

Bahnhofsquartier Diebsteich

Entwicklung und Gestaltung des zukünftigen Bahnhofsumfelds

Bachelorthesis

Jannik Cikursch
Sebastian Schützner



Bahnhofsquartier Diebsteich

Entwicklung und Gestaltung des zukünftigen Bahnhofsumfelds

Bachelorthesis zur Erlangung des akademischen Grades
Bachelor of Science (B.Sc.)

Jannik Cikursch
Sebastian Schützner

HafenCity Universität
Stadtplanung

Betreuung
Prof. Dr. sc. techn. ETH Michael Koch
Dr.-Ing. M.Sc. Dipl.-Ing. Rainer Johann

September 2017

Überblick

Im Rahmen der Planung und Verlegung des Fernbahnhofes Altona zur nördlich gelegenen S-Bahnhaltestelle Diebsteich wird eine umfassende städtebauliche Entwicklungsmaßnahme rund um den neuen Fernbahnhof angestrebt.

Neben der Analyse von diversen Bahnhofsumfeldern, beleuchtet diese Arbeit mögliche Entwicklungen unterschiedlicher Akteure und deren Interessen und beurteilt diese als Grundlage für eigene Szenarios. Des Weiteren werden eine umfassende Standortanalyse und eigene Annäherungen erarbeitet. Sämtliche Erkenntnisse fließen sodann in einen möglichen städtebaulichen Entwurf.

Danksagung

An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Personen bedanken, die uns bei der Erarbeitung der Bachelorthesis und dem Studium begleitet und unterstützt haben.

Unser besonderer Dank gilt Professor Michael Koch und unserem Betreuer Dr. Rainer Johann, die uns durch zeitaufwendige Konsultationen mit vielen Ideen unterstützt und geleitet haben.

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichern wir, die vorliegende Arbeit eigenständig verfasst zu haben. Alle von uns verwendeten Hilfsmittel sind angegeben. Die Stellen der Arbeit, die dem Wortlaut oder dem Sinn anderer Werke entnommen sind, wurden unter Angabe der Quellen und nach den üblichen Regeln des wissenschaftlichen Zitierens kenntlich gemacht.

Jannik Cikursch und Sebastian Schützner

Hinweis im Sinne des Gleichbehandlungsgesetzes

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung für beide Geschlechter.

EINLEITUNG 9

- 1.1. Planungsanlass 9
- 1.2. Diebstech in Hamburg 11
- 1.3. Diebstech in Bildern 13

1

METHODIK 21

- 2.1. Grundlagen 21
- 2.2. Analyse 23
- 2.3. Konzeptaufstellung 25
- 2.4. Konzept 27

2

ÜBERGEORDNETE ANALYSE 30

- 3.1. Szenarien 33
- 3.2. Analyse Bahnhofsumfelder 42
 - 3.2.1. Nutzung 73
 - 3.2.2. Bebauung 78
- 3.3. Überprüfung der Szenarien 87

3



ÖRTLICHE ANALYSE 88

4

- 4.1 Analyse Akteure 92
 - 4.1.1 Akteure 92
 - 4.1.2 Bewertung der Akteure 101
- 4.2 Analyse Standort 107
 - 4.2.1 Morphologie 107
 - 4.2.2 Verkehr 111
 - 4.2.3 Topologie 113
 - 4.2.4 Nutzungen 115
 - 4.2.5 Eigentum 117
 - 4.2.6 Historie 119
 - 4.2.7 Zusammenfassung 120
- 4.3 Analyse Entwurfsversuche 124
 - 4.3.1 Bewertung der Entwurfsideen 124
 - 4.3.2 Bildung der Bezugspunkte 131

WAS BRAUCHT DIEBSTEICH? 134

5

- 5.1 Gestaltungsanforderungen 138

STÄDTEBAULICHER ENTWURF 140

6

- 6.1 Beschreibung 147
- 6.2 Gestaltungsanforderungen 151
- 6.3 Darstellungen 156

ABSCHLUSS 177

7

- 7.1 Ausblick 180
- 7.2 Reflexion 181
- 7.3 Fazit 183

ANHANG 185

8

- 8.1 Quellenverzeichnis 187
- 8.2 Abbildungsverzeichnis 191

1

EINLEITUNG

Wie muss das Quartier für den zukünftigen Fernbahnhof Diebsteich gestaltet sein?
Planungsanlass, Verortung und bildliche Kurzvorstellung des Untersuchungsraums.

„Ich glaube, dass deutlich mehr Menschen [...] den neuen Bahnhof nutzen werden, als von der Bahn geschätzt. Umso wichtiger wird also die Gestaltung der direkten Nachbarschaft.“

– Birgit Stöver, MdHB in WELT Online

1.1 Planungsanlass

Die Deutsche Bahn hat am 01. Juli 2014 bekannt gegeben, dass der Fernbahnhof Altona bis zum Jahr 2023 nach Diebsteich verlegt werden soll, wo aktuell nur ein S-Bahnhof vorhanden ist (vgl. Kleffmann 2014). Die Verlegung des Fernbahnhofs ist auf das städtebauliche Großprojekt Neue Mitte Altona zurückzuführen, welches auf den ehemaligen Flächen der Deutschen Bahn realisiert wird.

Im Jahre 2010 hat die Stadt einen Wettbewerb ausgeschrieben, welcher unterschiedliche Entwürfe hervorbrachte, um die Potentiale und Möglichkeiten der bis dahin weitestgehend ungenutzten Flächen aufzuzeigen. Einer der eingereichten Entwürfe sah erstmalig eine Verlegung des Bahnhofs nach Diebsteich vor, um die dadurch freiwerdenden untergenutzten Gleisflächen bebauen zu können. Die Idee

ist auf so viel Zustimmung gestoßen, dass der Entwurf den Wettbewerb gewann und 2012 im Masterplan zur Weiterentwicklung Altonas von dem Senat beschlossen und festgesetzt wurde. Damit stellt der Entwurf die Grundlage zur Realisierung des Großprojektes, weshalb der Fernbahnhof in den kommenden Jahren verlegt werden muss (vgl. Bossy 2014).

