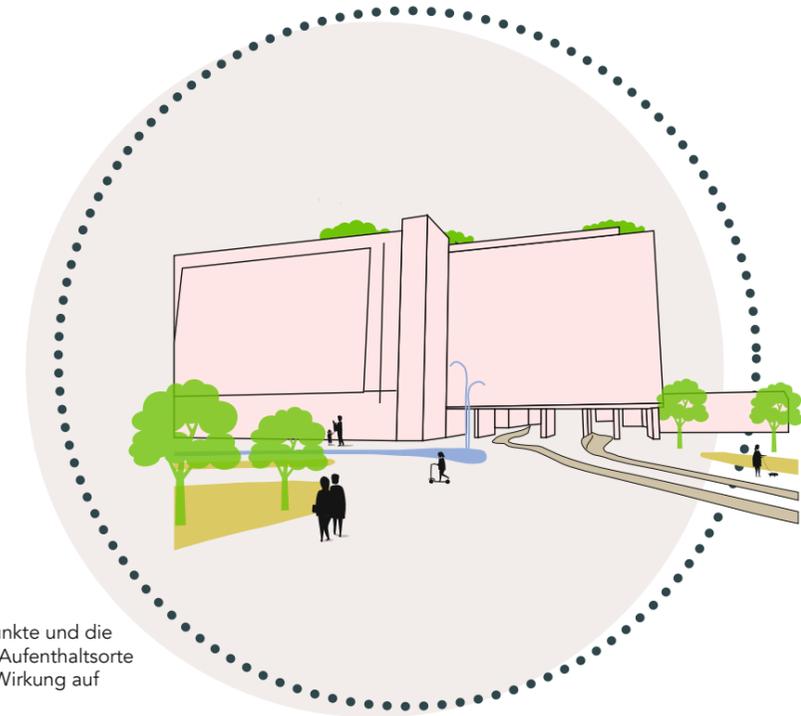
Nicht ausschließlich, aber vor allem entlang der drei Freiraumbänder des Quartiers finden sich (Freiraum-) Nutzungen der jeweiligen Themenfelder.



Lebendige Treffpunkte



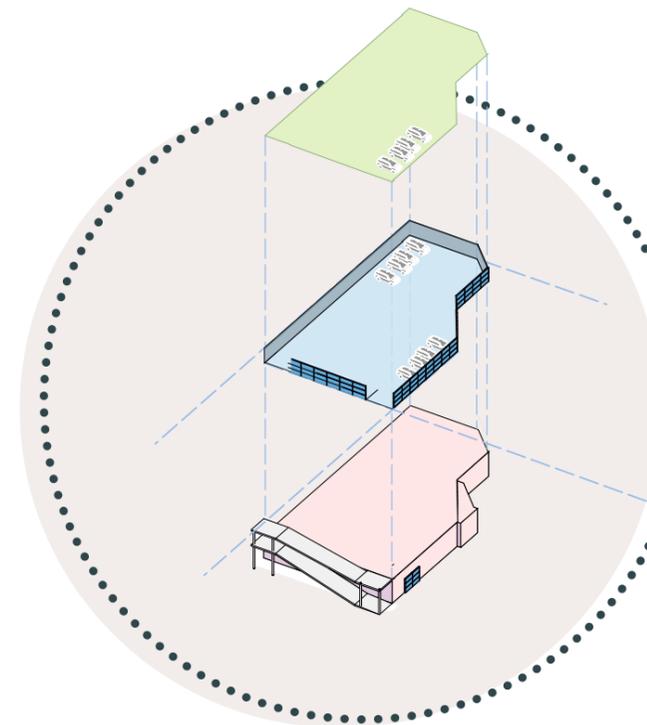
Die Stärkung bereits bestehender Treffpunkte und die Ergänzung dieser durch neue, vielfältige Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum haben belebende Wirkung auf Quartier und Umgebung.



Autofreie Erschließung



Das neue Erschließungssystem, das den Fokus vom privaten PKW auf die aktive Mobilität und den öffentlichen Verkehr verlagert, ermöglicht die Entseigerung und Umnutzung bisheriger Flächen des (ruhenden) Verkehrs.



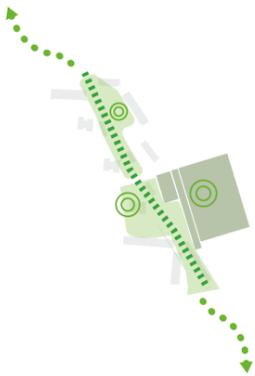
4.1 DIE FREIRAUMBÄNDER

Die drei Freiraumbänder

Im neu gestalteten Quartier Lühmannstraße tragen die Freiraumbänder zu einer übersichtlicheren und strukturierten Quartiersgestaltung bei. Den bestehenden Freiräumen werden dabei eindeutige Nutzungen zugeordnet, was die Zugänglichkeit und Nutzungsregelungen klarer und verständlicher macht.

Die Freiraumbänder bauen auf bereits vorhandenen Freiraumnutzungen und den spezifischen Standortbedingungen auf und integrieren diese geschickt in das neue Quartierskonzept. Zudem erweitern sie das Angebot an Nutzungsmöglichkeiten und schaffen neue konsumfreie Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum.

Grüner Ring 2.1



Der Grüne Ring 2.1 schließt an den 2. Grünen Ring Hamburg an und ist eine wichtige Achse des neuen Grünraumgerüsts des Quartiers. Er schafft eine neue grüne Durchwegung durchs Quartier und bindet bestehende Grünflächen ein.



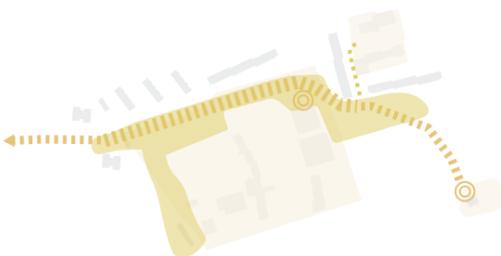
Blau-grünes Quartier



Ausgehend von dem Retentionsbecken zieht sich das Thema des Wassers weiter durchs Quartier. Vor allem im Bereich der blauen Freiraumbänder, aber auch an weiteren Standorten im Quartier finden sich erlebbare Wasserflächen.



Bildungslandschaft Lüh"mensch"

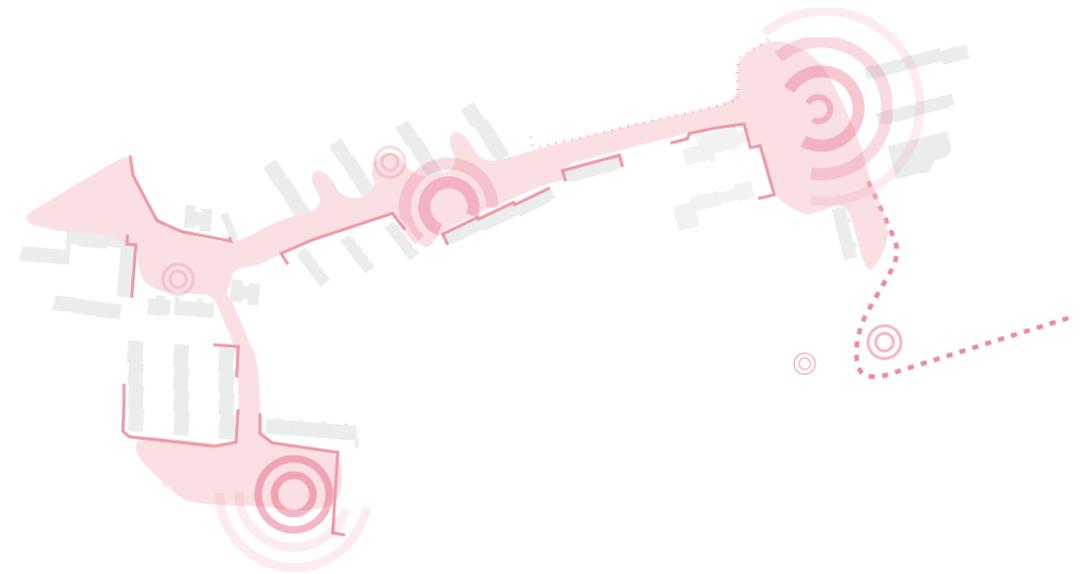


Mit der Elisabeth-Lange-Schule als Ankerpunkt entsteht eine Bildungslandschaft, die umgebende Bildungseinrichtungen sowie Freiräume des Quartiers vernetzt.



4.2 LEBENDIGE TREFFPUNKTE

Belebte Mitte

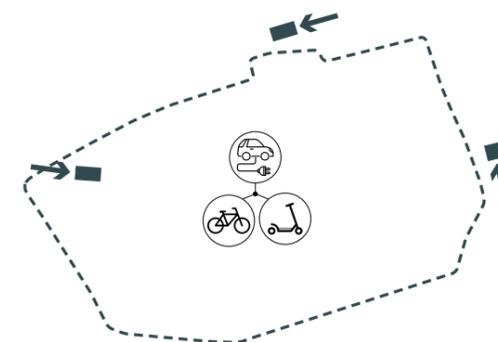


Die neue Lühmannstraße versteht sich nicht länger als „Straße“ im herkömmlichen Sinne, sondern als autofreies, belebendes Band. Dort, wo es die Quartiersstruktur erlaubt, weitet sich die autofreie Zone zu neuen Begegnungsorten und Treffpunkten für das Quartier aus. Während die Treffpunkte innerhalb des Quartiers einen privateren, quartiersinternen Charakter haben, erfüllen die erweiterten

Zonen an den Enden der Belebungsachse einen verbindenden Zweck und dienen sowohl als Treff- und Versorgungsorte für die Bewohner*innen des Quartiers als auch für die Bewohner*innen der umliegenden Siedlungsstrukturen. So entstehen nachbarschaftsbildende und gemeinschaftliche urbane Plätze.

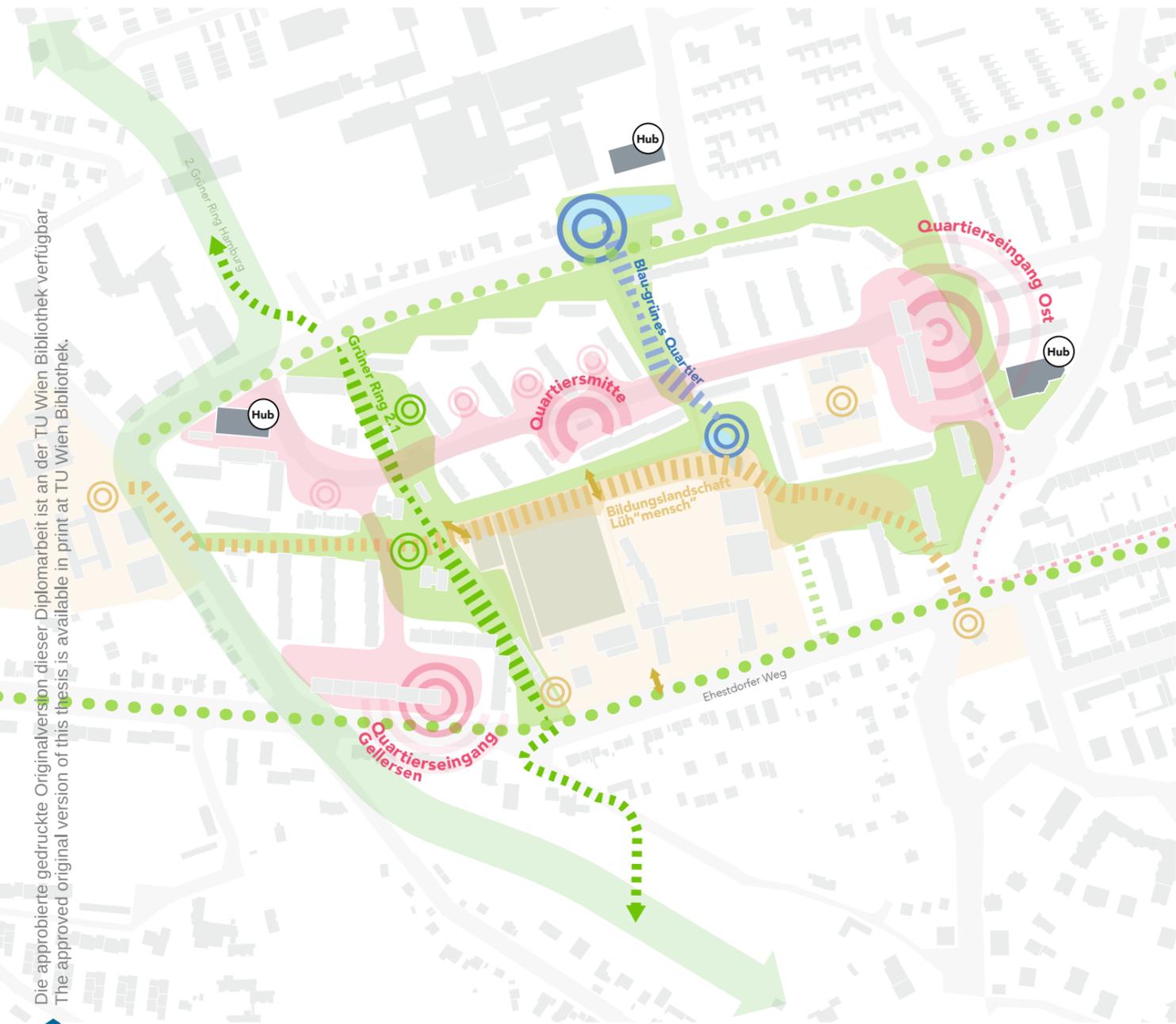
4.3 AUTOFREIE ERSCHLIESSUNG

Weniger Auto, mehr aktive Mobilität



Das neue Quartier Lühmannstraße wird autofrei erschlossen. Das gesammelte Abstellen der PKWs in Mobilitätshubs an den Quartierseingängen ermöglicht, dass Flächen die bisher aufgrund ihrer Verwendung für die Erschließung durch MIV und den ruhenden Verkehr nur monofunktional nutzbar waren, vielfältig nutzbar werden und einen hohen Mehrwert fürs Quartier mit sich tragen.

LEITBILDKARTE



-  Belebende Lühmannstraße
-  Lebendige Zentren
-  Mobilitätshubs
-  Grüne Aufenthaltsorte
-  Erlebbares Wasser
-  neue Durchwegung
-  Freiraumbänder
-  Bildungs- und Lernorte

Die Zukunftsvision für das Quartier Lühmannstraße sieht ein lebendiges und hochwertiges Wohngebiet vor.

Die autofreie Lühmannstraße verläuft als belebte Mitte durch das Quartier und bildet eine zentrale Freiraumachse, die sich an verschiedenen Stellen zu vielfältigen Aufenthaltsorten aufweitet.

An den Eingängen des Quartiers entstehen urbane Plätze mit regem Treiben und Mobilitätshubs, in denen nicht nur die Autos des Quartiers platzsparend untergebracht werden können, sondern auch alternative Mobilitätsangebote sowie Dienstleistungen und Nahversorgungsmöglichkeiten untergebracht sind. Somit sind die Mobilitätshubs nur wichtiger Bestandteil des autofreien Erschließungssystems des Quartiers, sondern sind auch lebendige neue Anziehungspunkte.

Die zahlreichen Grünflächen des Quartiers sind durch verschiedene Freiraumangebote und Nutzungsmöglichkeiten vielfältig gestaltet, was ihre Nutzbarkeit deutlich erhöht. Diese Bereiche laden Bewohner*innen jeden Alters und kulturellen sowie sozialen Hintergrunds dazu ein, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten und am Quartiersleben teilzunehmen. Es gibt Möglichkeiten, sich an erlebbareren Wasserflächen aufzuhalten, in der grünen Kühle der gemeinschaftlichen Zwischenräume zu entspannen oder sich auf den Sportflächen im Freien zu bewegen.

Zudem werden die Bildungseinrichtungen in und um das Quartier als integrierte Bildungslandschaft gedacht. Neue Fuß- und Radwege durch das Quartier fördern nicht nur die aktive Mobilität, sondern verbessern auch die Verbindung sowie die Integration der Bildungseinrichtungen, insbesondere der Elisabeth-Lange-Schule, in ihre Umgebung. Diese Freiflächen werden sowohl für Schüler*innen als auch für Interessierte jeden Alters aktiviert und mit Lern- und Freizeitangeboten angereichert.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

5. HANDLUNGSFELDER

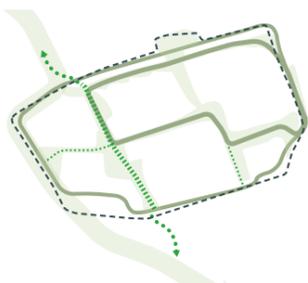
DIE HANDLUNGSFELDER

Aus den räumlichen Prinzipien (s. S. 106f.) lassen sich die thematischen Handlungsfelder des Entwicklungskonzeptes ableiten.

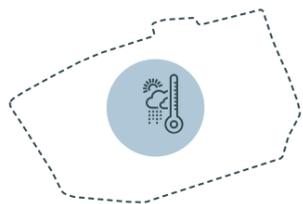
Diese beinhalten Maßnahmen und Umsetzungsvorschläge, die die Entwicklung des Quartiers hin zu einem qualitätsvollen, diversen und lebendigen Quartier unterstützen.



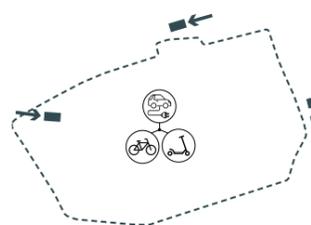
1. Lebendige Begegnungsorte



2. Differenzierte Grünräume



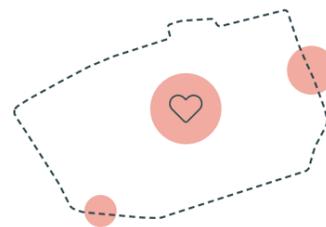
3. Klimasensible Gestaltung



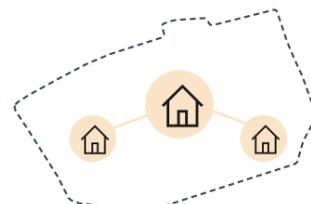
4. Angepasste Erschließung



5. Bildungslandschaft



6. Quartiersidentität und Mitsprache



7. Wohnen und Nachbarschaft für alle

DIE HANDLUNGSFELDER IM ÜBERBLICK



Lebendige Begegnungsorte

Das neue Quartier Lühmannstraße werden facettenreiche Begegnungsorte für die diverse Bevölkerung des Quartiers geschaffen. Diese bieten diverse Nutzungsmöglichkeiten, fördern den Aufenthalt im öffentlichen Raum und das Knüpfen neuer Kontakte unter Nachbar*innen.

mehr dazu s. Kapitel 5.1.

Angepasste Erschließung

Im Quartier Lühmannstraße wird der bisherige Fokus auf Autos durch die Entwicklung eines Konzepts für eine autofreie Erschließung ersetzt, einschließlich Mobilitätshubs an den Eingängen, verbesserter Radinfrastruktur und alternativen Mobilitätslösungen.

mehr dazu s. Kapitel 5.4.



Differenzierte Grünräume

Das neu gestaltete Quartier Lühmannstraße integriert gewachsene Grün- und Altbäumebestände in ein zusammenhängendes Grünraumgerüst, wodurch deren Zugänglichkeit verbessert wird. Ergänzend dazu entstehen neue grüne Freiflächen, Plätze und Baumpflanzungen, vor allem entlang der Lühmannstraße.

mehr dazu s. Kapitel 5.2.