Somit ist die konkrete Entwicklung der Neuen Mitte Altona gesichert. Jedoch entsteht damit auch ein ganz neuer potentiell unterentwickelter Raum, welcher in den bislang ausgearbeiteten Plänen keinerlei Berücksichtigung gefunden hat: das Umfeld des zukünftigen Fernbahnhofs Diebsteich.

Um auch diesem Teil Altonas die stadtplanerische Aufmerksamkeit zu schenken, die er mit dem verlagerten Fernbahnhof benötigt, wird sich die folgende Arbeit mit der Entwicklung und Gestaltung des



1

2

3

4

5

zukünftigen Arealen am Fernbahnhof Diebsteich beschäftigen. Es soll aufgezeigt werden, wie sich das Gebiet in Ansätzen entwickeln kann, bis hin zu der Aufstellung eines konkreten städtebaulichen Entwurfs. Der Entwurf soll jedoch nicht als die einzig richtige Entwicklung verstanden werden, sondern mehr als eine Möglichkeit der Gestaltung des Bahnhofsumfelds und sich dabei an vergleichbaren Bahnhofsumfeldern, den Vorstellungen eingebundener Akteure und persönlichen Präferenzen orientieren.

1.2 Diebsteich in Hamburg

Hamburg-Diebsteich (1) wird zukünftig einer von vier Fernbahnhöfen Hamburgs sein, welcher den regionalen und überregionalen Fernverkehr gen Norden bedienen wird. Er wird den bisherigen Fernbahnhof Hamburg-Altona (2) ersetzen und steht am nördlichen Ende des Hamburger Fernbahnhofsnetzes, das sich entlang einer langen Gleiskette durch das Hamburger Stadtgebiet schlängelt. Folgt man der Gleiskette Richtung Süden kommen anschließend die Bahnhöfe Hamburg-Dammtor (3), Hamburg Hauptbahnhof (4) und im Süden der Bahnhof Hamburg-Harburg (5).

Beschränkung des Bahnhofsumfelds

Um sich auf einen Untersuchungsraum festzulegen, wurde das Umfeld des zukünftigen Fernbahnhofs in vier Bereiche eingeteilt. Durch das Vierteln entstehen großemäßig sinnvoll überplanbare Gebiete, die den Bahnhof umgeben.

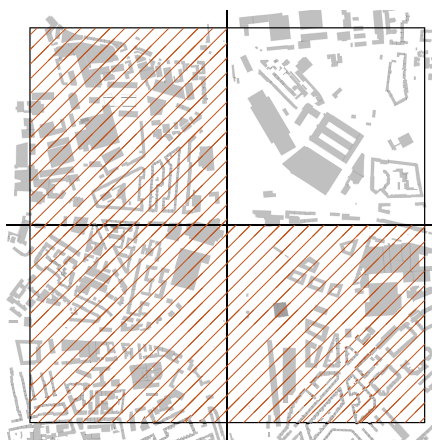
Der nordwestliche Bereich vom Bahnhof

steht in sich kompakt und verdichtet dar und bietet kaum freie oder ungenutzte Flächen. Deshalb bedarf dieser Bereich keiner Reformierung.

Der südwestliche Bereich weist, wie auch der nordwestliche Bereich, eine dichte Bauweise auf und bietet einem potentiellen Neubau keinen Raum, weshalb auch dieser Bereich nicht in Frage kommt.

Der südöstliche Bereich bietet zwar Freiräume mit großem Entwicklungspotential, jedoch ist dieser Bereich bereits durch das Großprojekt Neue Mitte Altona entwickelt worden und wird in Teilen schon realisiert, was eine Fokussierung auf den Bereich nichtig macht.

Der nordöstliche Bereich ist im Vergleich zum restlichen Umfeld sehr aufgelockert und zerstückelt und birgt auf den ersten Blick ein erhebliches Potential für eine städtebauliche Entwicklung. Für ein zukünftiges Bahnhofsumfeld wirkt der Bereich zu locker bebaut, weshalb das in dem Bereich liegende Gebiet der Untersuchungsraum dieser Arbeit ist.





1.3 Diebstech in Bildern





3



4



5



6





9



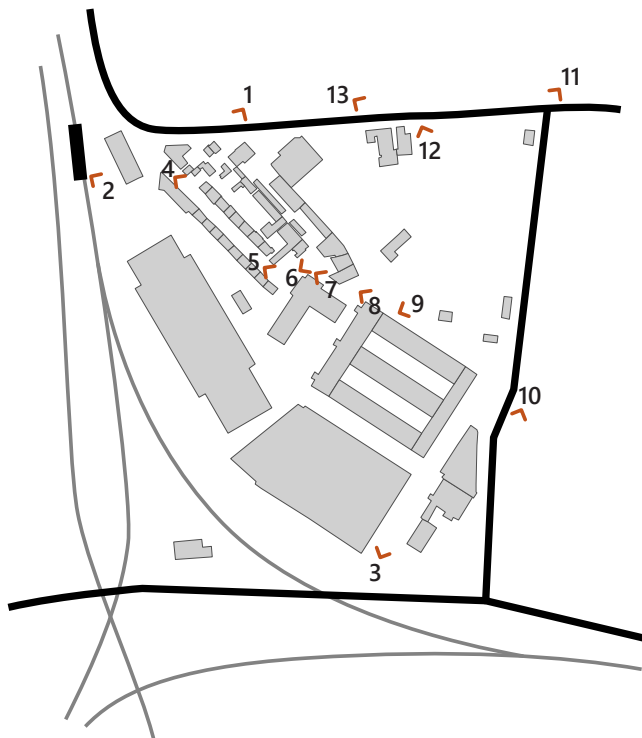
10



11



12



2

METHODIK

Vorgehen der Erarbeitung.

Die Arbeit ist in vier aufeinander aufbauende Phasen gegliedert. Dazu gehören die Grundlagen, die Analyse, die Konzeptaufstellung und das Konzept selbst. Die untenstehende Grafik vermittelt einen Überblick über den methodischen Aufbau des Projekts. Mit dieser soll kein Überblick über den chronologischen oder den inhaltlichen Aufbau der Arbeit gegeben, sondern nur die angewendeten Methoden aufgezeigt werden.

Grundlagen

- Pressemitteilung der FFH
- Begehung
- Erste Analysekarten

Analyse

- Ortsanalyse
- Analyse von Bahnhofsumfeldern
- Akteursanalyse

Konzeptaufstellung

- Zeichnerische Ideen
- Aufstellen der Szenarios
- Vergleich der Szenarios

Konzept

- Erstellung des Konzepts

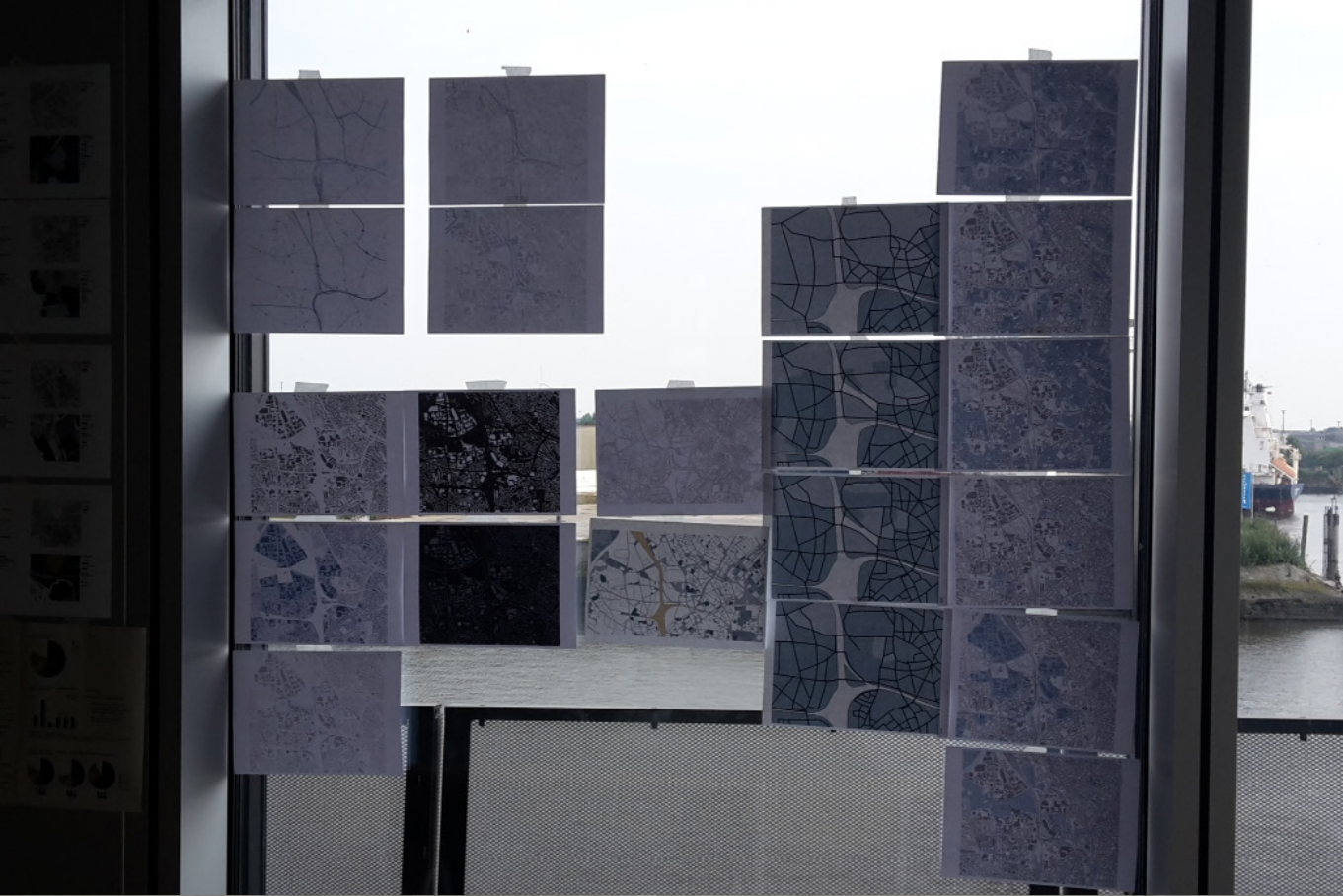
2.1 Grundlagen

Die Basis für die Arbeit bildeten die Pressemitteilung der Freien und Hansestadt Hamburg, die Begehung und die Erstellung erster Analysekarten. Die hier gewonnenen Informationen waren ein erstes Fundament für die weitere Bearbeitung.

Auslöser für die Arbeit war die Pressemitteilung zu kommenden Entwicklungsmaßnahmen für die Umgebung des zukünftigen Fernbahnhofs Diebsteich der Freien und Hansestadt Hamburg. Diese grenzte das Gebiet ein und bildete die Basis für weitere Überlegungen.

Mit der Begehung wurde das Gebiet näher kennengelernt und erste Eindrücke gesammelt. Die Erkundung fand an zwei unterschiedlichen Tagen, zu unterschiedlichen Zeiten und Witterungsbedingungen statt. Die gewonnenen Impressionen wurden fotografisch dokumentiert und anschließend besprochen.