Integrierter Bildungsstrandort

Die Bildungslandschaft Lüh„mensch“ mit der Elisabeth-Lange-Schule als Zentrum macht die lokalen Bildungskompetenzen sichtbar und nutzt die Potenziale des öffentlichen Raums entlang des neuen Freiraumbandes.

mehr dazu s. Kapitel 5.5.



Quartiersidentität und Mitsprache

Die Beteiligung der Bevölkerung steht im Quartier Lühmannstraße im Fokus. Es wird besonderes Augenmerk darauf gelegt, alle Bevölkerungsgruppen aktiv einzubeziehen, einschließlich schwer erreichbarer Gruppen.

mehr dazu s. Kapitel 5.6.

Klimasensible Gestaltung

Die Klimakrise führt zu erheblichen Herausforderungen für die Stadtentwicklung, einschließlich Extremwetter und Temperaturanstiegen. Im Quartier Lühmannstraße werden diese durch nachhaltiges Wassermanagement, die Schaffung grüner Aufenthaltsorte und Förderung nachhaltiger Energiegewinnung angegangen.

mehr dazu s. Kapitel 5.3.



Wohnen und Nachbarschaft für alle

Das Quartier Lühmannstraße bietet eine vielfältige Wohnstruktur, die demografische Veränderungen berücksichtigt und moderne Wohnkonzepte integriert. Durch gezielte Nachverdichtung und Anpassungen bestehender Gebäude entstehen neue, flexible Wohnformen und Gemeinschaftsflächen, die ein inklusives Gemeinschaftsgefühl fördern.

mehr dazu s. Kapitel 5.7.

RAHMENPLAN

Im Quartier Lühmannstraße entsteht ein lebendiges Quartier, das Urbanität mit grüner Lebensqualität verbindet. Der Rahmenplan skizziert Maßnahmen die die Entwicklung in diese Richtung vorantreiben.

Mobilitätshub Nord

Auf dem Parkplatz der Klinik entsteht ein neuer Mobilitätshub, welches gemeinsam genutzt wird. Dort gibt es Bereiche für Bewohner*innenparken, als auch Parkbereiche für Besucher*innen und Personal des Krankenhauses.

Treffpunkt Retentionsbecken

Das Retentionsbecken wird neu gestaltet und zugänglich gemacht, sodass ein neuer grüner Aufenthaltsort für Quartier und Umgebung entsteht.

Neuer Schulvorplatz

Der neu gestaltete Schulvorplatz bietet grüne Aufenthaltsbereiche und erlebbare Wasserflächen und dient sowohl als Bildungsort als auch Freiluft-Veranstaltungsort

Lebendige Quartiersmitte und gemeinschaftliche Zeilenzwischenräume

Auf der ehemaligen Parkplatzfläche in der Mitte des Quartiers entsteht ein neuer, lebendiger Platz. Der neue Nachbarschaftstreff und die gegenüberliegende gemeinschaftlichen Zeilen, dienen insbesondere den Bewohner*innen des Quartiers als neuer Treffpunkt. So zeichnet sich die neue Mitte im Vergleich zu den Quartiereingängen durch einen etwas privateren und zurückgezogeneren Charakter aus.

Schwammstraße Lühmannstraße

Die jetzt autofreie Lühmannstraße wird im Sinne der klimasensiblen Quartiersgestaltung nach dem Schwammstadtprinzip umgestaltet

Mobilitätshub West

Auf dem Garagenplatz entsteht der Mobilitätshub West mit PKW-Parkmöglichkeiten und weiteren Mobilitätsangeboten wie E-Ladestationen, Leih-(E-)Lastenrädern, Fahrradgarage u.ä.

Mobilitätshub Ost

Durch die Aufstockung des Netto-Gebäudes entsteht der Mobilitätshub Ost. In den verschiedenen Geschossen sind Mobilitätsangebote aber auch Gemeinschaftsflächen und Sharing-Angebote zu finden.

Neue Bushaltestelle

Statt der Weusthoffstraße geradeaus zu folgen, biegen die bestehenden Buslinien auf die Lühmannstraße ab, um direkt vor dem neuen Mobilitätshub an einer neuen Bushaltestelle zu halten. Danach kehren sie auf ihre gewohnte Streckenführung zurück.

Grüner Quartiereingang Ost

Durch die Verlagerung der Parkplätze in den Mobilitätshub Ost können die ehemaligen Parkflächen neu gestaltet werden. Diese Umgestaltung umfasst eine Neuzonierung, umfangreiche Begrünung und neue Nutzungsangebote, die die Aufenthaltsqualität am Quartiereingang deutlich verbessern.

Integration Jugendcafé Eißendorf

Das Jugendcafé Eißendorf, das bereits einen wichtigen Anlaufstelle für junge Menschen in Quartier und Umgebung darstellt, wird in die neue Bildungslandschaft integriert.

Grüne Oase

Die grüne Oase bietet einen ruhigen, grünen Erholungs- und Begegnungsort. Zusammen mit den Kreativ-Garagen, die Raum für Teilen, Tauschen und Reparieren bieten, bildet sie einen wichtigen neuen Ort der Nachhaltigkeit und des (Umwelt-)Bewusstseins im Quartier dar. Sie liegt in nächster Nähe zum neuen Zugang zum Sportplatz.

Quartiereingang Gellersen

Hier entsteht ein grüner, neuer Aufenthaltsort, der neben dem Quartiereingang Ost zwar eine kleinere, aber dennoch wichtige Versorgungsfunktion einnimmt. Um das leer stehende Geschäftslokal neu zu beleben, werden gezielt Anreize geschaffen, sodass vorzugsweise eine neue Erdgeschossnutzung mit belebender Wirkung nach außen einziehen kann.

Neue Durchwegung

Die neue Fußgänger*innen Durchwegung ergänzt das Fußwegenetz im Quartier und stellt einen wichtigen Bestandteil zur Integration der Schule in die Bildungslandschaft dar

Verlegte Bushaltestelle

Die Bushaltestelle Gellersenweg wird ca. 180m in Richtung Osten auf dem Ehestorfer Weg verlegt, sodass Schüler*innen der Elisabeth-Lange-Schule sicher ankommen können.

-  Grünraum
-  2. Grüner Ring Hamburg
-  Grünverbindungen
-  Bildungslandschaft
-  neue Durchwegung
-  Buslinie
-  Bushaltestelle
-  urbaner Platz
-  gemeinschaftliche Zeilen
-  Erlebbares Wasser
-  Grüne Aufenthaltsorte
-  Bildung, Erleben und Spiel

5.1 LEBENDIGE BEGEGENUNGSORTE

Ein Quartier für alle - das ist das neue Quartier Lühmannstraße.

Die Zielsetzung im Quartier Lühmannstraße, das von einer demographisch, kulturell und sozio-ökonomisch vielfältigen Bewohnerschaft geprägt ist, ist die Schaffung facettenreicher Begegnungsorte. Diese bieten diverse Nutzungsangebote und stellen für jede und jeden eine Möglichkeit dar, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten und neue Kontakte in der Nachbarschaft zu knüpfen.



EIN QUARTIER FÜR ALLE

Die Bevölkerungsstruktur des Quartiers zeigt: im Quartier Lühmannstraße leben Menschen jeder Altersgruppe und mit unterschiedlichsten ethnischen, kulturellen und sozio-ökonomischen Hintergründen.

Im neuen Quartier Lühmannstraße gibt es eine Vielzahl an Treffpunkten für die Bewohner*innenschaft des Quartiers und der Umgebung. Die neuen Treffpunkte bieten den Menschen die Möglichkeit, sich kennenzulernen und sich im öffentlichen Raum aufzuhalten. Die Nachbarschaftsbildung wird so unterstützt und das Quartier kann von den Vorzügen der vielfältigen und diversen Bewohner*innenschaft profitieren.

Mit dem dem Skate- und Basketballplatz und einigen kleineren Spielplätzen - allerdings meist in uninspirierter Standardausstattung - gibt es bereits einige Treffpunkte für junge Menschen, welche auch gut angenommen werden.

Dieses Angebot wird im neuen Quartier Lühmannstraße angepasst und um diverses Freiraumangebot für Bewohner*innen jeden Alters ergänzt. Im Quartier Lühmannstraße wird es für Kleinkinder bis hin zu älteren Jugendlichen, als auch für Erwachsene und ältere Menschen Angebote im öffentlichen Raum geben.

Bei der Neugestaltung der Freiflächen wird auch die Gendergerechtigkeit berücksichtigt, wobei besonders auf das Wohlbefinden und die Sicherheit von Frauen und Mädchen geachtet wird.

Die neuen Begegnungsorte sind einladend gestaltet und in ihrer Zugänglichkeit für Benutzer*innen klar erkennbar. Sie regen zur Aneignung an und ermöglichen mit nutzungs-offen Angebote den konsumfreien Aufenthalt im öffentlichen Raum.

In der Erreichung dieses Vorhabens spielt die neu gestaltete autofreie Lühmannstraße eine wichtige Rolle. Anders als bisher ist sie nicht mehr als stark von fahrenden und parkenden Autos geprägte „Straße“ im herkömmlichen Sinne zu verstehen. Vielmehr stellt sich eine lebendige und belebende Begegnungssachse dar, die das neue Herz des Quartiers Lühmannstraße darstellt und die neuen Aufenthaltsorte des Quartiers miteinander verbindet.

LEBENDIGE MITTE LÜHMANN

Betritt man das Quartier Lühmannstraße von Osten her, etwa indem man am neuen Mobilitätshub Ost aus dem Bus steigt, gelangt man direkt zum neu gestalteten und einladenden **Quartierseingang Ost**.

Der Platz ist autofrei gestaltet und nicht mehr durch zweckgebundene Parkplätze dominiert. Stattdessen laden neugestaltete Grünflächen dazu ein, im Schatten der Bäume zu entspannen. Nahversorger im Erdgeschoss des Eingangsgebäudes und des Mobilitätshubs sowie weitere belebende Erdgeschossnutzungen wirken sich auf den Platz aus und verleihen ihm einen urbanen Charakter. Zudem fördern neue gastronomische Angebote die Nachbarschaftsbildung und den Austausch unter den Anwohnern. Die multifunktionale Nutzung des Platzes und angrenzender Gebäude ermöglicht es, sich dort aufzuhalten, zu erholen, auszutauschen, zu spielen oder einfach nur zu verweilen.

Der Quartierseingang trägt einen offenen Charakter, ist ein Bindeglied und ein Ort des Austausches zwischen der Bewohnerschaft des Quartier Lühmannstraße und der umgebenden Bebauung dar.

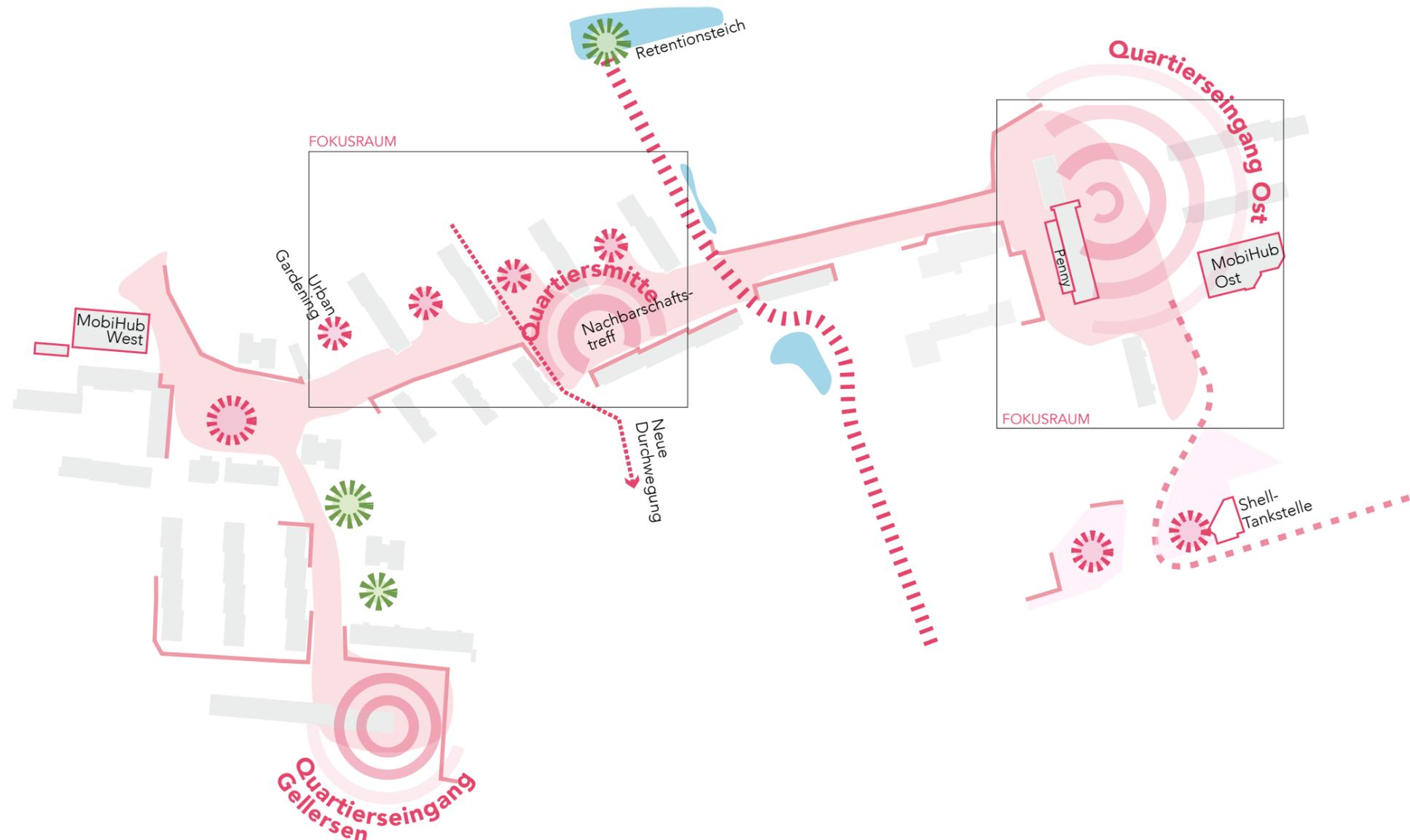
Vom Quartierseingang Ost gelangt man über den Laubengang im Erdgeschoss des Achtgeschossers, welcher von Schüler*innen der Elisabeth-Lange-Schule und umgebenden Bildungseinrichtungen neu bemalt wurde - über die autofreie Lühmannstraße in die **Quartiersmitte**.

Die Quartiersmitte im Herzen des Quartiers trägt einen etwas privateren, quartiersinternen Charakter. In räumlicher Nähe zu den neuen gemeinschaftlichen Zeilenzwischenräumen gelegen stellt die Quartiersmitte mit

dem Neuen Nachbarschaftstreff vor allem für die Bewohner*innen des Quartiers einen wichtigen neuen Treffpunkt dar.

Entlang des weiteren Verlaufes der Lühmannstraße finden sich weitere **Platzaufweitungen** - ehemalige Parkplatzflächen - vor, die nun neue Treff- und Aufenthaltsorte darstellen. Je nach vorliegenden räumlichen Bedingungen sind sie unterschiedlich gestaltet und tragen verschiedene Charaktereigenschaften.

Im Südwesten des Quartiers liegt der **Quartierseingang Gellersen**. Mit der neuen belebenden Erdgeschossnutzung im ehemals leer stehenden Geschäftslokal und weiteren Dienstleistungen im Erdgeschoss des Eingangsgebäudes, erfüllt auch dieser Quartierseingang eine Versorgungsfunktion für Quartier und Umgebung. Hier werden Flächen, die zuvor für parkende Autos genutzt wurden, ebenfalls umgewandelt in qualitätsvolle Grün- und Aufenthaltsflächen.



FOKUSRAUM QUARTIERSEINGANG OST

Die Verlegung der bisher am Quartierseingang parkenden Autos in den neuen Mobilitätshub Ost ermöglicht eine Neugestaltung des Platzes. Durch die Konzentration der Parkmöglichkeiten im Mobilitätshub werden mehrere große Flächen für lebendigere Freiraumnutzungen frei, was dem Platz einen neuen Charakter verleiht.

Grünverbindung



Verkehr

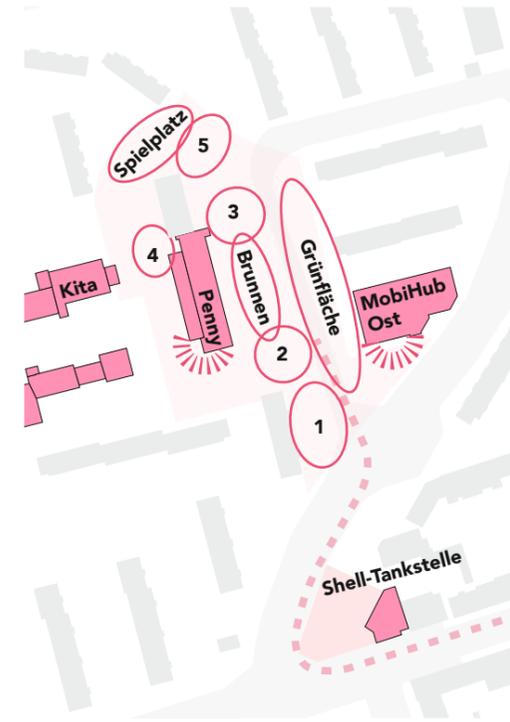


Im Rahmen einer klimaangepassten Umgestaltung ist die Begrünung und Entsiegelung des bisher großflächig versiegelten Platzes essenziell. Der gesamte östliche Bereich wird entsiegelt, begrünt und naturnah neu gestaltet. Die entstehenden Grünflächen dienen nicht nur als neue Aufenthaltsorte, sondern sind auch ein wichtiger Bestandteil des grünen Gerüsts des Quartiers. Sie schaffen eine neue Grünverbindung, die die Grünflächen im Norden und Süden miteinander verknüpft.

Aktuell verläuft die autobefahrene Lühmannstraße noch über das Platzgebiet. In Zukunft werden bestehende Buslinien über den Platz umgeleitet, sodass man mit dem öffentlichen Busverkehr direkt am neuen Mobilitätshub aussteigen kann.

Dadurch wird der Quartiersplatz optimal angebunden und profitiert zusätzlich von der erhöhten Verkehrssicherheit durch den wegfallenden Autoverkehr.

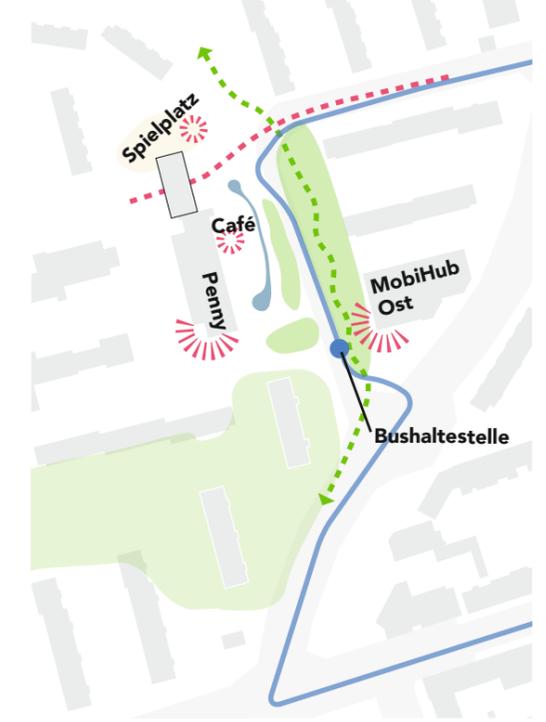
Zonierung



- 1 neu gestaltete Eingangssituation
- 2 beschattete Sitzgelegenheiten unter Bäumen
- 3 Café am Springbrunnen
- 4 Treffpunkt Litfaßsäule
- 5 Sitzbereich am Spielplatz

Auf den freigewordenen Flächen wird eine neue Zonierung vorgenommen, die den Platz in verschiedene Nutzungsbereiche unterteilt.