Aus den Ergebnissen der Gespräche wurden die ersten rudimentären Analysekarten mit den Eindrücken und Rechercheergebnissen erstellt. Zudem beinhalteten diese erste Informationen über das Gebiet und dessen Nutzungen.



ANALYSE
(TL 1)

ANALYSE
(rd 1)

3. Szenarien
1) Wohnort/Wahlort
2) Beruf/Arbeitsort

Referenz
Analyse

Schlussfolgerungen

Bezugspunkte
Auf zwei LK
Schlussfolgerungen
Ergebnisse

Ableitung
Analyse
Bezugspunkte
B - 100K
Anfragen

Standard
Analyse

Schlussfolgerungen

Schlussfolgerungen

Bezugspunkte
(eindeutlich markiert)

Schlussfolgerungen

Konzept/
Entwurf

ortsausbländig
┌──────────┐

örtlichkeit

Schlussfolgerungen

2.2 Analyse

Damit der gegenwärtige Bestand und die Umgebung des zukünftigen Viertels am Bahnhof Diebsteich bewertet und die Lösungen im Konzept begründet werden können, wurden im Rahmen der Analyse die für wichtig empfundenen Themen erfasst. Diese bezog sich dabei zunächst auf die räumlichen Aspekte in Form einer Standortanalyse. Darauf folgten die Analyse der Bahnhofsumfelder und die Analyse der mit dem Gebiet zusammenhängenden Akteure.

Die Standortanalyse beinhaltet die grundlegenden Analysearten wie Schwarzplan und Weißplan, die topographischen

Typologie

- Schwarzplan
- Dichte
- Weißplan
- Achsen
- Brüche
- Raumkanten
- Durchwegung
- Denkmalschutz

Mobilität

- Straßennetz
- Öffentlicher Nahverkehr

Topografie

- Grünraum
- Gelände und Geländekanten

Nutzungen

Flurstücke und Eigentumsverhältnisse

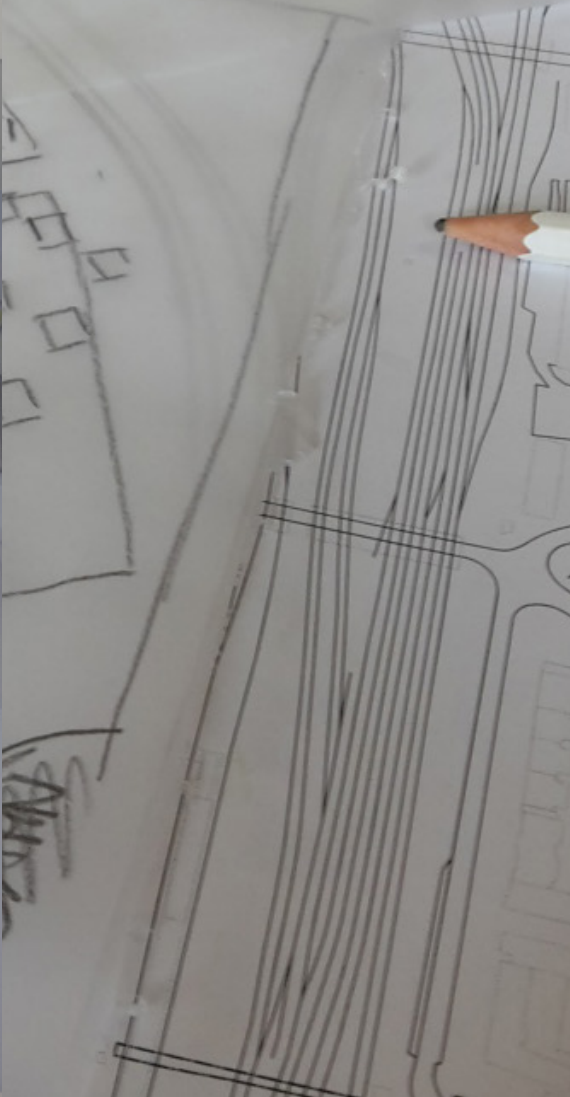
Historie

Begebenheiten, den Verkehrswegeplan und den Nutzungsplan. Informationsgrundlagen waren hier die über das Transparentportal der Stadt Hamburg bereitgestellten Daten. Zusätzlich wurde der historische Verlauf der Bebauung, basierend auf den historischen Karten aus dem von Christian Terstegge bereitgestellten Portal, begutachtet. Die folgende Aufstellung gibt einen Überblick über die verschiedenen Analysethemen.

Die daraus gewonnenen Erkenntnisse bilden eine Grundlage in Form von Schlussfolgerungen für das spätere Konzept.

Zur intensiveren Auseinandersetzung mit dem Subjekt Bahnhofsviertel und zur Erschließung, welche Ansprüche ein Bahnhofsumfeld hat und was einen solchen Ort ausmacht, wurde in Recherchearbeit eine Liste von 100 Bahnhöfen erstellt. Diese beinhaltete die Fernbahnhöfe der 15 einwohnerstärksten Städte Deutschlands. Es kamen weitere Bahnhöfe Deutschlands dazu, die entweder neu gebaut oder deren Umgebung in den letzten Jahren umgestaltet wurde, oder dies in Planung sein wird. Hinzu kamen Bahnhöfe im europäischen Ausland, die eine Hauptfunktion innerhalb des Landes haben und durch Neubau oder Umbauten in den besonderen Fokus dieser Recherche gekommen sind.

Nach einer ersten Auswertung wurde die Liste auf die 30 Bahnhöfe reduziert, deren Neubau oder Renovierung Einfluss auf die Umfelder hatten. Begutachtet wurden die Bahnhöfe hinsichtlich technischer Daten, Nutzung im Bahnhofsumfeld und in einem Steckbrief der Städte.