Zielorte



Am Eingang des Quartiers entsteht so ein lebendiger, pulsierender Platz. Die Wege der verschiedenen Nutzer*innen, die mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln - mit dem Bus, dem Fahrrad oder zu Fuß am Platz ankommen, kreuzen sich auf dem Weg zu den neuen Zielorten. Dies führt zu spontanen, ungeplanten Begegnungen, die zum urbanen Lebensgefühl beitragen.

FOKUSRAUM QUARTIERSEINGANG OST

Die Neugestaltung des Platzes am Quartierseingang verwandelt ihn von einer bloßen Durchgangszone in einen attraktiven Aufenthaltsort.

Der Platz erfüllt nun zahlreiche Funktionen: Zum einen zieht das vielseitig genutzte Mobilitätshub sowie das neue Café Besucher an und belebt den Bereich. Auf der anderen Seite laden naturnahe Grünflächen zum Entspannen ein. Bestehende Altbaumbestände wurden weitestgehend erhalten und durch Sitzplattformen um die Stämme ergänzt, die zum Ausruhen unter den schattenspendenden Baumkronen einladen.

Entlang des neu angelegten Wasserelements, das zusammen mit den Bäumen eine kühlende Wirkung auf das Mikroklima des Platzes hat, finden sich zahlreiche Sitzmöglichkeiten. Am nördlichen Ende mündet das Wasserelement in einen Springbrunnen, der die Eingangssituation vor dem Laubengang des achtstöckigen Eingangsgebäudes inszeniert. Der bestehende Spielplatz im Nördlichen Bereich des Platzes wird zum Spielplatz der

Generationen erweitert und um Spielgeräte für verschiedene Altersgruppen - auch erwachsene Personen - ergänzt. Zudem bieten Sitzmöglichkeiten und Tische den Spielenden einen angenehmen Aufenthalt und ermöglichen eine gute Übersicht über den Spielplatz. Die weitgehende Autofreiheit des Platzes - abgesehen von Lieferverkehr - verleiht dem Bereich ein völlig neues Raumgefühl. Lediglich Busse, die sich den Fahrstreifen mit dem Fahrradverkehr teilen, durchqueren gelegentlich den Platz und bringen neugierige Besucher*innen, die den neuen Quartiersplatz erkunden möchten.



Quartierseingang Zugang von Nordosten

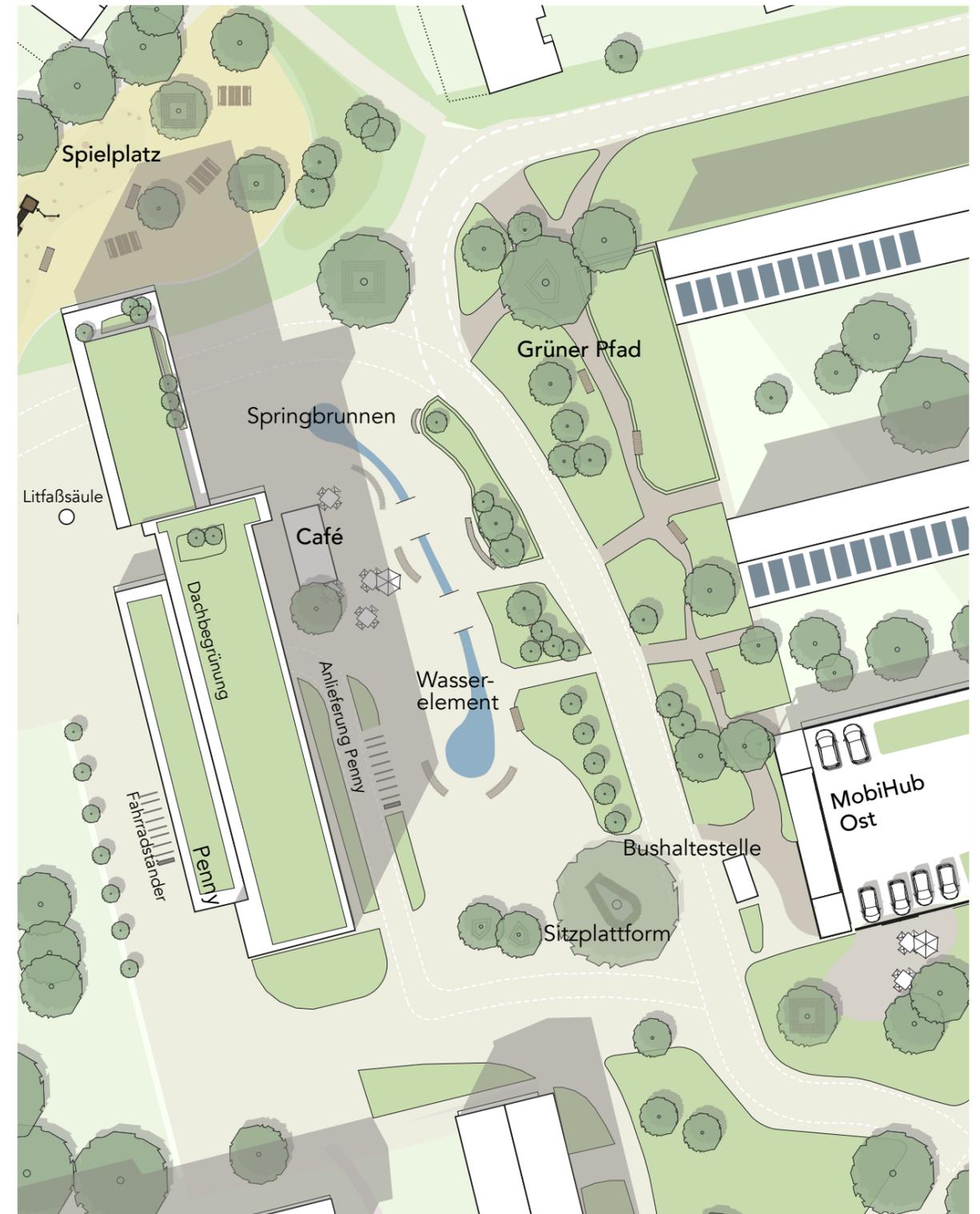


Quartierseingang Laubengang



Grünes Band am neuen Quartierseingang Zugang von Süden

Quartierseingang Ost



FOKUSRAUM: ZEILE

Wie bereits erläutert, stellt die Freiraumgestaltung innerhalb der Bebauungstypologie Zeile eine besondere Herausforderung dar. Die unklaren Zugänglichkeiten und die daraus resultierende Unsicherheit führen oft zu einer Unterbenutzung der Zeilenzwischenräume. Im Fokusbereich der Zeile wird die Zugänglichkeit dieser Zwischenräume klarer definiert, um ihre Nutzung zu fördern. Durch gezielte landschaftsgestalterische Maßnahmen wird die Abgrenzung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen verbessert.

Die gemeinschaftlichen Mitten

Im Sinne einer lebendigen, sozialen Quartiersentwicklung, die vielfältige Begegnungsmöglichkeiten bietet, werden die Zeilenzwischenräume nicht ausschließlich den Bewohner*innen der angrenzenden Gebäude vorbehalten. Vielmehr sind die Mittelbereiche dieser Zwischenräume als Aufweitungen der lebendigen Lühmannstraße zu sehen, die für die Öffentlichkeit nutzbar sind.

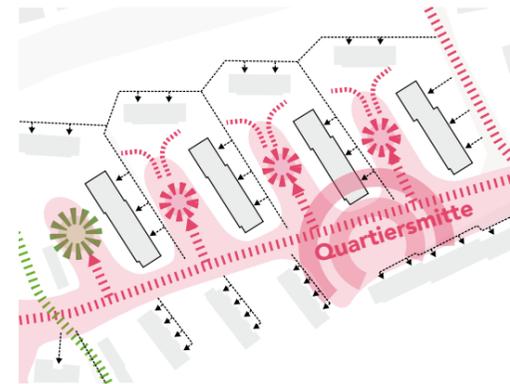
Gespräch mit den Nachbar*innen

Die Bereiche direkt vor den Gebäudeseiten, über die die Zugänge zu den Gebäuden erfolgen, sind eher halböffentlich konzipiert und hauptsächlich für die Bewohnerinnen des jeweiligen Gebäudes gedacht. Hier finden Nachbarinnen Raum für kurze, spontane Begegnungen, die typischerweise beim Nach-Hause-Kommen oder Aufbrechen stattfinden, und haben die Möglichkeit für „Mikrobegegnungen“ unter Nachbar*innen.

Der Blick ins Grüne

Um den Bewohnerinnen neben den gemeinschaftlichen Bereichen auch eine privatere Atmosphäre zu schaffen, wird der Raum vor den Gebäuderückseiten mit Baumreihen und weiteren natürlichen Sichtschutzelementen abgegrenzt. Dies erhält den Blick ins Grüne und dient zugleich als natürlicher Sichtschutz, sowohl für die Hausbewohner*innen, die sich ungestört auf ihrem Balkon aufhalten möchten, als auch für Personen in den gemeinschaftlichen Bereichen, die sich ohne das Gefühl beobachtet zu werden, aufhalten wollen.

Lebendige Lühmannstraße meets Zeilenzwischenräume



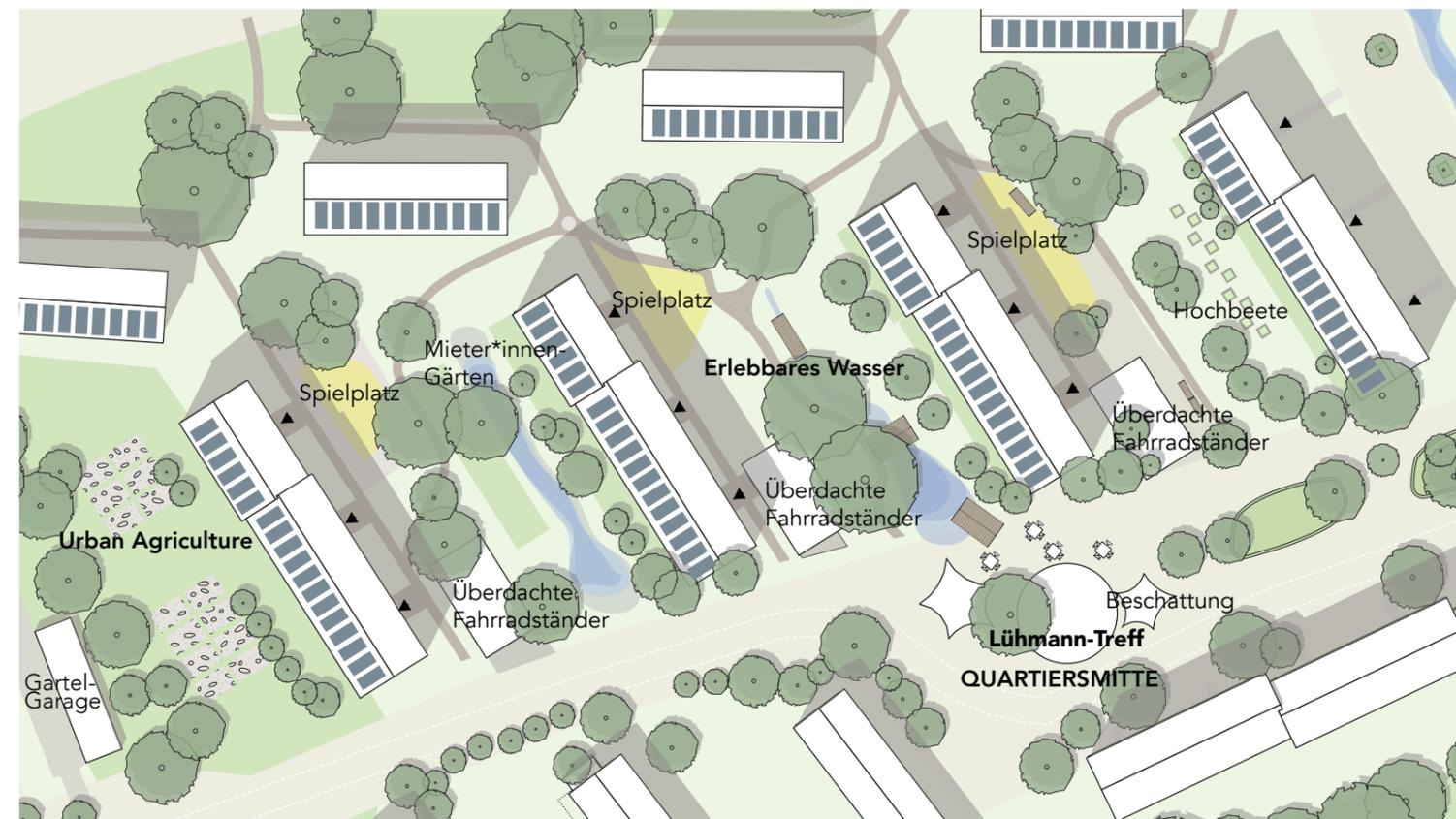
Die Lühmannstraße verzweigt sich wie ein lebendiges Astsystem in die gemeinschaftlichen Zeilenzwischenräume und öffnet sich zur neuen Quartiersmitte.

So entsteht im Herzen des Quartiers eine lebendige Zone, die die verschiedenen Freiraumkapazitäten nutzt und neu in Szene setzt.

Gemeinschaftliche Zeilenzwischenräume

In den gemeinschaftlichen Zeilenzwischenräumen laden Wasserflächen zum Aufenthalt ein, sorgen für eine angenehme Kühlung und spielen gleichzeitig eine entscheidende Rolle im Wassermanagement des Quartiers. Zusammen mit anderen Angeboten wie Spielplätzen und Sitzgelegenheiten konzentrieren sie das nachbarschaftliche Leben in den gemeinschaftlichen Mitten der Zeilenzwischenräume. In den durch Baumreihen abgeschirmten Bereich vor den Gebäuderückseiten geben Mieter*innen-Gärten oder Hochbeete den Hausbewohner*innen neue Entfaltungsmöglichkeiten im Freien. Die Freifläche vor dem westlichsten Zeilenbau eignet sich zudem für Urban Gardening. Hier gibt es keine gegenüberliegende Gebäudezeile. Stattdessen grenzen die Bestandsgaragen an, welche teilweise erhalten und als „Gartel-Garagen“ nachgenutzt werden, die praktischen Stauraum für Gartenmaterialien bieten.

Abb.61: Gemeinschaftliche Zeilenzwischenräume



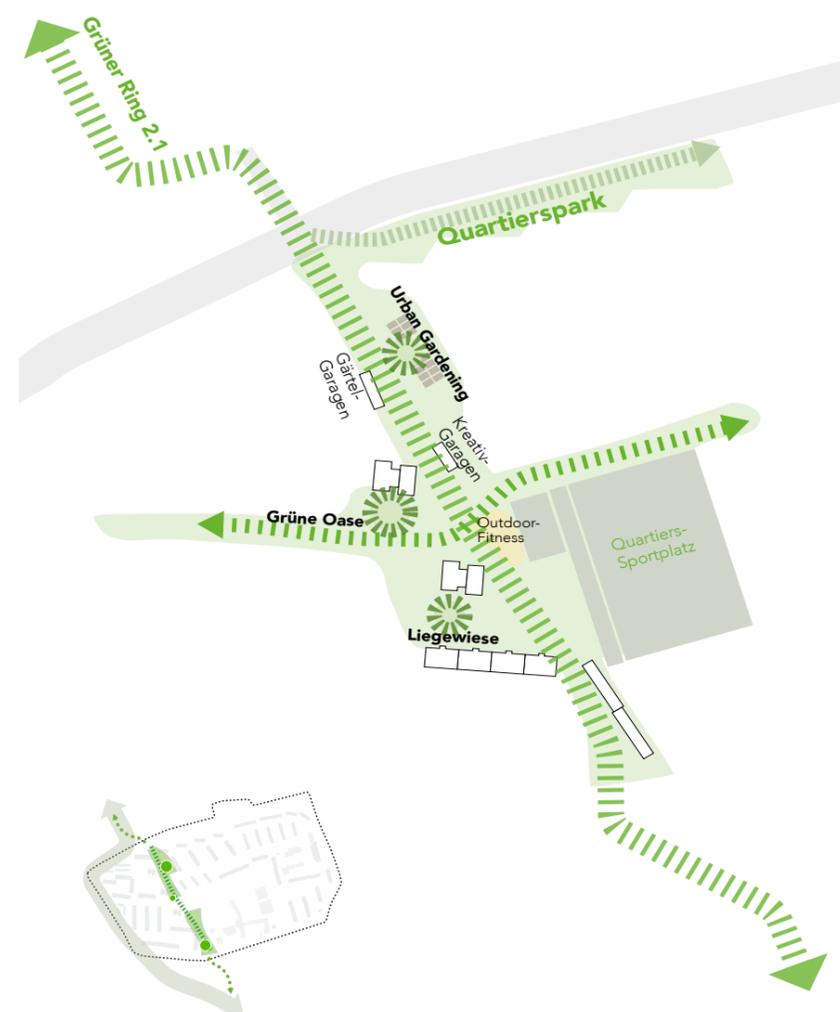
5.2 DIFFERENZIERTE GRÜNRÄUME

Das neu gestaltete Quartier Lühmannstraße würdigt die gewachsenen Grünbestände und den Altbaumbestand des Quartiers, setzt diese in Zusammenhang und macht deren Zugänglichkeit durch die Integration in ein zusammenhängendes, stabiles Grünraumgerüst klarer ersichtlich.

Die bestehenden Grünflächen werden ergänzt durch neue grüne Plätze auf ehemaligen Parkplatzflächen sowie neuen Baumpflanzungen vor allem entlang der Lühmannstraße und am Quartierseingang Ost.



GRÜNER RING 2.1



Ein wichtiger Bestandteil des neuen Grünraumkonzeptes ist die neue grüne Verbindung im Westen des Quartiers. Das Freiraumband „Grüner Ring 2.1“ stellt nicht nur eine neue Quermöglichkeit für Fuß- und Radfahrer*innen in Nord-Süd-Richtung dar, sondern bindet auch an den 2. Grünen Ring Hamburg und damit das stadtweite Grünraumsystem an. Entlang des grünen Freiraumbandes be-

finden sich neu gestaltete Grünflächen, die sowohl Nutzungsanregungen bieten als auch neue Freizeitmöglichkeiten im öffentlichen Raum schaffen, dabei jedoch genügend Raum zur individuellen Aneignung lassen. Zusätzlich gibt es entlang der Grünverbindung mehrere ehemalige Garagen, die nachgenutzt wurden und nun lebendige, kreative und praktische Nutzungen aufnehmen.

FREIRAUMSTRUKTUR

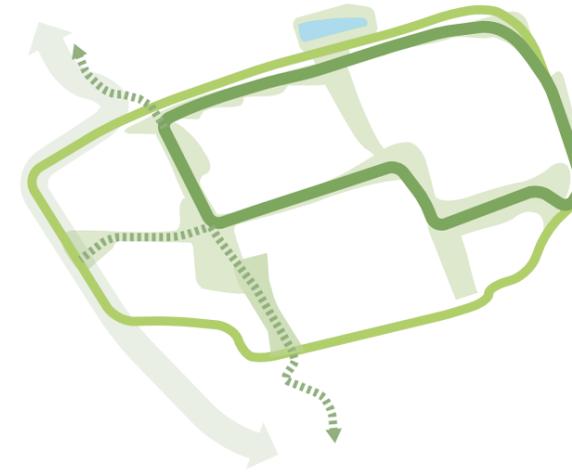


- Grüne Straße
- Autofreie Lühmannstraße
- neue grüne Verbindung
- ↔ 2. Grüner Ring Hamburg
- Spielplätze
- urbane Quartiersplätze
- Öffentliche Grünflächen im Quartier
- gemeinschaftliche Zeilenzwischenräume
- Sportplatz
- Freiflächen der Schule/Kita
- Grüne Verbindungen in der Umgebung
- Grünflächen in der Umgebung
- Landwirtschaft

Das neue Grünraumgerüst basiert auf zwei grünen „Loops“, die sich in ihrer Struktur und Funktion unterscheiden.

Der **äußere grüne Loop** verbindet vornehmlich lineare Elemente wie Straßenbäume entlang des Ehestorfer Weges, der Triftstraße und der Denickestraße. Im Osten bildet die neue Grünverbindung über den neu gestalteten Quartierseingang Ost den grünen Lückenschluss dar.

GRÜNE LOOPS



Im Gegensatz zum äußeren Loop, der vorwiegend lineare Elemente verbindet, besteht der **innere Loop** aus flächigen Strukturen und verknüpft die zentralen neuen Grünflächen des Quartiers. Er erstreckt sich über das grüne Freiraumband im Westen, den langgezogenen Quartierspark im Norden und den grünen Quartierseingang im Osten. Im Süden schließt sich der Loop über die neue grüne Querverbindung, die entlang des Skate- und Basketballplatzes sowie des neuen Schulvorplatzes verläuft.

Diese klare Unterteilung in zwei Loops verbessert nicht nur die Übersichtlichkeit im Quartier, sondern gestaltet auch die **Zugänglichkeit intuitiver und benutzer*innenfreundlicher**. Dies fördert die Einbindung und Nutzung der Grünräume durch die Bewohner und schafft eine lebendige und zugängliche urbane Landschaft, die zum Verweilen und Entdecken einlädt.

5.3 KLIMASENSIBLE GESTALTUNG

Die Auswirkungen der Klimakrise stellen zahlreiche Herausforderungen in vielen Bereichen für die Stadtentwicklung dar.

Häufigere Extremwetterereignisse, steigende Temperaturen und andere klimatische Veränderungen erfordern Maßnahmen, um Städte und Quartiere widerstandsfähiger zu gestalten.

Das Quartier Lühmannstraße wird durch nachhaltiges Wassermanagement nach dem Schwammstadtprinzip, die Schaffung grün-blauer Aufenthaltsorte, den Ausbau nachhaltiger Energiegewinnungsmethoden und weitere Maßnahmen an diese Herausforderungen angepasst und für die Zukunft vorbereitet.

KLIMASENSIBLES QUARTIER

Nur ein Beispiel für die schwerwiegenden Folgen des Klimawandels sind die infrastrukturellen und menschlichen Schäden die durch die immer häufiger werdenden Starkregenereignisse nun auch in Europa und Deutschland stark ansteigen. Spätestens die Hochwasserereignisse im Jahr 2021 machten den dringenden Handlungsbedarf auch in Deutschland deutlich und zeigten, dass städtische Kanalisationsnetze die anfallenden Wassermengen teilweise nicht mehr bewältigen können.

Aber nicht nur häufigere Starkregenereignisse stellen eine Herausforderung für die Städte und die Stadtbevölkerung dar. Auch die steigende Temperaturen und Hitzebelastungen in den städtischen Gebieten mit einer hohen Bebauungs- und Versiegelungsgrad wirken sich auf die Lebensqualität von Stadtbewohner*innen aus.

Um diesen manchmal katastrophalen Auswirkungen des Klimawandels entgegenzuwirken, sind angepasste Entwässerungs- und Klimatisierungskonzepte in den Städten gefragt.^[1]

Neben der Nutzung temporärer Überflutungsflächen, der Gestaltung definierter Fließwege zur sicheren oberirdischen Ableitung von Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen und der Erhöhung der Anzahl begrünter Dächer zur Verbesserung der Verdunstungsrate bietet die Gestaltung des städtischen Bodens im Straßenraum bisher ungenutzte Handlungsmöglichkeiten, um Maßnahmen gegen urbane Sturzfluten und überhitzte Städte umzusetzen.^[2]

[1] vgl. FGR (2017), S. 12
[2] vgl. ebd., S. 12



„SCHWAMMSTADT-QUARTIER“

Verstärkter Oberflächenabfluss über unkontrollierte Fließwege kann zu lokalen Überflutungen führen, die verheerende Schäden an Infrastruktur und Gebäuden verursachen. Das Prinzip der Schwammstadt integriert den natürlichen Wasserkreislauf in die Stadtplanung. Regenwasser wird gesammelt und gespeichert, statt über die Kanalisation abgeleitet zu werden. Unter versiegelten Oberflächen entsteht Raum für Wurzeln und Wasserspeicherung. Grobsplitt bildet ein tragfähiges, poröses Gerüst, das mit feinem Substrat gefüllt wird, um ein luft- und wasserdurchlässiges Porensystem zu erzeugen.^[1] Wasser und Luft gelangen über Zuläufe und Drainagerohre ins System, überschüssiges Wasser sickert ins Grundwasser oder wird abgeleitet. Dies imitiert natürliche Bodeneigenschaften und kombiniert sie mit technischen Anforderungen^[2]. Das Schwammstadtprinzip kann auf Straßen sowie anderen versiegelten Flächen wie beispielsweise Parkplätzen angewendet werden und verbessert durch Wasserretention, Verdunstung und Beschattung die Freiraumqualitäten^[3]. Es lässt sich in kaskadierte Maßnahmen zur Regenwasserverwaltung und in Systeme der grünen Infrastruktur integrieren.

SCHWAMMSTRASSE LÜHMANNSTRASSE

Die Lühmannstraße wird nach dem Schwammstadtprinzip neu gestaltet. Die maßgeschneiderte Lösung für die Lühmannstraße berücksichtigt die Topografie, den Untergrund, bestehende Leitungen und Einbauten. Die Fläche bleibt befahrbar (für aktive Mobilität und Einsatzfahrzeuge) kann aber stärker als bisher die Aufnahme und Speicherung von Niederschlagsmengen bewerkstelligen. Die neuen Straßenbäume, die entlang der Lühmannstraße gepflanzt werden, haben so genug Wurzelraum und tragen mit vielfältigen, positiven Effekten einer höheren Lebensqualität und gesteigerten Klimaresilienz im Quartier bei. Bei der Auswahl der Bäume wird darauf geachtet, dass sie klimatolerant und widerstandsfähig sind und durch ihrem ökologischen Wert die lokale Biodiversität bereichern. So wird erreicht, dass die Bäume gesund wachsen können und effektiv zum Ökosystems des Quartiers beitragen.

Schwammstadtprinzip und Funktionen und Vorteile der Straßenbegrünung

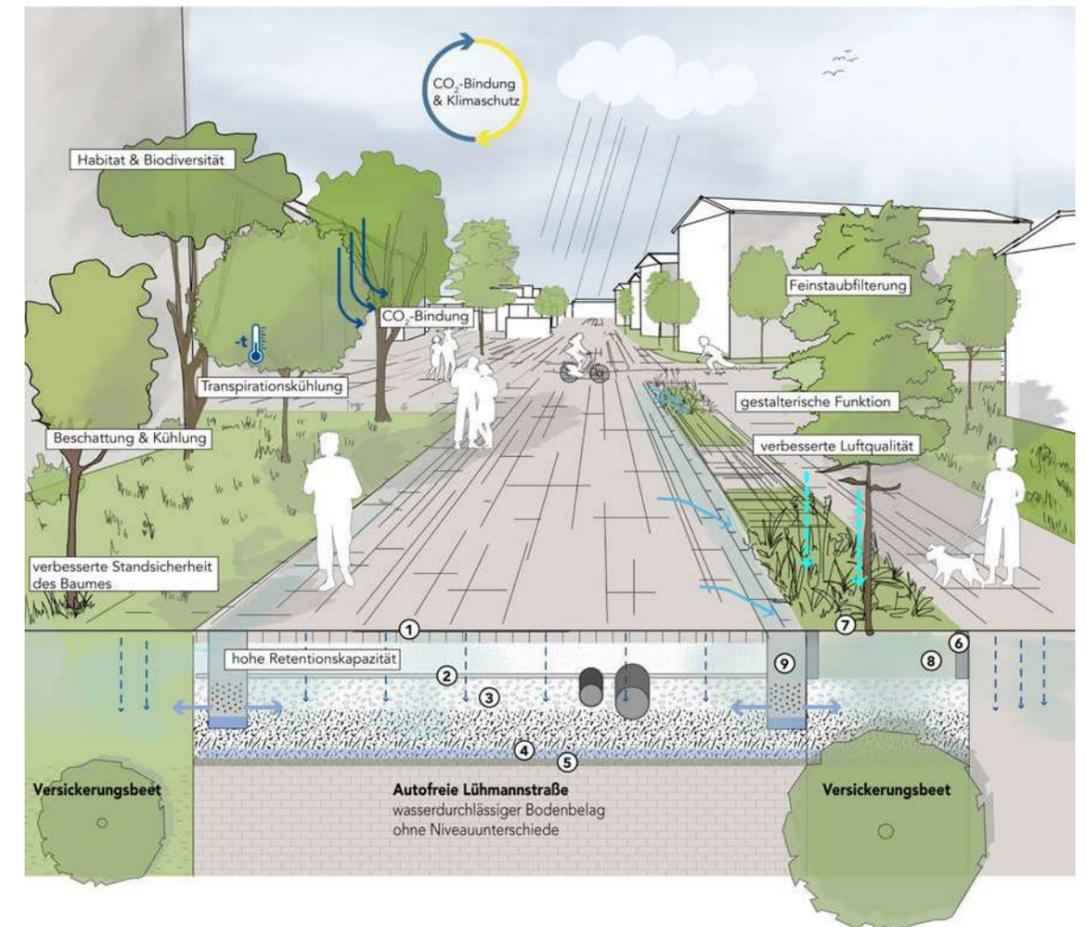


Abb.62: Schwammstadtprinzip

- | | |
|--|-------------------------------|
| ① Aufbau Belag inkl. Tragschicht | ⑥ Baumscheibeneinfassung |
| ② Trennvlies | ⑦ Splittbeet/Bepflanzung |
| ③ Belüftungs- und Verteilungsschicht | ⑧ Baumsubstrat |
| ④ Grobschlag mit Schlammsubstrat gefüllt | ⑨ Einlauf Niederschlagswasser |
| ⑤ Planum/Untergrund | |

[1] vgl. Grimm, Karl u.a. (o.J.), S. 1

[2] vgl. ebd., S. 1

[3] vgl. ebd., S. 1

GRÜN-BLAUE ZEILENZWISCHENRÄUME

Zusätzlich zur neuen Lühmannstraße mit durchlässigen Bodenbelag und wasserspeicherfähigen Bodenschichten, werden auch die Gebäude, Gebäudezwischenräume und private Grünflächen in das nachhaltige Wassermanagement miteinbezogen - beispielsweise die Zeilenbauten.

Hier geht es vor allem um die

- » Gebäudebegrünung
- » Regenwassernutzung
- » Versickerungsflächen

Grüne Fassaden und Dächer können beachtliche Mengen an Regenwasser zurückhalten und sind wichtiger Teil eines nachhaltigen Wassermanagements.

Kletterpflanzen, die sich die Balkone der Zeilenbauten hochranken, helfen effektiv, Niederschläge abzufangen. Zudem leisten sie im Sommer durch ihre Verdunstung einen natürlichen Kühlungseffekt, der das urbane Mikroklima deutlich verbessern kann. Zusätzlich zur funktionalen Bedeutung gilt es auch die ästhetische Wirkung der Bepflanzung, die zu einem höheren Wohlbefinden der Anwohner*innen beitragen kann, zu erwähnen.

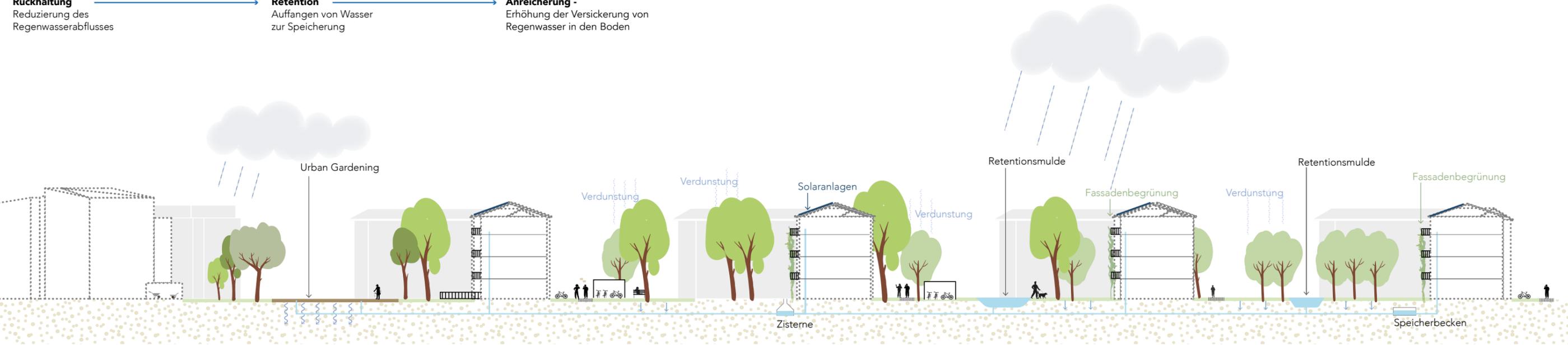
Auf den Dächern gesammeltes **Regenwasser** ist eine weitere Methode, Regenwasser abzufangen. Das gesammelte Wasser kann als Betriebswasser im Haushalt oder zur Bewässerung der Grünflächen genutzt werden.

Die großflächigen grünen Zeilenzwischenräume stellen ideale **Versickerungsflächen** dar. Die ergänzten Retentionsmulden bieten zusätzliche Kapazitäten für die Regenwassersammlung und -versickerung. Der wertvolle und umfangreiche (Alt-)baumbestand zwischen den Zeilen lässt Wasser zudem über seine Blätter verdunsten und trägt somit aktiv zur Regulation des lokalen Klimas bei.

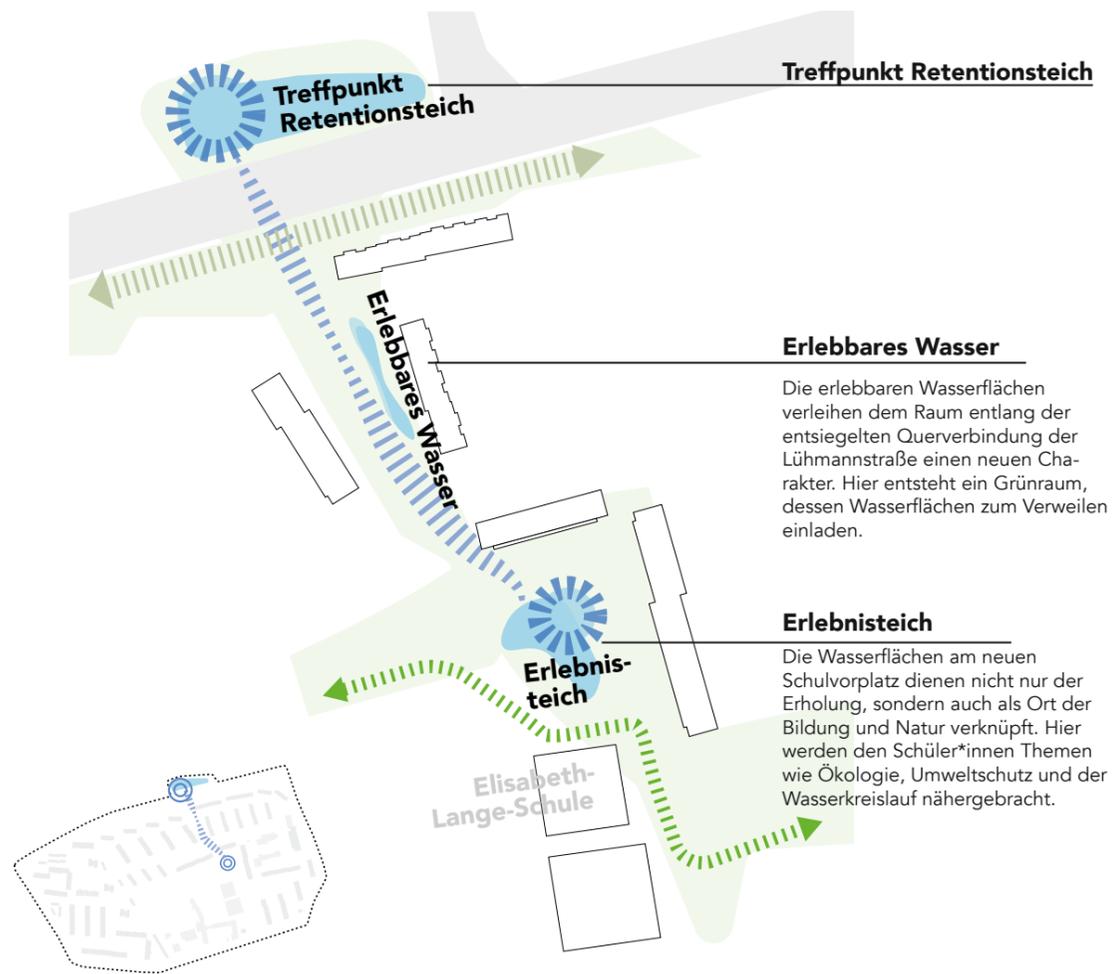
Die klimasensible Gestaltung des Wohnumfeldes fördert die ökologische Stabilität und Klimaresilienz des Quartiers als auch die Aufenthaltsqualität und Wohlbefinden für Bewohnerinnen und Bewohner.

Rückhaltung → **Retention** → **Anreicherung**

Reduzierung des Regenwasserabflusses → Auffangen von Wasser zur Speicherung → Erhöhung der Versickerung von Regenwasser in den Boden



ERLEBBARES WASSER



Ausgehend vom Retentionsbecken im Norden des Quartiers Lühmannstraße zieht sich das Thema Wasser durch das gesamte Gebiet. So werden Wasserflächen als bekanntes und beliebtes Merkmal in Hamburg auch im Quartier Lühmannstraße integriert.

Ein neuer blau-grüner Korridor zieht sich vom Norden des Quartiers entlang des ehemaligen Streckenabschnitts der Lühmannstraße, welcher nun entsiegelt und begrünt und mit erlebbaren Wasserflächen gestaltet wurde, ins Quartier bis hinein zum neuen Schulvorplatz. Dort lädt eine weitere Wasserfläche zum Aufenthalt ein und stellt einen neuen Anlaufort für Jung und Alt dar.