Technische Daten

- Art des Bahnhofs
- Jahr der Fertigstellung
- Letzter Eingriff
- Funktion nach Bahnjargon in Kategorien
- Anzahl der Reisenden am Tag
- Gleisanschlüsse
- Städtebauliche Einfügung

Nutzung

- Gemischte Nutzung
- Wohnen
- Flächen besonderer Prägung
- Industrie und Gewerbe
- Grünraum

Städte

- Größe der Stadt in Quadratkilometern
- Zahl der Einwohner
- Politische Funktion der Stadt

Dabei wurde versucht, die Daten aus offiziellen Quellen zu entnehmen. Wo dies nicht gelang, wurden Daten aus dem Internet der Plattform www.wikipedia.de verwendet. Daneben folgten die Auswertung von Flächennutzungsplänen und die Erfassung der Neubaugebiete der 30 Bahnhöfe.

Zu diesen Bahnhöfen wurden Steckbriefe über deren Art, der Zahl der Reisenden, deren städtebaulichen Umfeld, einer Karte mit den Neubaugebieten und mit einer Karte mit den Nutzungen der Umgebung erstellt. Anschließend folgte die Auswertung der Daten, insbesondere der Flächen in Diagrammen und eine Diskussion über die Erkenntnisse aus den Steckbriefen. Aufgrund der Vielzahl an Daten wurde es notwendig, die Analyse auf 14 Bahnhöfe

zu beschränken. Dabei war es wichtig, dass die Eigenschaften des Bahnhofs dem des zukünftigen Fernbahnhofs Diebsteich nahekommen. Hierbei ist die Art eines Durchgangsbahnhofs, das städtebauliche Umfeld als urbane Umgebung und der Verzicht einer Hauptbahnhofsfunction zu nennen.

Diese Daten wurden wiederum als Diagramme ausgewertet und in Relation zu den Daten des Bahnhofs Diebsteich gestellt.

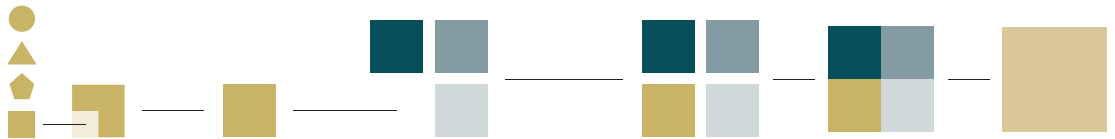
Das gewonnene Ergebnis, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung der Umgebung und das der baulichen Struktur, gilt als Grundlage in Form von Schlussfolgerungen für das spätere Konzept.

Eine weitere Annäherung an das Gebiet erfolgte durch die Analyse der mit dem Gebiet zusammenhängenden Akteure. Dabei wurden die Konzepte der Handelskammer, der Bürgerinnen und Bürger der Stadt in Form des „Zukunftsplans mehr Altona“, der Entwicklungskonzepte der Stadt und der Deutschen Bahn AG begutachtet und bewertet. Dazu kommen weitere Akteure, die kein eigenes Konzept aufgestellt haben. Die Forderungen der Akteure wurden in Schlussfolgerungsdiagrammen und textlich festgehalten.

2.3 Konzeptaufstellung

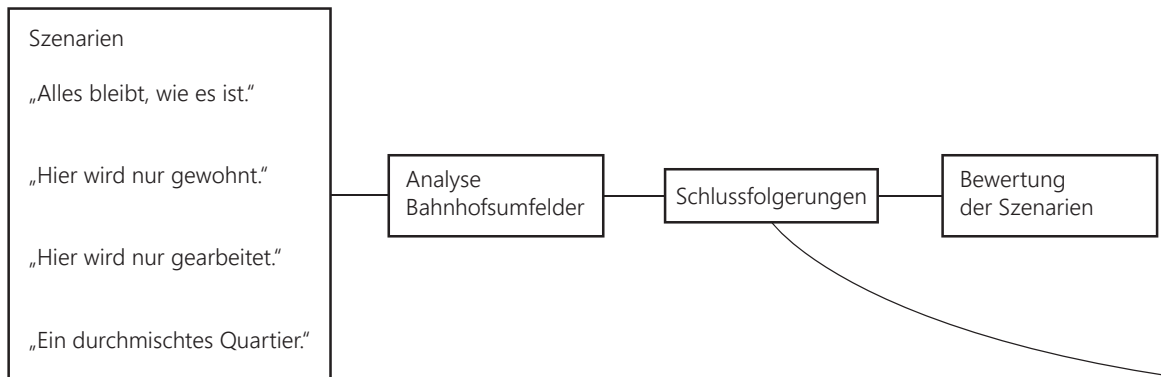
Als Zwischenschritt zur Ausarbeitung des Konzepts wurde sich dem Gebiet im zeichnerischen Auseinandersetzen und praktischen Skizzieren von Ideen und Gebäudkörpern genähert. Danach wurden auf Grundlage der Konzepte der Akteure eigene Szenarios gebildet.