Aber nicht nur entlang der blau-grünen Verbindung, sondern auch an weiteren Orten im Quartier werden erlebbare Wasserflächen in die Freiraumgestaltung eingebunden. So zum Beispiel auch in den neuen blau-grünen Zeilenzwischenräumen, wo sich erlebbare Retentionsflächen finden.

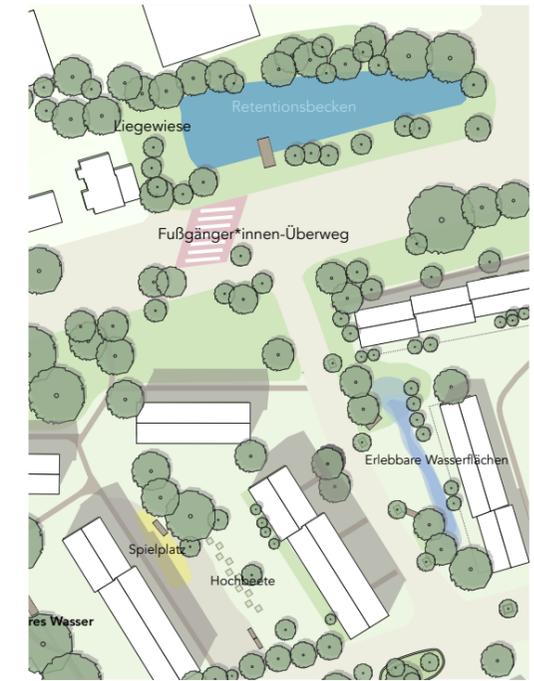
Die Wasserflächen im Quartier Lühmannstraße liefern sowohl ökologischen als auch sozialen Mehrwert, indem sie zur Verbesserung der städtischen Umweltqualität beitragen und gleichzeitig als ansprechende soziale Treffpunkte dienen.

Neugestaltung des Retentionsbeckens

Im Quartier Lühmannstraße wird das bestehende Retentionsbecken neu gestaltet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Der dichte Bewuchs um das Becken wird ausgedünnt, um die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit zum Ufer zu verbessern, wobei der wertvolle Grünbestand weitgehend erhalten bleibt.

Durch die landschaftsplanerische Neugestaltung des Beckens, einschließlich Lösungen für das steile Relief am nördlichen Rand, entstehen neue Aufenthaltsbereiche auf den Grünflächen und im Uferbereich. Dies schafft einen bedeutenden neuen Grünraum für die Bewohner des Quartiers Lühmannstraße und der umliegenden Gebiete.



NACHHALTIGE ENERGIEVERSORGUNG



Im zukünftigen Quartier Lühmannstraße wird das Ziel der Klimaneutralität durch ein intelligentes Zusammenspiel von Energieerzeugung, ihrem effizienten Transport und ihrer zielgenauen Nutzung angestrebt. Die Energieerzeugung basiert auf einem Mix regenerativer Quellen wie Solarenergie und Geothermie.

Die überwiegenden Satteldächer des Quartiers eignen sich hervorragend für den Ausbau von Photovoltaikanlagen, besonders auf den Dachflächen, Fassaden und Balkonen, die nach Süden oder Südwesten ausgerichtet sind. So erzeugen die Wohngebäude im Quartier Lühmannstraße in Zukunft einen wesentlichen Teil ihres Strombedarfs selbst.

Die meisten Gebäude im Quartier wurden um die Jahrhundertwende saniert und befinden sich technisch in einem guten Zustand, wodurch die produzierte Energie effizient genutzt werden kann.

Insbesondere bei den Neubauten und Erweiterungen im Quartier, wie beispielsweise den Mobilitätshubs, werden höchste Energiestandards eingehalten und vorwiegend biogene Baustoffe verwendet. Es besteht die Möglichkeit, dass durch das intelligente Zusammenspiel aus lokaler Energiegewinnung und effizienter Energienutzung einige der neuen Gebäude sogar überschüssige Energie ins öffentliche Stromnetz einspeisen.

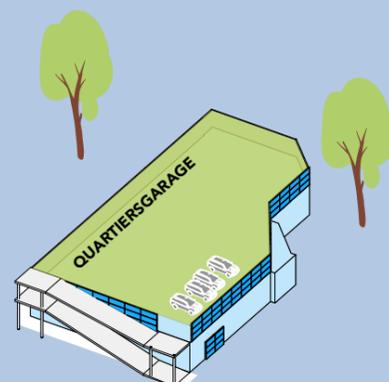
Im Quartier Lühmannstraße bestehen zudem günstige Voraussetzungen für die Nutzung von Erdwärme. Die Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg stellt Daten zu Verfügung, die Auskunft über die Möglichkeit zum Anschluss an das Erdwärmenetz geben.^[1] Laut diesen ist die Nutzung von Erdwärme im östlichen Bereich des Quartiers Lühmannstraße in den flachen Grundwasserleitern zulässig. Im westlichen Teil des Gebietes können Erdwärmesonden nach einer Einzelfallprüfung und gegebenenfalls mit speziellen Auflagen installiert werden.

Der Anschluss an das Erdwärmenetz wird im Quartier Lühmannstraße zukünftig vorangetrieben und gefördert.

[1] vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie (b)

5.4 ANGEPASSTE ERSCHLISSUNG

Bisher lag der Fokus im Quartier Lühmannstraße auf dem Auto. Um die Verkehrserschließung zeitgemäßer und nachhaltiger zu gestalten, sieht ein neues Verkehrskonzept eine autofreie innere Erschließung des Quartiers vor. Dies umfasst die Einrichtung multifunktionaler Mobilitätshubs an den Quartierseingängen, den Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur sowie die Förderung alternativer Mobilitätslösungen.



FLÄCHEN FÜR MENSCHEN STATT FÜR AUTOS

In der Analyse wurde deutlich, dass im Quartier das Auto und der Autoverkehr durch Parkplätze und Verkehrsfläche noch immer den öffentlichen Raum im Quartier dominieren.

Ein eindrückliches Beispiel dafür ist der Quartierseingang Ost, dessen Freiflächen fast ausschließlich von Parkplatzflächen und Straßenraum beansprucht werden. Dadurch wird das eigentliche Potenzial des Quartierseingangs als lebendiger Platz, der an der Schnittstelle zwischen Projektgebiet und umgebender Bebauung liegt und über ein bestehendes Nahversorgungsangebot verfügt, nicht ausgeschöpft.

Auch im Inneren des Quartiers verhält es sich ähnlich. Entlang der Lühmannstraße werden nahezu alle angrenzenden unbebauten Flächen als Parkplätze genutzt, wodurch potenzielle Aufenthaltsorte verloren gehen.

Dabei wird ein privater Pkw im Durchschnitt nur eine Stunde am Tag bewegt, während er die restlichen 23 Stunden ungenutzt im öffentlichen Raum steht^[1]. Dadurch blockiert das Auto Flächen, die für andere Nutzungen einen größeren Mehrwert für das Quartier und das Quartiersleben bieten könnten.

Das neue Quartier Lühmannstraße richtet sich nach seinen Bewohner*innen, nicht nach Autos.

Das neue Quartier Lühmannstraße richtet sich nach seinen Bewohner*innen, nicht nach Autos. Um Platz für Menschen zu schaffen, werden Autos künftig in **Mobilitätshubs** an den Quartierseingängen abgestellt und aus dem Quartier herausgehalten.

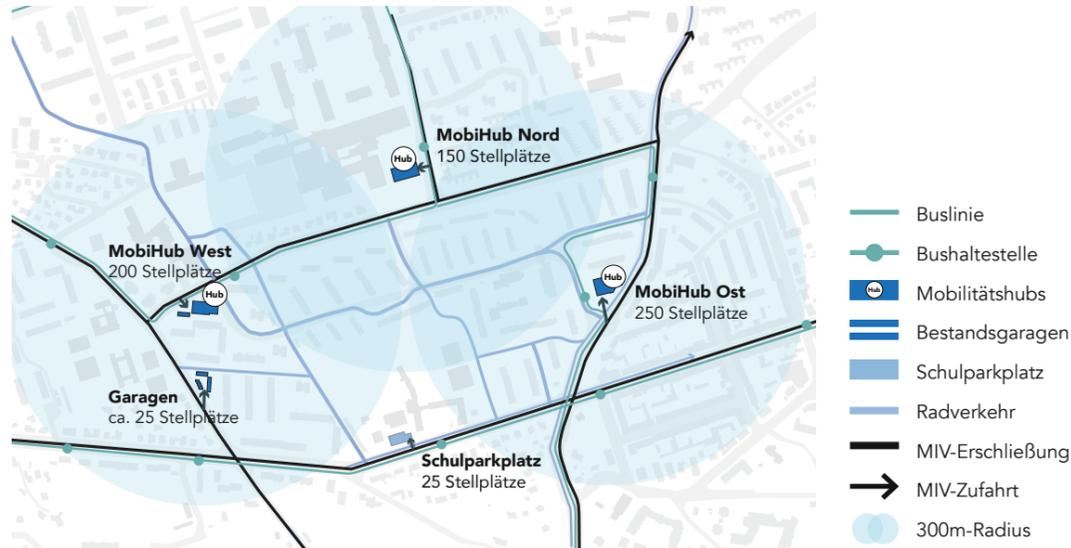
Das Innere des Quartiers erschließt ein vielfältiges und **durchdachtes Fuß- und Fahrradverkehrsnetz**, welches die Nutzung des eigenen PKW überflüssig macht.

Die Straßen sind verkehrsberuhigt und neben aktiven Mobilitätsformen nur für ausgewählte Nutzer*innengruppen wie mobilitätseingeschränkte Menschen, Sozialdienste, Handwerksbetriebe, Umzugswagen oder Rettungsdienste befahrbar.

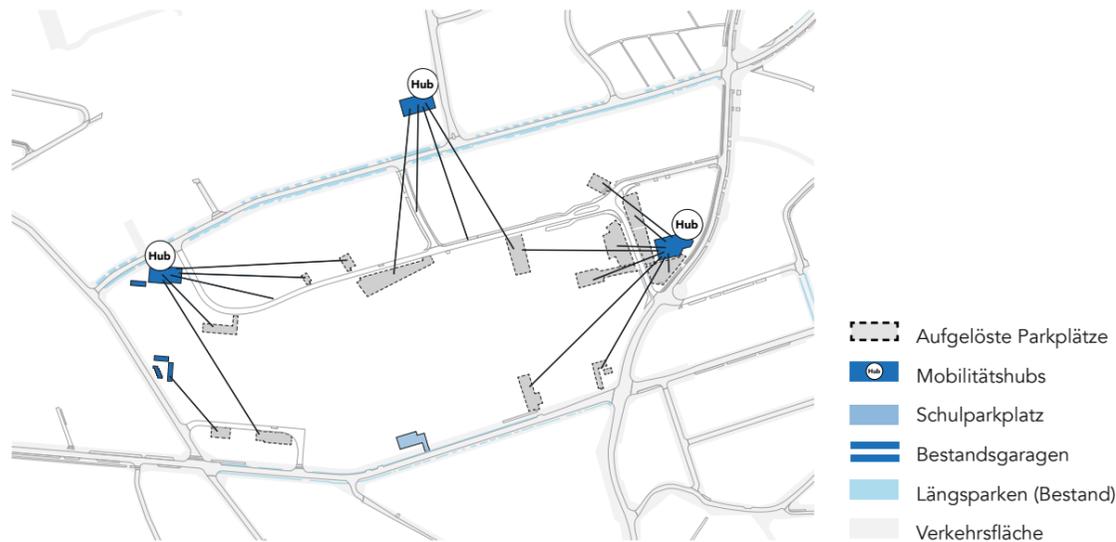
Im Sinne des bewussten und sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden werden die Mobilitätshubs ausschließlich auf bereits versiegelten Flächen realisiert. Die baulichen Erweiterungen erfolgen unter Einhaltung neuester Energiestandards und der Verwendung vorwiegend biogener Baustoffe. Die Parkdecks sind so konzipiert, dass sie bei Erreichung der völligen Autofreiheit für andere Zwecke nachgenutzt werden können.

[1] vgl. Lewicki, Pawel, umweltbundesamt.de, (2013)

Stellplatzkonzept



Konzentration der Parkplatzflächen



AUTO DRAUSSEN - LEBEN DRINNEN

Der größte der entstehenden MobiHubs befindet sich am **Quartierseingang Ost** mit zukünftig ca. 250 Stellplätzen.

Hier wird die einstöckige Halle, in welcher der Nahversorger Netto untergebracht ist, aufgestockt, sodass mehrere Parkdecks entstehen. Auf dem Dach des obersten Geschosses wird zudem eine grüne Terrasse entstehen. Die Garage bietet vor allem für die Autos Platz, die auf den bisherigen Parkplatzflächen vor dem achtgeschossigen Gebäude am Quartierseingang abgestellt wurden.

Somit wird die Umgestaltung des Quartierseingangsplatzes möglich. Auf den bisherigen Parkplatzflächen entstehen dort qualitätsvolle Grün- und Erholungsräume.

Die Autos, die bisher entlang der Lühmannstraße abgestellt wurden, werden in Zukunft in einem neuen Parkhaus auf dem **Parkplatz der Asklepios-Klinik** untergebracht. Das neue Parkhaus wird im südlichen Teil des großen Parkplatzes vor dem Krankenhausgebäude errichtet. Dort gibt es Parkbereiche für Besucher*innen des Krankenhauses, als auch für Mitarbeiter*innen sowie Parkplatzflächen für Bewohner*innen des Quartier Lühmannstraße (ca. 150 Stellplätze). Mit einem speziellen Zugangssystem wird es auch für Gäst*innen der Bewohner*innen im Quartier möglich sein, das Parkhaus zu nutzen.

Am westlichen Ende der Lühmannstraße entsteht durch Aufstockung der Bestandsgarage

gen der **Mobilitätshub West** mit ca. 200 Parkplätzen.

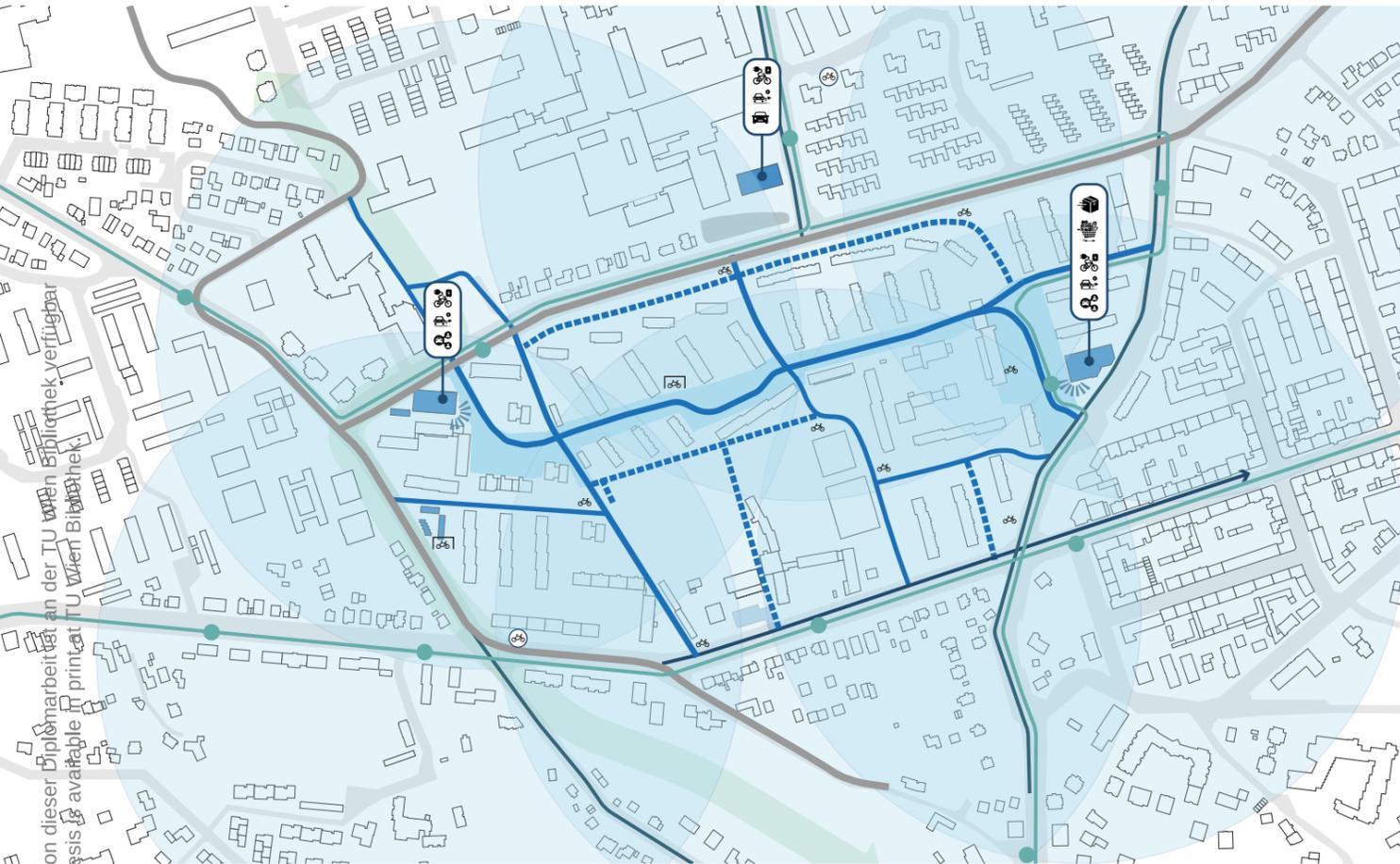
Die Bestandsgaragen weiter südlich auf der Triftstraße bleiben wie bisher in Nutzung und bieten ca. 25 Stellplätze.

Ebenso wird der Schulparkplatz wie bisher weiter genutzt um Lehrer*innen und Schulpersonal weiterhin den gewohnten Zugang zu ermöglichen.

Bei der Planung des Stellplatzsystems im Quartier wurde besonderer Wert darauf gelegt, dass die **Hubs innerhalb von maximal drei Gehminuten für alle Bewohner*innen erreichbar** sind. Zudem sind die neuen Hubs strategisch so positioniert, dass sich Bushaltestellen stets in unmittelbarer Nähe befinden.

Dies unterstreicht das Konzept, dass **Haltestellen des öffentlichen Verkehrs integraler Bestandteil der Hubs** sind. Parkplätze im Quartier sind genauso weit von den Gebäuden entfernt wie ÖPNV-Haltestellen. Ein Prinzip was dem Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsangebote zutrugen kann.

ERSCHLIESSUNGSSYSTEM



AKTIVES MOBILITÄTSNETZ

Im Quartier Lühmannstraße wird die aktive Mobilität in den Vordergrund gerückt. Durch den gezielten Ausbau der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger wird nicht nur die Bequemlichkeit aktiver Mobilität erhöht, sondern auch nachhaltige und kohlenstoffarme Fortbewegungsmethoden attraktiver gestaltet und wertvolle und nutzer*innenfreundliche Alternativen zur Nutzung des privaten PKW gegeben.

Gemeinsam mit dem Anschluss an einen breit gefächerten und häufig frequentierten öffentlichen Nahverkehr und die Etablierung effizienter Mobilitätshubs wird so die autofreie Erschließung des Quartier Lühmannstraße ermöglicht.