Schematischer Ergebnisaufbau



Arbeitsprozess (inhaltlich)

Übergeordnete Analyse



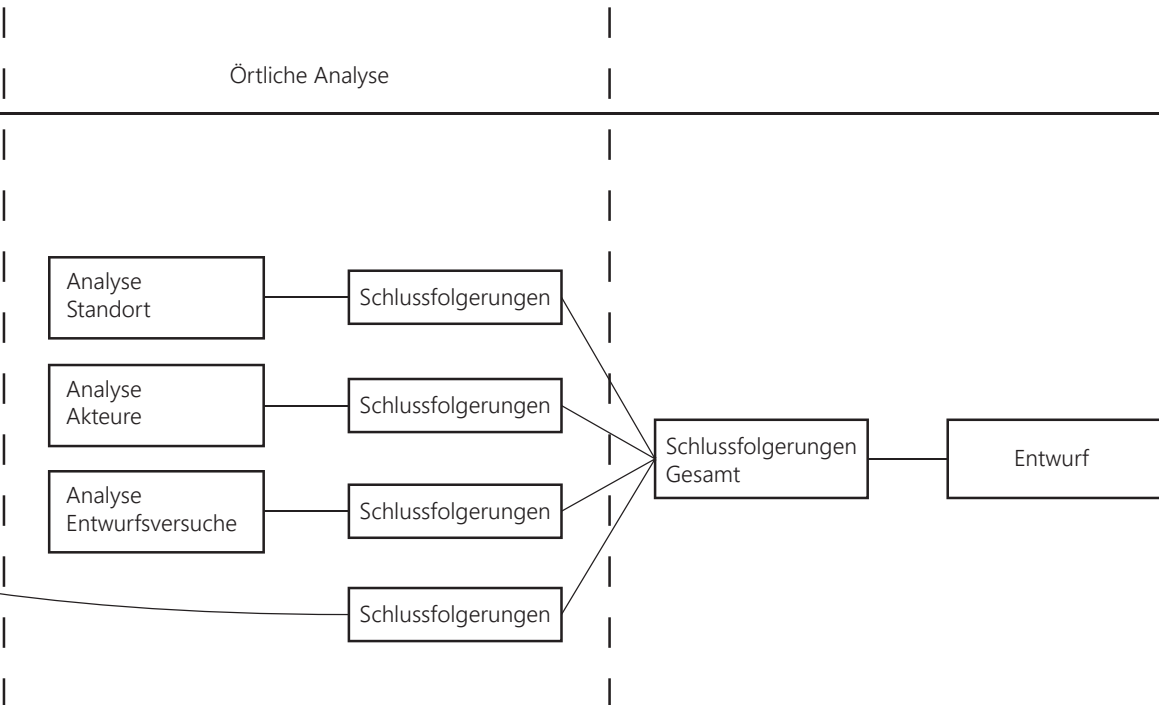
Abseits der Standardanalyse soll der Raum aus einem anderen Blickwinkel erfasst und entwickelt werden. Hierzu wurden einige mögliche konzeptuelle Pläne erstellt und diese nach Stärken und Schwächen bewertet. Das Ergebnis floss in ein Schlussfolgerungsdiagramm und wurde textlich festgehalten.

Basierend auf den Konzepten der Akteure entstanden vier Szenarien, um die vielfältigen Möglichkeiten der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes des neuen Fernbahnhofs Diebsteich aufzuzeigen. Auch hier fand eine Bewertung nach Bebauung und Nutzung statt. Daraus sind mehrere Schlussfolgerungen abgeleitet worden, die in das Konzept einfließen sollen.

2.4 Konzept

Basierend auf den Schlussfolgerungen der Analyse wurde das Konzept erstellt. Das Konzept soll Antworten auf die gestellten Anforderungen geben. Als Grundlage wurde dabei die zeichnerische Auseinandersetzung verwendet und in einem Rückkopplungsprozess weiterentwickelt.

Die abschließende Reflexion soll einen Überblick über die Erkenntnisse des Projekts geben und einen Ausblick auf die weitere Entwicklung des Gebiets aufzeigen.

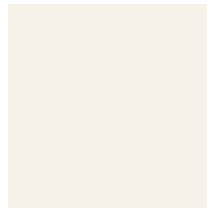
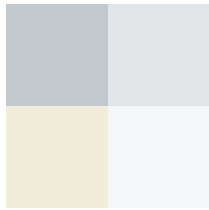
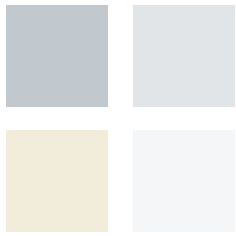








ÜBERGEORDNETE ANALYSE



3

ÜBERGEORDNETE ANALYSE

Analyseteil mit entwickelten Szenarien und dem Vergleich mit anderen Bahnhofsumfeldern.

Die übergeordnete Analyse ist der erste Schritt bei der Erarbeitung einer möglichen räumlichen Bebauung und Nutzung des Areals, in Form eines Entwurfs. Sie beinhaltet einen thematischen Einstieg in Form von vier simplen und frei gedachten Szenarien, eine Analyse der Bahnhofsumfelder und die anschließende Überprüfung und Beurteilung der Szenarien auf Basis der Schlussfolgerungen aus dem Analyseteil.

Dieser Abschnitt wird als „übergeordnet“ betitelt, da er ortsunabhängig Bahnhofsumfelder analysiert und ein auf Diebsteich ausgelegtes und für Diebsteich geeignetes Szenario als Ergebnis hervorbringt. Die Szenarien werden mit Hilfe der Schlussfolgerungen aus der Analyse der Bahnhofsumfelder auf ihre Tauglichkeit geprüft, sodass sich ein an vergleichbaren Bahnhofsumfeldern gemessenes Szenario herauskristallisiert. Dieses Szenario dient als Grundlage für eine ortsspezifische Entwicklung des Areals.

3.1 Szenarien

Die vier Szenarien sind frei gewählte und nicht ortsspezifische Überlegungen. Sie zeigen im Extremen auf, welche Entwicklungsmöglichkeiten das Gebiet hat und dienen dem Erzeugen von ersten Vorstellungen zur Bespielung und Entwicklung des Gebiets. Die Szenarien berücksichtigen dabei unterschiedliche Möglichkeiten zur Nutzung, Dichte und Bebauung des Gebiets in Form seiner spezifischen Eigenschaften und die Auswirkungen der kombinierten Eigenschaften auf den Stadtraum. Die überspitzten Darstellungsweisen dienen einer Vereinfachung der Ideen für die Nutzung des Raums, um vier unterschiedliche und eindeutige Bilder zu erzeugen.