Die Verlegung der Bushaltestelle Gellersenweg um etwa 180 Meter nach Osten auf dem Ehestorfer Weg sorgt für eine gleichmäßigere Verteilung der Haltestellen. Dadurch wird die vorherige Konzentration nahe beieinanderliegender Haltestellen aufgelöst. Die neue Haltestelle liegt direkt vor dem Eingang zur Stadtteilschule. Zudem werden bestehende Buslinien im Osten des Gebiets zukünftig über die Lühmannstraße und den neuen Quartiersplatz verlaufen, mit einer neuen Haltestelle am Mobilitätshub Ost, bevor sie wieder auf ihre gewohnte Strecke zurückkehren. Letztlich wird ermöglicht, dass von jedem Gebäude des Quartier Lühmannstraße aus mindestens eine Bushaltestelle in maximal 300 Metern (d.h. ca. 4-5min) zu Fuß erreicht werden kann. Nicht nur die Bushaltestellen, sondern auch die Mobilitätshubs liegen in dieser komfortablen Gehdistanz.

ZU FUSS UND MIT DEM RAD

Im Quartier Lühmannstraße entsteht ein engmaschiges Netz für Fuß- und Radverkehr. Die Autofreiheit im Inneren des Quartiers wandelt ehemalige Straßen in Bewegungs- und Belebungsräume um. Dies erhöht die Sicherheit und Zugänglichkeit für vulnerable Gruppen und macht den ehemaligen Straßenraum zu einem sicheren Aufenthalts- und Spielbereich für Kinder.

Im unteren Teil des Quartiers, südlich der Lühmannstraße, gab es bisher kaum Durchquerungsmöglichkeiten in Nord-Süd-Richtung. Durch den Abbau von Zäunen und Garagen wird nun eine Nord-Süd-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer am westlichen Rand des Schulsportplatzes geschaffen. Diese neue grüne Verbindung ermöglicht eine sichere und schnelle Verbindung zwischen Ehestorfer Weg und Denickestraße und bindet an die Veloroute 11 an.

Zudem entsteht parallel zur Lühmannstraße eine neue grüne Fußgänger*innendurchwegung nördlich des Schulsportplatzes, welche das Fußwegenetz ergänzt und ein wichtiger Bestandteil der Bildungslandschaft Lüh"mensch" (mehr dazu s. S. 158f.) ist.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit an der TU Wien ist in der Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

5.5 INTEGRIERTE BILDUNGSSTANDORTE

Mit der Elisabeth-Lange-Schule als Ankerpunkt bündelt die Bildungslandschaft Lüh„mensch“ die lokalen Kompetenzen der Bildungsstandorte in Quartier und Umgebung, macht diese sichtbar und nutzt die Potenziale des großzügigen öffentlichen Raums entlang der neuen Freiraumverbindung.

ANREGENDE BILDUNGSLANDSCHAFT

Im Quartier Lühmannstraße wird großer Wert auf Bildungsqualität und **offenen Zugang** zu Bildung gelegt. Bildungsgerechtigkeit als Schlüssel zu Chancengerechtigkeit soll vor allem jungen Menschen gleichwertige wirtschaftliche und gesellschaftliche Perspektiven bieten.

Die Stadtteilschule Elisabeth-Lange-Schule verfügt über ein umfassendes Bildungs- und Betreuungsangebot, das auf die Bedürfnisse von Schülerinnen, Schülern und Eltern zugeschnitten ist. Besonders hervorzuheben sind die integrierten Beratungs-, Präventions-, Forschungs- sowie Förder- und Förderangebote im „HAFEN“ (mehr dazu s.S. 89).

Das Jugendcafé Eißendorf ergänzt mit seinem breiten Angebot die Bildungslandschaft als wichtige Anlaufstelle.

Zudem ist das Heisenberg Gymnasium ein Ort in der direkten Umgebung des Quartiers, an dem sich viele junge Menschen aufhalten.

Bisher haben die Bildungseinrichtungen im Quartier Lühmannstraße kaum von ihrer räumlichen Nähe zueinander profitiert. Ein Hindernis für die Vernetzung war unter anderem die räumliche Abgrenzung durch Zaunanlagen, die besonders bei der zentral gelegenen Elisabeth-Lange-Schule eine tiefere Integration in das Quartier und die umliegende Umgebung erschwerte.

Im neu entwickelten Quartier Lühmannstraße wird daher ein besonderer Fokus auf die Vernetzung der verschiedenen Bildungsstandorte gelegt und die Nutzung der verbindenden Freiräume gelegt. Dies soll die Zusammenarbeit und **gegenseitige Bereicherung** der Einrichtungen fördern.

Die neu konzipierte **Bildungslandschaft Lüh„mensch“** verknüpft die Bildungsangebote innerhalb und außerhalb des Quartiers sowohl funktional als auch räumlich und integriert die Freiräume entlang dieser Verbindungen.

BILDUNGSLANDSCHAFT LÜH" MENSCH"

Die Elisabeth-Lange-Schule bildet den zentralen Ankerpunkt der neuen Bildungslandschaft im Quartier Lühmannstraße.

Dieses Konzept basiert auf der Kooperation und dem Austausch zwischen den im Quartier und dessen Umgebung ansässigen Bildungs- und Freizeiteinrichtungen. Durch ihre Öffnung zum Quartier hin sowie durch ihre räumliche und funktionale Vernetzung bereichern die Einrichtungen das Quartier mit Bildungsangeboten für Schülerinnen, Schüler und Erwachsene. Schulische und außerschulische Lernorte sowie Freiraumangebote werden miteinander verbunden und allen zugänglich gemacht.

Die Freiräume entlang des Bildungsfreiraumbands, wie zum Beispiel die Urban Gardening-Flächen zur Umweltbildung oder die Sportplätze, die Raum für Spiel und Bewegung bieten, werden in das Konzept integriert und erweitern das Bildungsangebot. Neue Lern- und Arbeitsräume in den nachgenutzten Garagen entlang des Bildungsbandes ergänzen das Angebot zudem bedarfsgerecht.

Im Gegensatz zu den früheren, räumlich abgegrenzten Einrichtungen entsteht dadurch eine bereichernde und integrative Bildungslandschaft.

Lernlabore

Aufstockung der bestehenden Garagen und Nutzung als Co-Working-Spaces oder Lernlabore für Schüler*innen.

Neue Durchwegung

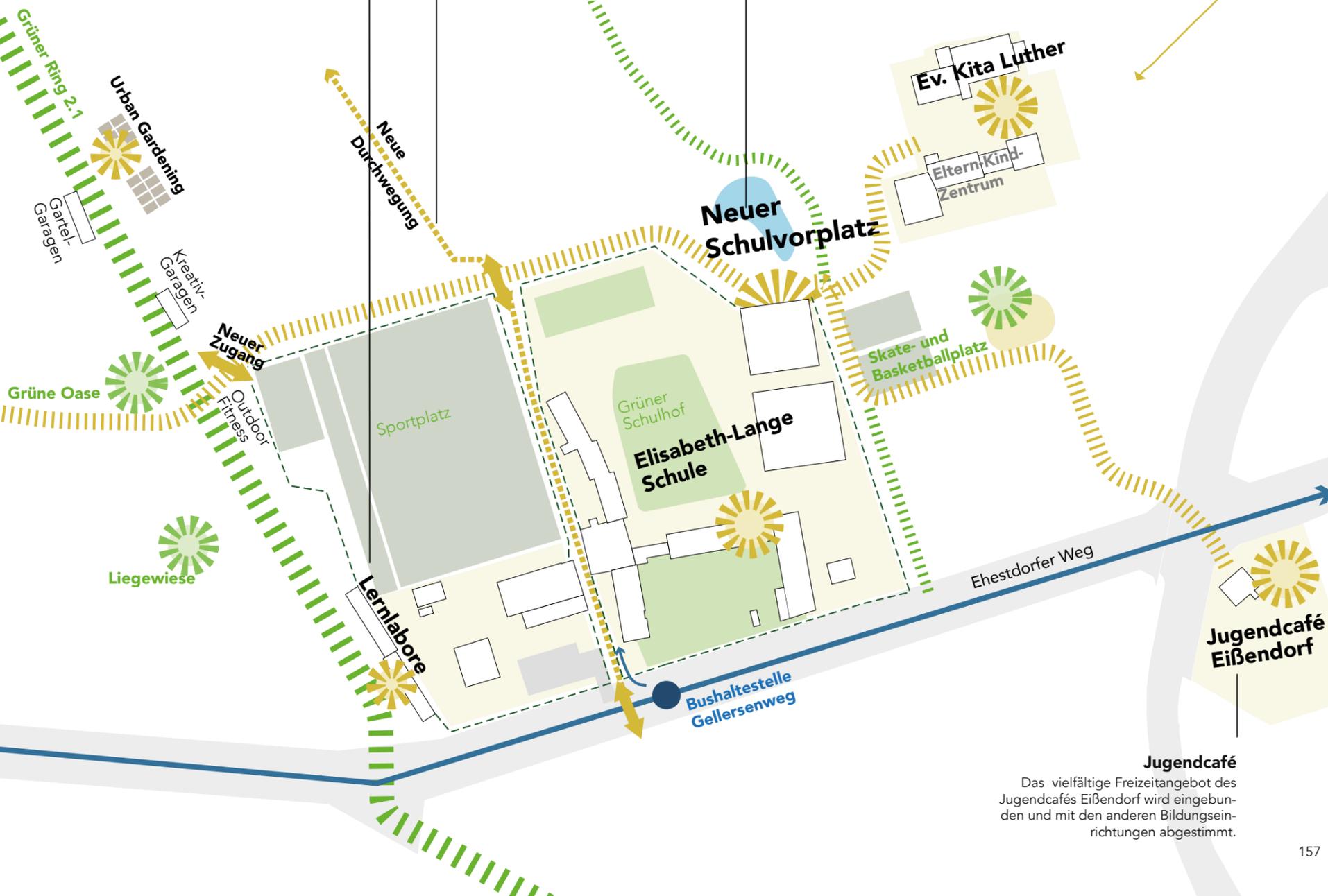
Die neue Durchwegung bindet die Elisabeth-Lange-Schule stärker in das Quartier ein und trägt maßgeblich zum offenen Charakter der Bildungslandschaft bei.

Neuer Schulvorplatz

Der neu gestaltete Schulvorplatz bietet grüne Aufenthaltsbereiche und erlebbare Wasserflächen und dient sowohl als Bildungsort als auch Freiluft-Veranstaltungsort.



Heisenberg
Gymnasium



davor

danach

Jugendcafé
Eißendorf

Jugendcafé

Das vielfältige Freizeitangebot des Jugendcafés Eißendorf wird eingebunden und mit den anderen Bildungseinrichtungen abgestimmt.

5.6 QUARTIERSIDENTITÄT UND MITSPRACHE

Die Beteiligung der Bevölkerung ist ein grundlegendes Prinzip im Quartier Lühmannstraße.

Es wird besonderes Augenmerk darauf gelegt, alle Bevölkerungsgruppen zu erreichen und einzubeziehen, einschließlich jener, die schwer zu erreichen sind. Diese partizipative Herangehensweise fördert nicht nur die Identifikation der Bewohnerinnen mit ihrem Umfeld, sondern stärkt auch den sozialen Zusammenhalt und die gemeinschaftliche Verantwortung für die Gestaltung des Quartiers.



AKTIVIERUNG UND BETEILIGUNG

Im Quartier Lühmannstraße wird großer Wert auf Mitsprachemöglichkeiten und Beteiligungsformate gelegt, um das Interesse und Engagement der Bewohner für ihr Lebensumfeld und die Quartiersentwicklung langfristig zu fördern.

Angesichts der vielfältigen Bevölkerungsstruktur des Quartiers wird besonderer Wert auf die Integration *aller* Bevölkerungsgruppen gelegt. In der partizipativen Planung sind gewisse Bevölkerungsgruppen wie wenig digitalisierte Personen, oder Personen mit nicht-deutscher Muttersprache oft schwerer erreichbar als andere. Deren Einbindung erfordert daher gezielte und gut durchdachte Strategien.

Dies umfasst den **Aufbau langfristiger, partizipativer Strukturen**, die über den kooperativen Planungsprozess hinausgehen und nachhaltig stabilisierend wirken. Solche verstetigten Konzepte fördern die Vernetzung lokaler Initiativen, Organisationen und Unter-

nehmen, schaffen neue Angebote im Quartier und stärken die Gruppenbildung sowie die Kontaktaufnahme bisher nicht organisierter Bewohner*innen.

Das neue **Quartiersmanagement** im Quartier spielt eine zentrale Rolle in der Verstetigung dieser Prozesse und ist entscheidend für den Erfolg der langfristigen Quartiersentwicklung.

QUARTIERSMANAGEMENT

Ein dauerhaft vor Ort etabliertes Quartiersmanagement im Quartier Lühmannstraße stellt ein effektives Instrument dar, um die Nachbarschaft langfristig zu stärken und die soziale Quartiersentwicklung auch nach Abschluss des Planungsprozesses fortzuführen. Als vermittelnde Instanz zwischen dem Quartier und der Verwaltung übernimmt das Quartiersmanagement wichtige Aufgaben.

Die **Hauptaufgaben** des Quartiersmanagement im Quartier Lühmannstraße sind:

- » Beteiligung und Mobilisierung von Akteur*innen und Bewohner*innen,
- » Projekt- und Programmkoordination,
- » Hilfe beim Aufbau selbsttragender Strukturen.
- » Vermittlungsarbeit zwischen Bürokratie, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft.^[1]

Das Quartiersmanagement im Quartier Lühmannstraße befindet sich im neu eingerichteten Nachbarschaftstreff in der Quartiersmitte. In diesem Quartierslokal arbeitet ein interdisziplinäres Team kontinuierlich an der Ver-

besserung der Lebensqualität und steht den Bewohner*innen für Fragen und Anregungen zur Verfügung. Das Team beantwortet Fragen zur Infrastruktur, wie Mobilität und Bildungseinrichtungen, und informiert über aktuelle Geschehnisse sowie anstehende Sanierungsmaßnahmen im Quartier.

Das Quartiersmanagement organisiert zudem **Veranstaltungen** im Stadtteil und setzt nachbarschaftliche Projekte um.

Im neuen Quartier Lühmannstraße findet vierteljährlich auf dem Platz des Quartierseingang Ost eine Nachbarschaftsfest statt.

Bewohner*innen aus dem Quartier Lühmannstraße und Umgebung werden eingeladen, gemeinsam zu feiern und sich dabei Kennen zu lernen.

Das Quartiersmanagement Lühmannstraße verwaltet einen Fonds zur Förderung der Beteiligung und Mitwirkung der Bewohnerinnen. Dieser Fonds bietet Anreize für Engagement und ermöglicht schnelle, unbürokratische Verbesserungen im Quartier. Bewohnerinnen können Projektideen einreichen, die finanzielle Unterstützung benötigen. Ein lokales Gremium, bestehend aus Vertreterinnen der Bewohnerschaft und anderen Akteurinnen, entscheidet über die Projekte und die Mittelverwendung. Dies stärkt das Eigenengagement und das Gefühl der Selbstverwirklichung sowie des Einflusses auf das Wohnumfeld..

[1] vgl. Schmitt, Gisela und Schröteler-v. Brandt (2023), S.191

5.7 WOHNEN UND NACHBARSCHAFT FÜR ALLE

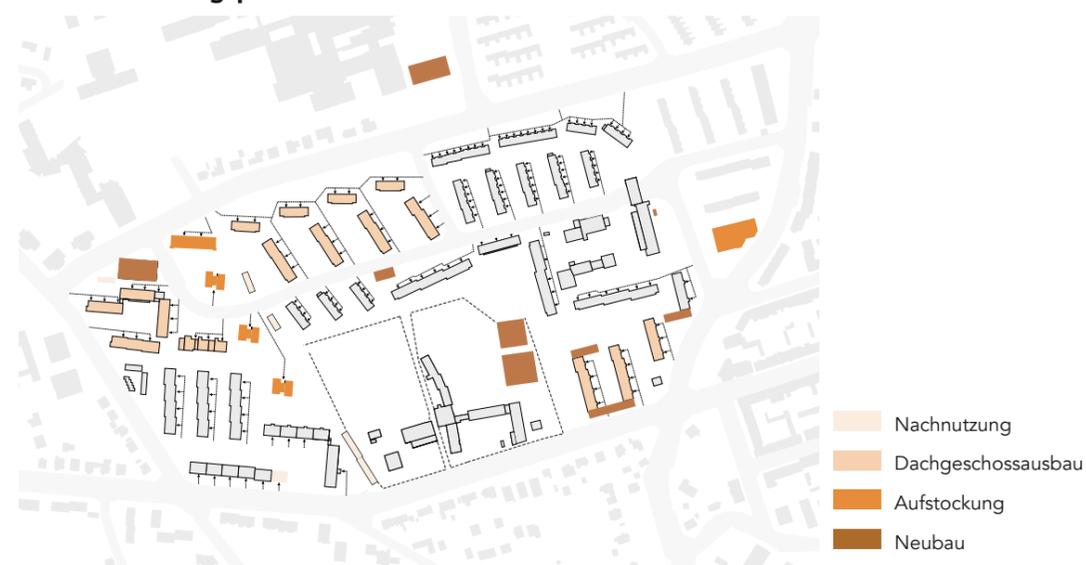
Das Quartier Lühmannstraße entwickelt sich weiter, um eine vielfältigere Wohnstruktur zu schaffen, die moderne Wohnkonzepte unterstützt und den demografischen Wandel mitdenkt.

Besonderes Augenmerk liegt auf barrierefreien und anpassungsfähigen Wohnungsgrundrissen. Durch Nachverdichtung auf bereits versiegelten Flächen und Anpassungen an Bestandsgebäuden entstehen neue Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen und Co-Living, ohne die bestehende Bevölkerung zu verdrängen.



WOHNEN FÜR ALLE

Nachverdichtungspotential



Im Quartier Lühmannstraße leben Menschen in unterschiedlichen Lebensphasen, mit diversen Lebensstilen, Einkommensverhältnissen und Haushaltsgrößen.

In der Entstehungszeit in den Nachkriegsjahrzehnten waren die Wohnungsgrundrisse primär auf Familien ausgerichtet und boten wenig Barrierefreiheit und Flexibilität.

Heute jedoch sind die Anforderungen und Ansprüche der Bewohner*innen vielfältiger.

Moderne Arbeitsformen und neue Wohnkonzepte spielen eine zunehmend wichtige Rolle. Auch der demografische Wandel mit zunehmendem Pflegebedarf gilt es zu berücksichtigen. Barrierefreie Zugänge und anpassungsfähige Wohnungsgrundrisse gewinnen zunehmend an Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund werden auch im Quartier Lühmannstraße Entwicklungen hin zu einer größeren Vielfalt an Wohnungstypen und -größen vorangetrieben und in weiteren Schritten der Quartiersentwicklung weiter verfolgt.

Das Quartier Lühmannstraße birgt einige Nachverdichtungspotenziale, wo neue Wohnformen Platz finden können.

Bei Neubauten wird darauf geachtet im Sinne eines bewussten Umgangs mit der Ressource Boden nur auf bereits versiegelten Flächen nachzuverdichten. Auch soll so das fließende Grünraumsystem, ein Relikt aus der städte-

baulichen Epoche der aufgelockerten, gegliederten Stadt, weitmöglichst beibehalten und gewürdigt werden.

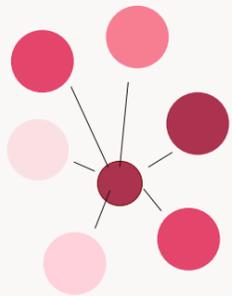
Bei Anpassungen der Bestandsgebäude - sei es durch Aufstockung, Dachgeschossausbau oder barrierefreie Anpassung der (Erd)Geschosswohnungen, werden Konzepte angewendet, die es den Bewohner*innen ermöglichen auch während der Umbauarbeiten in den Wohnungen wohnen zu bleiben.