„Alles bleibt, wie es ist.“

Szenario 1

Das Szenario 1 „Alles bleibt, wie es ist.“ beschreibt die Entwicklungsmöglichkeit, dass bis auf wenige Ausnahmen nichts im Gebiet passieren wird. Es wird davon ausgegangen, dass sich das Untersuchungsgebiet bestandsgemäß weiterentwickelt. Damit ist gemeint, dass der Gebäudebestand größtenteils bestehen bleibt und nur geringfügig erweitert wird. Bestimmte kleinteilige Bebauungen fallen weg und werden durch neue Gebäude ersetzt, welche gegebenenfalls auch anders als die vorherigen Gebäude genutzt werden.

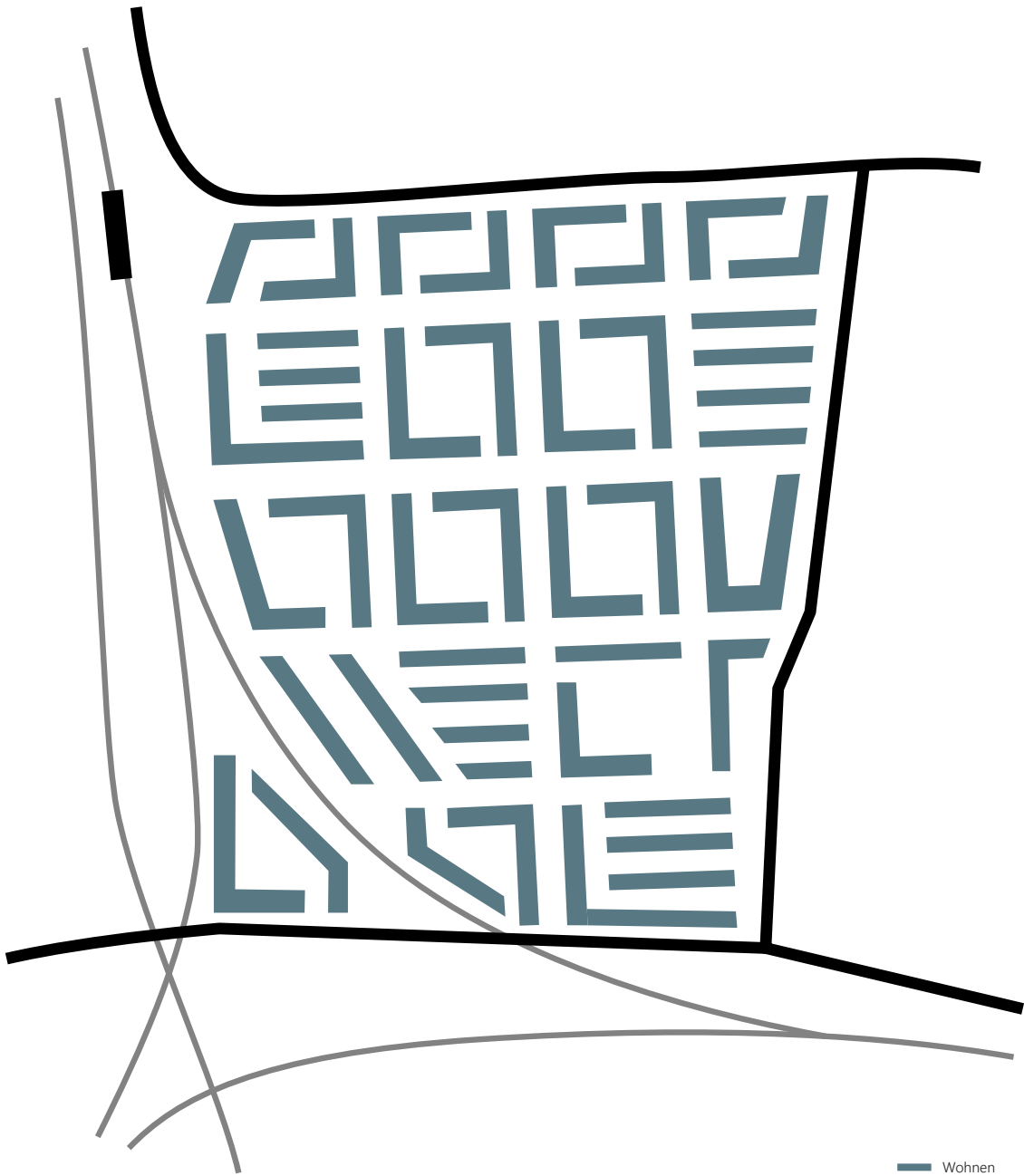
Die bereits vorhandene geringe Durchmischung der Nutzungen bleibt bestehen. Lediglich der Bereich des Wohnens prägt sich aufgrund des hohen Wohnungsdrucks in Großstädten leicht aus und wird in den ersetzten bzw. neu gebauten Gebäuden untergebracht. Die restlichen Nutzungsarten bestehen weiterhin und halten sich im Gebiet.

Die verschiedenen ansässigen Nutzungen bedingen die Herausbildung vielfältiger und diverser Nutzergruppen im Gebiet. Aufgrund der geringen Ausprägung einer Vielzahl der Nutzergruppen dominiert die gewerbliche Nutzung so stark, dass man kaum von einer richtigen Durchmischung der Nutzungen sprechen kann.

Die Bebauung des Gebiets weist eine geringe Dichte auf. Das ist hauptsächlich auf den großen Anteil un bebauter Flächen und die raumbeanspruchenden Solitäre zurückzuführen. Zusätzlich zu der geringen Dichte weist das Gebiet unterschiedliche und durchmischte Typologien auf. Neben

den markanten Solitären ist auch eine Zeilenbebauung und eine aufgebrochene Blockrandbebauung mit heterogener Hinterhofbebauung vorhanden.