Das neue Wohnangebot reicht von Einzimmerwohnungen über studentische Wohngemeinschaften und Senior*innen-WGs bis hin zu großen Wohnungen für kinderreiche Familien. Auch innovative Wohnkonzepte wie Mehrgenerationenwohnen oder „Co-Living“ werden integriert, um den demografischen Wandel und einen steigenden Pflegebedarf zu berücksichtigen.

Schon jetzt ist ein großer Anteil der Wohngebäude unter Verwaltung von Baugenossenschaften. Für die Errichtung der Neubauten sind Baugenossenschaften vorgesehen, die sich mit kreativen Konzepten auf die Vorhaben bewerben können.

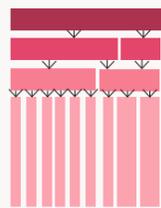
THEORETISCHE EINORDNUNG

- Was sind die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der Stadtplanung?
- Was ist integrierte Stadtentwicklung?
- Warum eignet sich der integrierte Ansatz für die zukunftsorientierte Stadtentwicklung?



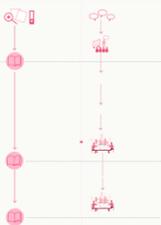
Die Stadt von morgen

Aktuelle Herausforderungen und Zukunftstrends für die Stadt von morgen wurden untersucht und in die Ausarbeitung des Entwicklungskonzeptes einbezogen. Dabei lag der Fokus vor allem auf Trends wie der Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts, der Bewältigung des stadtklimatischen Wandels und der multifunktionalen Nutzung des öffentlichen Raums. Diese Ansätze bieten neue Potenziale für Begrünung, Begegnung und alternative Nutzungsformen und reduzieren die Flächenbeanspruchung durch den Verkehr. Zudem wurde der Trend zur „Slow Future“ berücksichtigt, der das Wohlbefinden, zwischenmenschliche Beziehungen, Lebensqualität, Aufenthaltsqualität und kleinräumliche Mobilität in den Vordergrund stellt.



Integrierte Stadtentwicklung

Zudem wurde das Instrument der Integrierten Stadtentwicklung vorgestellt und erläutert, warum der integrierte Ansatz, wie auch in der Leipzig-Charta festgehalten, besonders geeignet ist, um die komplexen Herausforderungen in der zukünftigen Stadtentwicklung zu bewältigen.



Partizipativer Prozess

Obwohl die Entwicklung des vorliegenden Konzepts im Rahmen der Diplomarbeit nicht in einem kooperativen Verfahren umgesetzt werden konnte, wird durch die Skizzierung eines möglichen partizipativen Prozesses veranschaulicht, wie Arbeits- und Planungsprozess parallel durchgeführt werden können und wie Akteur*innen und Stakeholder in die Planung miteinbezogen werden können.

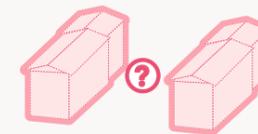
6. ZUSAMMENFASSUNG

Abschließend lässt sich festhalten, dass die zentralen Fragestellungen, die zu Beginn der Arbeit aufgeworfen wurden, beantwortet werden konnten.

Die Erkenntnisse aus der theoretischen Einordnung, der Standortanalyse und den daraus abgeleiteten Handlungsbedarfen und Prinzipien sind im Entwicklungskonzept berücksichtigt. Somit kann die zentrale Fragestellung, wie das Fallbeispiel Quartier Lühmannstraße durch integrierte Stadtentwicklung zukunftsorientiert gestaltet und angepasst werden kann, beantwortet werden.

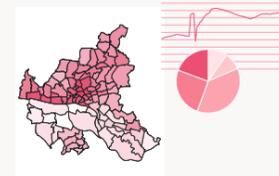
STANDORTANALYSE

- Was sind die Leitthemen im Quartier Lühmannstraße?
- Welche Rahmenbedingungen liegen im Quartier Lühmannstraße vor?
- Was sind die Potenziale des Quartier Lühmannstraße?



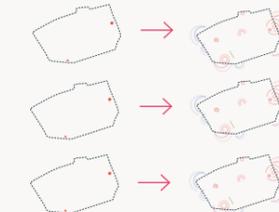
Leitthemen

Als Leitthemen im Projektgebiet wurden die Wohnbebauung der Nachkriegsjahre und die zu dieser Zeit geltenden städtebaulichen Leitbilder behandelt. Um den Standort besser zu verstehen, lag ein besonderer Fokus auf den Entwicklungen in Hamburg. Zudem wird der Umgang mit der Bestandsstadt thematisiert und erläutert, warum innovative Konzepte in diesem Bereich notwendig sind.



Standortanalyse

Die Standortanalyse umfasst nicht nur die räumliche Analyse des Projektgebietes und seiner Umgebung, sondern geht auch auf die Bevölkerungsstruktur im Quartier ein. Auf Grundlage dieser Ergebnisse werden spezifische Anforderungen an den öffentlichen Raum identifiziert, die im Konzept berücksichtigt werden.



Entwicklungspotenziale und Prinzipien

Die Analyseergebnisse decken sowohl Entwicklungspotenziale als auch Handlungsbedarfe im Gebiet auf. Auf Basis der Analyse werden räumliche Prinzipien abgeleitet, welche richtungsweisend sind für die Konzeptentwicklung.

ENTWICKLUNGSKONZEPT

- Wie lässt sich das Quartier Lühmannstraße durch Integrierte Stadtentwicklung zukunftsfähig gestalten?
- Wie können vorhandene Potenziale erhalten, in neue Entwicklungen eingebunden und aktiviert werden?

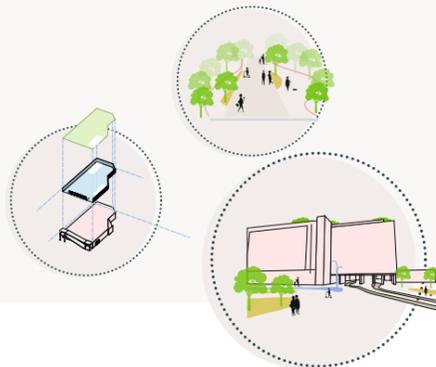


Leitbild

Das Leitbild definiert die zukunftsweisende Vision des Konzepts und koordiniert die Maßnahmen der verschiedenen Handlungsfelder.

Die drei Säulen des Leitbildes adressieren drei wesentliche Charakteristika von Wohnquartieren der Nachkriegszeit:

- » Die typische Unübersichtlichkeit im Freiraum von Zeilenbau-Quartieren der Nachkriegszeit wird durch drei Freiraumbänder und die Strukturierung der Freiflächen gemildert.
- » Dem Fehlen qualitätsvoller öffentlicher Aufenthaltsräume wird durch die Schaffung von lebendigen Treffpunkten entgegengewirkt.
- » Den lang anhaltenden Nachwirkungen der autogerechten Stadtplanung und der damit verbundenen hohen Flächeninanspruchnahme durch den Verkehr wird durch ein angepasstes Erschließungssystem begegnet.



Handlungsfelder

Die sieben Handlungsfelder umfassen Maßnahmen, die alle der vorgegebenen Richtung des Leitbildes folgen.

Sie reagieren auf die analysierten Handlungsbedarfe und aktivieren die Potenziale des Quartiers. Die Maßnahmen adressieren die aktuellen Herausforderungen der Stadtplanung, berücksichtigen Zukunftstrends und gehen auf die spezifischen Standortbedingungen im Quartier Lühmannstraße ein.

Lebendige Begegnungsorte

Differenzierte Grünräume

Klimasensible Gestaltung

Angepasste Erschließung

Integrierter Bildungsstrandort

Mitsprache und Beteiligung

Neue Wohnformen

REFLEXION

Es zeigt sich, dass der integrierter Ansatz in ressortübergreifenden Planungen, wie der in dieser Arbeit thematisierten bestandsorientierten Umgestaltung von Wohnquartieren, in mehreren Aspekten vorteilig ist.

» Integration unterschiedlicher Entwicklungsinteressen

Die unterschiedlichen Entwicklungsinteressen verschiedener Akteur*innen werden im kooperativen Planungsprozess aufgenommen und thematisiert. Beteiligte können ihre Interessen einbringen und integrieren, was eine ganzheitliche und gemeinschaftliche Zukunftsgestaltung unterstützt, die in modernen Planungsprozessen zunehmend wichtiger wird.

» Vorausschauendes Leitbild

Das Leitbild führt die Interessen der Beteiligten zusammen. Es dient als richtungsweisende Vision und ermöglicht effektive, koordinierte Veränderungen.

» Integration Handlungsfelder

Zur Umsetzung der im Leitbild vorgegeben Entwicklung werden thematische Handlungsfelder benannt. Diese bieten Lösungsansätze und Maßnahmen in verschiedenen Teilbereichen der Stadtentwicklung und integrieren so unterschiedliche Themenfelder.

» Verknüpfung instrumenteller Ebenen

Das Entwicklungskonzept stellt ein geeignetes Instrument dar, um die verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung zu verknüpfen und spielt eine wichtige koordinierende Rolle zwischen formellen gesamtstädtischen Entwicklungsplänen und bauplatzbezogenen Bebauungs- und Flächenwidmungsplänen.

QUELLENVERZEICHNIS

LITERATURVERZEICHNIS

BÜCHER/ BERICHTE/ ZEITSCHRIFTENARTIKEL

- [1] **Baur**, Daniel, Hans **Vollmer**, und Melanie **Mitterer**. „Nachbarsgärten - Freie Räume produktiv machen - Erstellt von Bryum Landschaftsarchitekten in Kooperation mit Stadtgrün Bern“. Herausgegeben von Bryum Landschaftsarchitekten. 2022.
- [2] **Bezirksamt Harburg** Fachamt für Sozialraummanagement (Hrsg.) „IEK für das Fördergebiet - Mitten in Harburg“. Hamburg, 2017.
- [3] **Behörde für Umwelt und Energie**, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie Abteilung Landschaftsplanung und Stadtgrün, (Hrsg.) „Grün vernetzen - Fachkarte für das Landschaftsprogramm - Erläuterungen“, 2018.
- [4] **Beyme**, Klaus von, Werner **Durth**, und Niels **Gutschow**: *Neue Städte aus Ruinen - Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*. München: Prestel-Verlag, 1992.
- [5] **BMVBS** – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“. 2007.
- [6] **Da Costa**, Patricia, Katharina **Grön**, Tristan **Lannuzel**, und Klara **Dahlke**. *Otto Linne Preis 2023 - Rückfragenkolloquium - Protokoll vom 9. Mai 2023*. Herausgegeben von Freie und Hansestadt Hamburg vertreten durch Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA). Hamburg, 2023.
- [7] **Düwel**, Jörn, und Niels **Gutschow**. *Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert - Ideen - Projekte - Akteure*. 2. Auflage. Studienbücher der Geographie. Berlin, Stuttgart: Gebrüder Borntraeger Verlagsbuchhandlung, 2005.
- [8] **FGR** (Fachgemeinschaft Guss-Rohrsysteme e.V.), (Hrsg.) „Schwammstadtprinzip - Guss-Rohrsysteme - Information of the European Association for Ductile Iron Pipe Systems“ · *EADIPS@*. Herten/Deutschland, 2017.
- [9] **Freie und Hansestadt Hamburg** Behörde für Stadtentwicklung (Hrsg.) „Zentren - Raum für urbanes Leben! - Zentrenkonzept“. Hamburg, 2019.
- [10] **Freie und Hansestadt Hamburg** Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, (Hrsg.) „Mehr Stadt in der Stadt - Chancen für mehr urbane Wohnqualitäten in Hamburg“. Hamburg, 2013.
- [11] **Freie und Hansestadt Hamburg** Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, (Hrsg.) „Sozialmonitoring - Integrierte Stadtentwicklung Bericht 2022“. Dezember, 2022.
- [12] **Freie und Hansestadt Hamburg** Behörde für Umwelt und Energie, (Hrsg.) „Integriertes Quartierskonzept „Südöstliches Eißendorf/Bremer Straße“ im Rahmen des KfW-Programms 432 „Energetische Stadtsanierung“. Hamburg, 2018.
- [13] **Gehl**, Jan. *Städte für Menschen*. 3. Auflage. Berlin: jovis, 2016.
- [14] **Greif**, Friedbert, Detlef **Kurth**, und Bernd **Scholl**. *Planung für Morgen: Zukunft Stadt und Raum*. Berlin: jovis, 2023.
- [15] **Grimm**, Karl, Erwin **Murer**, und Stefan **Schmidt**. „Das Schwammstadtprinzip für Stadtbäume in Österreich“, o. J.
- [16] **Heinig**, Stefan. *Integrierte Stadtentwicklungsplanung - Konzepte - Methode - Beispiele*. Bielefeld: transcript, 2022.
- [17] **Hoffmann**, Hubert. „Die Landschaft im Städtebau“ *Die neue Stadt*, Nr. 6(2) (1952): 58–60.
- [18] **International Association of Public Transport**. „Mobility Hubs: Den Wandel hin zu einer integrierten Mobilität lenken“, April 2023.
- [19] **Jensen**, Herbert. „Stadtplanung und Baupolitik“ *Die neue Stadt*, Nr. 6(12) (1952): 553–54.
- [20] **Meyer-Ottens**, Otto. „Baurundschau“. *Baurundschau* Dezemberheft, Nr. 37 (1947).
- [21] **Peters**, Cornelia, Klara **Dahlke**, Tristan **Lannuzel**, Patricia **Da Costa**, und Katharina **Grön**. „Zwischen den Zeilen - Das blau-grüne Quartier von morgen - Wettbewerbsauslobung Otto Linne Preis 2023“. Herausgegeben von Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt Klima, Energie und Agrarwirtschaft, 2023.
- [22] **Petrin**, Julian, Bjöge **Köhler**, Constanze **Ackermann**, Patricia **Da Costa**, und Doris **Sibum**. *Stadt von übermorgen - Zukunftsdiskurse und Arbeitsmaterialien*. Herausgegeben von Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Bonn, 2022.
- [23] **Rainer**, Roland (1947): *Die Behausungsfrage*. Wien
- [24] **Reicher**, Christa. *Erhaltende Stadterneuerung - Ein Programm für das 21. Jahrhundert*. Herausgegeben von Wolfgang Roters. 1. Auflage. Bd. städtebauleitplanung Technische Universität Dortmund. klartext Verlag, 2015.
- [25] **Schmitt**, Gisela, und Hildegard **Schröteler-von Brandt**. *Stadterneuerung*. 2. Auflage. Basiswissen Architektur. Wiesbaden: Springer Vieweg, 2023.
- [26] **Schrenk**, Elisabeth. „Wandelbar – Zeilenbaufreiräume im Umbruch“. *Wolkenkuckucksheim / Cloud-Cuckoo-Land* / 20, Nr. 34 (2015): S.97-108.
- [27] **Senat der Freien und Hansestadt Hamburg**, Staatliche Pressestelle, (Hrsg.) „Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1963 - Gesetz über den Bebauungsplan Eißendorf 1“. Hamburg: Lütcke & Wulff, 1963.
- [28] **Senat der Freien und Hansestadt Hamburg**, Staatliche Pressestelle, (Hrsg.) „Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt - Gesetz über den Bebauungsplan Eißendorf 27“. Hamburg, 1967.
- [29] **Spitthöver**, Maria. *Freiraumqualität statt Abstandsgrün, Band 1: Geschichte der Freiräume im Mietgeschosswohnungsbau*. Herausgegeben von Universität Gesamthochschule Kassel Fachbereich Stadtplanung, Landschaftsplanung. Kassel, 2002.

INTERNET-QUELLEN

- [30] **BauNetz.** „Nachhaltigkeit im Gebäudebestand | Nachhaltig Bauen | Einführung | Baunetz_Wissen“. Zugegriffen 11. Mai 2024. <https://www.baunetzwissen.de/nachhaltig-bauen/fachwissen/einfuehrung/nachhaltigkeit-im-gebaeudebestand-665935>.
- [31] **Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo).** „Quartiersentwicklung und Neubauquartiere“, 21. September 2020. <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/quartiersentwicklung-und-neubauquartiere/>.
- [32] **Deutschlandfunk.** „Sanieren statt neu bauen - Mit ‚grauer Energie‘ gegen den Klimawandel“. Deutschlandfunk. Zugegriffen 11. Mai 2024. <https://www.deutschlandfunk.de/hintergrund-nachhaltiges-bauen-energie-klimawandel-100.html>.
- [33] **Deutschlandfunk nova.** „Sanieren ist ökologisch oft besser als Abriss und Neubau“. Deutschlandfunk Nova, 23. Februar 2022. <https://www.deutschlandfunknova.de/beitrag/baubranche-klimaziele-sanieren-oekologisch-besser-als-abriss-und-neubau>.
- [34] **Evangelische Kindertagesstätten.** „Ev. Kita Luther“. Zugegriffen 11. Mai 2024. <https://luehmannstr.eva-kita.de/willkommen>.
- [35] **Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie (a)** „Nutzungsbedingungen Geothermie - MetaVer“. Zugegriffen 20. Mai 2024. <https://metaver.de/trefferanzeige?cmd=doShowDocument&docuuiid=5F523113-5FD0-4273-842D-1559B66E7F4C>.
- [36] **Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie (b)** „Versickerungspotentialkarte Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 24.04.2024, online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docuuiid=0BB1DAE8-F1AB-486A-BD5F-36CDEA2532F2>
- [37] **Geschichtswerkstatt Harburg e.V. (a)** „Harburgs Geschichte“. Zugegriffen 11. Mai 2024. https://www.geschichtswerkstatt-harburg.de/index.php?article_id=4.
- [38] **Geschichtswerkstatt Harburg e.V. (b)** „Klaus Barnick/Gunther Hein: Nissenhütten in Harburg“. Zugegriffen 11. Mai 2024. https://www.geschichtswerkstatt-harburg.de/index.php?article_id=111.
- [39] **hamburg.de.(a)** „23+, Elisabeth Lange Schule“. Zugegriffen 12. Mai 2024. <https://www.hamburg.de/23plus/schulen/9467128/elisabeth-lange-schule/>.
- [40] **hamburg.de. (b)** „Fertigstellung: Harburgs erste Fahrradstraße“. Zugegriffen 11. Mai 2024. <https://www.hamburg.de/harburg/pressemeldungen/15336812/harburgs-erste-fahrradstrasse/>.
- [41] **hamburg.de. (c)** „Fördergebiete im Bezirk Harburg“. Zugegriffen 11. Mai 2024. <https://www.hamburg.de/harburg/soziales-integrierte-stadteilentwicklung-start/>.
- [42] **HG-HH** „Schulstatistik :: Heisenberg-Gymnasium“. Zugegriffen 19. Mai 2024. <https://hg-hh.de/schule/schulentwicklung-und-qualitaetsmanagement/schulstatistik>.
- [43] **HTB-Jugendcafé Eissendorf.** „Unser Standort liegt in Hamburg-Harburg. Wir laden euch zu Freizeitaktivitäten, Sport, Hausaufgabenhilfe und vielem mehr ein!“ Zugegriffen 11. Mai 2024. <http://www.jugendcafe-eissendorf.de/>.
- [44] **IBA Hamburg.** „IBA Hamburg“. Zugegriffen 11. Mai 2024. <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/story/iba-hamburg.html>.
- [45] **Lewicki, Pawel.** „Car-Sharing“. Text. Umweltbundesamt. Umweltbundesamt, 24. Juni 2013. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing>.
- [46] **MetaVer** „Statistische Gebiete in Hamburg“. Zugegriffen 11. Mai 2024. <https://metaver.de/trefferanzeige?docuuiid=DB93B23B-D3F1-4460-8C62-DD1961893767>.
- [47] **NDR.** „Wie die ‚Neue Heimat‘ unsere Städte geprägt hat“. Zugegriffen 12. Mai 2024. <https://www.ndr.de/geschichte/-Wie-die-Neue-Heimat-unsere-Staedte-gepraegt-hat,neueheimat134.html>.
- [48] **Gebäudeforum** „Sanieren statt neu bauen – das ist wahrer Klimaschutz“. Zugegriffen 11. Mai 2024. <https://www.gebaeudeforum.de/service/newsletter/ausgabe-05/2022/sanieren-statt-neu-bauen/>.
- [49] **Wille, Joachim.** „Sanieren statt abreißen“. Klimareporter°, 13. Februar 2021. <https://www.klimareporter.de/gebaeude/sanieren-statt-abreißen>.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Alle hier nicht eigens nachgewiesenen Abbildungen und Fotos stammen von der Autorin.

Erstellung der Schwarzpläne und Kartengrundlagen auf Basis von Daten von:

Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS)-Kacheln: Nr. 620220_320, 620230_320, 620240_320, 630220_320, 630230_320, 630240_320; bereitgestellt in den Plangrundlagen zum Otto-Linse-Preis; Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung „Downloaddienst ALKIS Liegenschaftskarte“ Zugegriffen am 03.06.2023, online: https://geoshop.geoportal-hamburg.de/ASWeb/ASC_Frame/portal.jsp

Erstellung des 3D Modells auf Basis von Daten von:

Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV); „3D-Gebäudemodell LoD1-DE Hamburg W“; Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0; Zugegriffen: 05.06.2023, online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docuuiid=4333E203-E3D0-4C63-A299-492BF67B7D48> und <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/#>

Abb.1: Beispiele für Wohnquartieren der 1960er Jahre

eigene Darstellung auf Basis von Daten von: European Commission „Verwaltungseinheiten / Statistische Einheiten - GISCO „ Zugegriffen am 03.05.2024; online: https://ecas.ec.europa.eu/cas/login?loginRequestId=ECAS_LR-2655731-YKkKV5W8Eo1Twsy4zKH7jyzGANpcVfiUIAUz-rEe8pyn4QnmW9NP01hjXxDC56wFRljfdIzEW6UvpvSB2uZsW-yntOf97TTHqDH1pKiCHIwq-zve5C9CRdDc4Es9srJesOsseemifcN4WkWOmZ8rik6PgZqzLzbx68zPwy9B4C9TMzxNcov2Ey-OL7nWlnJzu8fCK8

13

Abb.2: Ablauf der Arbeit

eigene Darstellung in Anlehnung an: vgl. Heinig, Stefan. *Integrierte Stadtentwicklungsplanung - Konzepte - Methode - Beispiele*. Bielefeld: transcript, 2022., S. 157

18

Abb.3: Inhaltliche Schwerpunktthemen der Zukunftsdiskurse des Forschungsprojektes „Stadt von übermorgen“

Quelle: Darstellung auf Basis von Petrin, Julian, Bjöge Köhler, Constanze Ackermann, Patricia Da Costa, und Doris Sibum. *Stadt von übermorgen - Zukunftsdiskurse und Arbeitsmaterialien*. Herausgegeben von Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Bonn, 2022., S.15-20

25

Abb.4: Systematisierung von Stadtentwicklungskonzepten

eigene Darstellung in Anlehnung an: vgl. Heinig, Stefan. *Integrierte Stadtentwicklungsplanung - Konzepte - Methode - Beispiele*. Bielefeld: transcript, 2022., S. 126

28

Abb.5: Inhalte eines Stadtentwicklungskonzeptes

eigene Darstellung in Anlehnung an: vgl. Heinig, Stefan. *Integrierte Stadtentwicklungsplanung - Konzepte - Methode - Beispiele*. Bielefeld: transcript, 2022., S. 144

28

Abb.6: Zusammenwirken von (in)formellen

Stadtentwicklungsinstrumenten
eigene Darstellung in Anlehnung an: vgl. Heinig, Stefan. *Integrierte Stadtentwicklungsplanung - Konzepte - Methode - Beispiele*. Bielefeld: transcript, 2022., S. 144

29

Abb.7: Bevölkerungsentwicklung in Hamburg

eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistikamt Nord und Freie und Hansestadt Hamburg sowie Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein Anstalt des öffentlichen Rechts *Bevölkerung Strukturen und Trends 1950-2003*, 2003, S. 16f.

37

Abb.8: Fachkarte „Grün Vernetzen“

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt und Energie, *Grün Vernetzen - Fachkarte für das Landschaftsprogramm*, 2017, S.1

46

Abb.9: Cluster statusniedriger statistischer Gebiete

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Hrsg. „Sozialmonitoring - Integrierte Stadtentwicklung Bericht 2022“. Dezember, 2022., S. 19

46

Abb.10: Stadtquartierstypen -Beispielhafte Lagen Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hrsg. <i>Mehr Stadt in der Stadt - Chancen für mehr urbane Wohnqualitäten in Hamburg</i> . Hamburg, 2013., S. 57	47
Abb.11: Projektgebiete IBA Hamburg Quelle: Warnke, Ronny. „Wohnungsbauvorhaben der IBA Hamburg auf der Elbinsel Wilhelmsburg“, o. J., S. 7	47
Abb.12: Kooperativer Planungsprozess eigene Darstellung	49
Abb.13: Lage in der Stadt eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ „ALKIS Verwaltungsgrenzen Hamburg“ Zugriffen am 24.02.2024, online: https://metaver.de/trefferanzeige?cmd=doShowDocument&docuuiid=F35EAC11-C236-429F-B1BF-751C0C18E8B7	52
Abb.14: Erreichbarkeit Projektgebiet eigene Darstellung	53
Abb.15: Orte in der Umgebung eigene Darstellung; Luftbild: bereitgestellt in den Plangrundlagen der Wettbewerbsausschreibung	55
Abb.16: Projektgebiet und Umgebung in Zahlen Daten: für Hamburg, Harburg und Eißendorf: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2022“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ ,Zugriffen: 04.02.2024, online: https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/hamburger-stadtteil-profile-staedtestatistik-fuer-hamburg für Statistisches Gebiet: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“, Daten auf Ebene des Statistischen Gebiets in Unterlagen der Wettbewerbsausschreibung bereitgestellt, Verwendung der Daten im Rahmen der Diplomarbeit ist mit Ansprechpartner*innen abgesprochen	56
Abb.17: Statistisches Gebiet und Projektgebiet eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Metver „Statistische Gebiete in Hamburg“ Zugriffen am 25.03.2023, online: https://metaver.de/trefferanzeige?cmd=doShowDocument&docuuiid=DB93B23B-D3F1-4460-8C62-DD1961893767	57
Abb.19: Projektgebiet 1925-1930 Quelle: Geoportal Hamburg „Historische Karten 1:5000“ Zugriffen: 25.04.2024, online: https://geodienste.hamburg.de/HH_WMS_Historische_Karte_1_5000	60
Abb.20: Projektgebiet 1940-1950 Quelle: Geoportal Hamburg „Historische Karten 1:5000“ Zugriffen: 25.04.2024, online: https://geodienste.hamburg.de/HH_WMS_Historische_Karte_1_5000	60
Abb.21: Projektgebiet 1960-1970 Quelle: Geoportal Hamburg „Historische Karten 1:5000“ Zugriffen: 25.04.2024, online: https://geodienste.hamburg.de/HH_WMS_Historische_Karte_1_5000	60
Abb.22: Projektgebiet 1950-1960 Quelle: Geoportal Hamburg „Historische Karten 1:5000“ Zugriffen: 25.04.2024, online: https://geodienste.hamburg.de/HH_WMS_Historische_Karte_1_5000	60
Abb.23: Nissenhütten Quelle: Geschichtswerkstatt Harburg „Nachkriegszeit: Barackenlager, Nissenhütten“ Zugriffen 03.05.2024, online: https://www.geschichtswerkstatt-harburg.de/index.php?article_id=21	61
Abb.24: Nissenhütten neben Wohnbau Heimfeld	

Quelle: Geschichtswerkstatt Harburg „Nachkriegszeit: Barackenlager, Nissenhütten“ Zugriffen 03.05.2024, online: https://www.geschichtswerkstatt-harburg.de/index.php?article_id=21	61
Abb.25: Grundstruktur des Quartiers eigene Darstellung auf Basis von ALKIS-Daten	70
Abb.26: Flurstückgröße eigene Darstellung auf Basis von ALKIS-Daten	71
Abb.27: Gebäudealter eigene Darstellung auf Basis von Daten von: ALKIS und Peters, Cornelia, Klara Dahlke, Tristan Lannuzel, Patricia Da Costa, und Katharina Grön. „Zwischen den Zeilen - Das blau-grüne Quartier von morgen - Wettbewerbsauslobung Otto Linne Preis 2023“. Herausgegeben von Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt Klima, Energie und Agrarwirtschaft, 2023. S.17	72
Abb.28: Gebäudetypologien eigene Darstellung auf Basis von Daten von: ALKIS und Peters, Cornelia, Klara Dahlke, Tristan Lannuzel, Patricia Da Costa, und Katharina Grön. „Zwischen den Zeilen - Das blau-grüne Quartier von morgen - Wettbewerbsauslobung Otto Linne Preis 2023“. Herausgegeben von Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt Klima, Energie und Agrarwirtschaft, 2023.S.13	73
Abb.29: Gebäudehöhen eigene Darstellung auf Basis von Daten von: ALKIS und Peters, Cornelia, Klara Dahlke, Tristan Lannuzel, Patricia Da Costa, und Katharina Grön. „Zwischen den Zeilen - Das blau-grüne Quartier von morgen - Wettbewerbsauslobung Otto Linne Preis 2023“. Herausgegeben von Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt Klima, Energie und Agrarwirtschaft, 2023.S.17	79
Abb.30: Einwohnerdichte Hamburg eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Regionalstatistische Daten der Stadtteile Hamburgs 2022“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“Zugriffen: 20.03.2024; https://metaver.de/trefferanzeige?docuuiid=F4062BD8-43C4-4C4F-AA45-253D84A3685E	80
Abb.31: Altersstruktur eigene Darstellung auf Basis von Daten von: für Hamburg: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2022“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ ,Zugriffen: 04.02.2024, online: https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/hamburger-stadtteil-profile-staedtestatistik-fuer-hamburg sowie für das Statistische Gebiet: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“, Daten auf Ebene des Statistischen Gebiets in Unterlagen der Wettbewerbsausschreibung bereitgestellt, Verwendung der Daten im Rahmen der Diplomarbeit ist mit Ansprechpartner*innen abgesprochen	81
Abb.33: Bevölkerungsprognose bis 2040 in den Bezirken eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Statistische Berichte -Bevölkerungsprognose bis 2040“ Hamburg 2024	82
Abb.32: Bevölkerungsprognose bis 2040 eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Statistische Berichte -Bevölkerungsprognose bis 2040“ Hamburg 2024	82
Abb.34: Bevölkerungszuwachs bis 2040 eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Statistische Berichte -Bevölkerungsprognose bis 2040“ Hamburg 2024	83
Abb.35: Bevölkerung mit Migrationshintergrund eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Regionalstatistische Daten der Stadtteile Hamburgs 2022“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“Zugriffen: 20.03.2024; https://metaver.de/trefferanzeige?docuuiid=F4062BD8-43C4-4C4F-AA45-253D84A3685E	84

- Abb.36: Bevölkerung mit Migrationshintergrund II
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: **für Hamburg, Harburg und Eißendorf**: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2022“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ ,Zugegriffen: 04.02.2024, online: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/hamburger-stadtteil-profile-staedtestatistik-fuer-hamburg> sowie für das **Statistische Gebiet**: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“, Daten auf Ebene des Statistischen Gebiets in Unterlagen der Wettbewerbsaus-schreibung bereitgestellt, Verwendung der Daten im Rahmen der Diplomarbeit ist mit Ansprech-partner*innen abgesprochen 84
- Abb.37: Haushalte mit Kindern
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Regionalstatistische Daten der Stadtteile Hamburgs 2022“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“Zugegriffen: 20.03.2024; <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=F4062BD8-43C4-4C4F-AA45-253D84A3685E> 85
- Abb.39: Wohnnutzung
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: ALKIS und Peters, Cornelia, Klara Dahlke, Tristan Lannuzel, Patricia Da Costa, und Katharina Grön. „Zwischen den Zeilen - Das blau-grüne Quartier von morgen - Wettbewerbsauslobung Otto Linne Preis 2023“. Herausgegeben von Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt Klima, Energie und Agrarwirtschaft, 2023.S.21 86
- Abb.38: Immobiliengrundstückpreis
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Regionalstatistische Daten der Stadtteile Hamburgs 2022“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“Zugegriffen: 20.03.2024; <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=F4062BD8-43C4-4C4F-AA45-253D84A3685E> 86
- Abb.40: Eigentumsverhältnisse im Bezirk
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: ALKIS und Peters, Cornelia, Klara Dahlke, Tristan Lannuzel, Patricia Da Costa, und Katharina Grön. „Zwischen den Zeilen - Das blau-grüne Quartier von morgen - Wettbewerbsauslobung Otto Linne Preis 2023“. Herausgegeben von Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt Klima, Energie und Agrarwirtschaft, 2023.S.13 87
- Abb.41: Sonstige Nutzungen
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: ALKIS und Peters, Cornelia, Klara Dahlke, Tristan Lannuzel, Patricia Da Costa, und Katharina Grön. „Zwischen den Zeilen - Das blau-grüne Quartier von morgen - Wettbewerbsauslobung Otto Linne Preis 2023“. Herausgegeben von Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt Klima, Energie und Agrarwirtschaft, 2023.S.21 88
- Abb.43: Zentrale Nahversorgungsbereich Lühmannstraße
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Berge-dorf „Einzelhandel - Zentrale Versorgungsbereiche (ZVB) – Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=BE6F18E8-CA2D-42A8-8FDE-7C3EB42255DE> 90
- Abb.42: Zentrale Nahversorgungsbereiche
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Berge-dorf „Einzelhandel - Zentrale Versorgungsbereiche (ZVB) – Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=BE6F18E8-CA2D-42A8-8FDE-7C3EB42255DE> 90
- Abb.44: Bildungseinrichtungen
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Schule und Berufsausbildung „WMS Schulen Ham-burg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=795EE75B-64F8-4949-8FDE-92EF3C35AEE2> 91
- Abb.45: Hauptverkehrsstraßen
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende „Hauptverkehrsstraßen Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namens-nennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?do-cu-ccuid=AF8ECA8F-5D29-488F-9BB5-0653BA412759> 92
- Abb.46: Höchstgeschwindigkeiten
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende „Hauptverkehrsstraßen Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namens-nennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?do-cu-ccuid=AF8ECA8F-5D29-488F-9BB5-0653BA412759> 92
- Abb.47: Radwegenetz
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende „Radverkehrsnetz Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=EA847D9F-6403-4B75-BCDB-73F831F960C7> 93
- Abb.48: ÖPNV
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie „Digitaler Grün-plan / Kataster der öffentlichen Grünanlagen“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=63A9A629-C051-4876-B18B-C535016F0B8A> und OpenStreetMap 94
- Abb.49: ÖPNV Erreichbarkeiten
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: ALKIS-Daten, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie „Digitaler Grünplan / Kataster der öffentlichen Grünanlagen“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=63A9A629-C051-4876-B18B-C535016F0B8A> und OpenStreetMap 94
- Abb.51: PKW-Dichte
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein „Regionalstatistische Daten der Stadtteile Hamburgs 2022“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“Zugegriffen: 20.03.2024; <https://metaver.de/trefferanzeige?do-cu-ccuid=F4062BD8-43C4-4C4F-AA45-253D84A3685E> 95
- Abb.50: Ruhender Verkehr
eigene Darstellung auf Basis von ALKIS-Daten und Luftbild aus den Wettbewerbsunterlagen 95
- Abb.52: Grüne Ringe Hamburg
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Um-welt und Energie „Digitaler Grünplan / Kataster der öffentlichen Grünanlagen“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=63A9A629-C051-4876-B18B-C535016F0B8A> 96
- Abb.53: Landschaftsachsen Hamburg
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) „Landschaftsprogramm Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=7B8442C9-001F-11D6-814F-00500445A596> 96
- Abb.54: Grünes Hauptwegenetz Hamburg
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) „Landschaftsprogramm Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=7B8442C9-001F-11D6-814F-00500445A596> 97
- Abb.55: Wald in Hamburg
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) „Waldfunktionen (Auswahl) Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“ Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docu-ccuid=E0E3C85C-D01F-4B4A-A842-90606309F39E> 97

- Abb.56: Grünflächen in der Umgebung
eigene Darstellung auf Basis von Daten von:
Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie „Digitaler Grünplan / Kataster der öffentlichen Grünanlagen“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“
Zugegriffen: 20.03.2024; online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docuuid=63A9A629-C051-4876-B18B-C535016F0B8A> 98
- Abb.57: Straßenbäume
eigene Darstellung auf Basis von Daten von:
Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft „Straßenbaumkataster Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“
Zugegriffen: 24.04.2024, online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docuuid=C1C61928-C602-4E37-AF31-2D23901E2540> 100
- Abb.58: Grünraum in Projektgebiet
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: ALKIS und Peters, Cornelia, Klara Dahlke, Tristan Lannuzel, Patricia Da Costa, und Katharina Grön. „Zwischen den Zeilen - Das blau-grüne Quartier von morgen - Wettbewerbsauslobung Otto Linne Preis 2023“. Herausgegeben von Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt Klima, Energie und Agrarwirtschaft, 2023.S.19 und Luftbildanalyse 100
- Abb.59: Grünräume im Detail
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: ALKIS-Daten und Luftbildanalyse 101
- Abb.60: Versickerungspotenzial
eigene Darstellung auf Basis von Daten von: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie „Versickerungspotentialkarte Hamburg“ / „Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0“
Zugegriffen: 24.04.2024, online: <https://metaver.de/trefferanzeige?docuuid=0BB1DAE8-F1AB-486A-BD5F-36CDEA2532F2> 102
- Abb.61: Gemeinschaftliche Zeilenzwischenräume
eigene Darstellung auf Basis von ALKIS-Daten 133
- Abb.62: Schwammstadtprinzip
eigene Darstellung in Anlehnung an: [klimawandelanpassung.at](https://www.klimawandelanpassung.at) „Die Innovation für Stadtbäume: das Schwammstadt-Prinzip“. Zugegriffen 19. Mai 2024. <https://www.klimawandelanpassung.at/newsletter/kwa-nl42/kwa-schwammstadtprinzip>. 141

Icons People [überarbeitet von der Autorin]:
Quelle: Vecteezy.com Zugegriffen: 05.12.2023; online:
<https://de.vecteezy.com/vektorkunst/13086622-menschenmenge-gruppe-verschiedener-charaktere>

DANKE!

Herzlichen Dank an Univ. Prof. Dipl.-Ing. Rudolf Scheuvsens für die ausgezeichnete Betreuung.

Danke an meine Eltern,
die mir meine Ausbildung ermöglicht haben.

Danke an meine Brüder und meine Freund*innen,
die immer für mich da sind.

And aychek rajli, for your support and motivation.