Das Szenario bildet im Stadtraum durch die Dominanz einer Nutzung eine nahezu monofunktionale Insel und fügt sich nicht ins Stadtbild ein. Dem Ort lässt sich eine gewisse Zentralität durch den Bahnhof zusprechen, jedoch schafft das Gebiet selbst keine Zentralität. Es fehlen Plätze, Parks oder anderweitig zentralitätsschaffende Aspekte. Dementsprechend wird das Gebiet auch nur zweckgebunden aufgesucht (ausgenommen vom Bahnhof) und lädt aufgrund der nahezu monofunktionalen Nutzung nicht zum Besuchen ein. Ohne eine stärkere Durchmischung und neue Besucher bzw. andere Nutzer bleibt das Gebiet einseitig genutzt und nicht belebt.



— Wohnen

„Hier wird nur gewohnt.“

Szenario 2

Das Szenario 2 „Hier wird nur gewohnt.“ beschreibt die Entwicklungsmöglichkeit, dass sich im Gebiet ausschließlich Wohnnutzung ansiedelt. Alle übrigen vorhandenen Nutzungen verschwinden, sodass die gesamte Fläche einer konkreten Nutzung zugesprochen ist. Im Zuge dieser radikalen Veränderung der Nutzung wird von einem neuen Gebäudebestand ausgegangen, welcher auf das Wohnen zugeschnitten ist und eine ausschließliche Wohnnutzung gestattet.

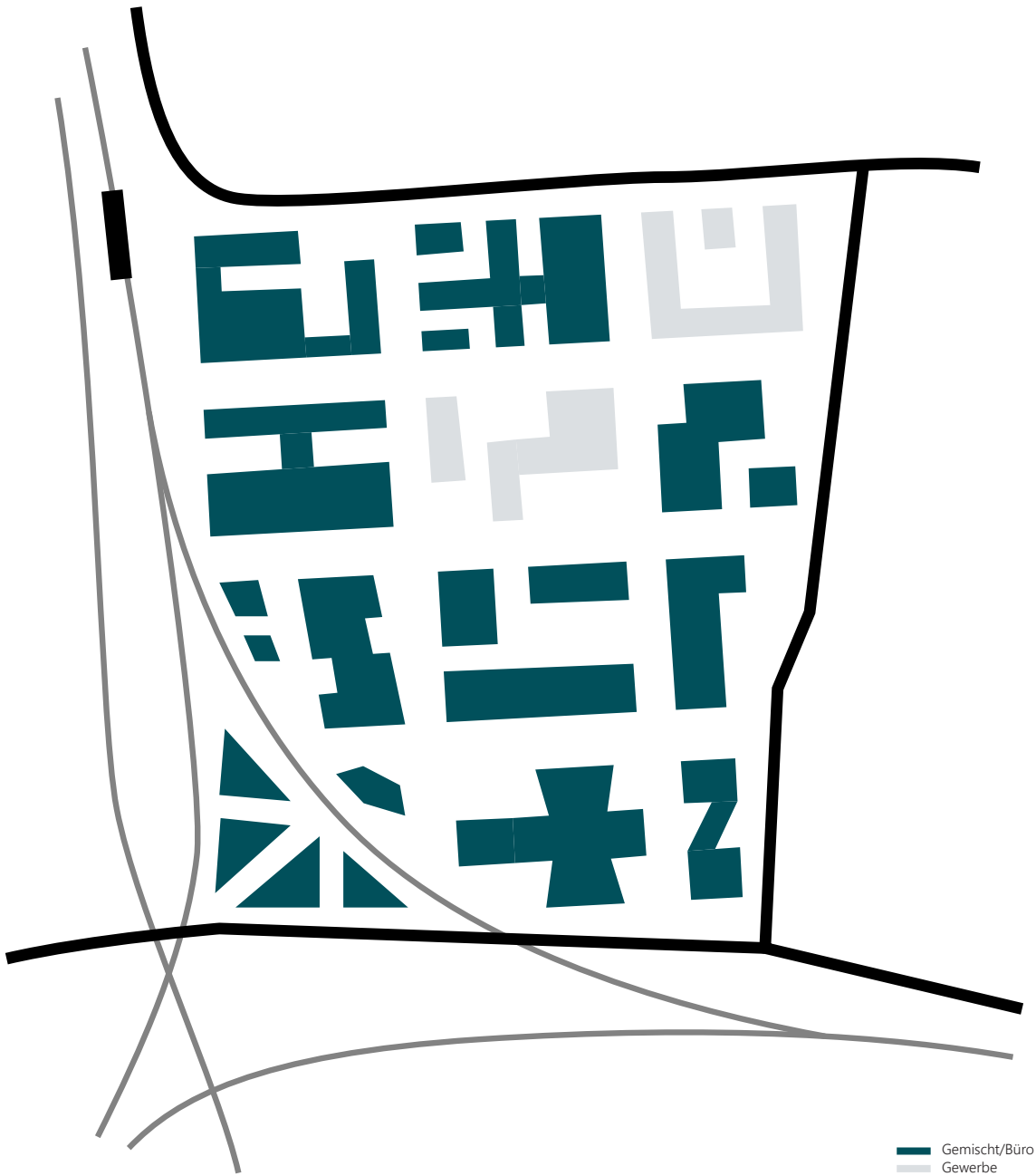
Durch den Wegfall der im Flächengrößenvergleich als dominant einzustufenden Nutzungen, welche im Bestand einen hohen Anteil als Hauptnutzung ausmachen, bleibt nur eine Nutzung – das Wohnen – vorhanden. Somit kann man bei der Beschränkung auf die Wohnnutzung im Gebiet nicht von einer Nutzungsdurchmischung sprechen.

Folglich sind in diesem Szenario auch nur wenige Nutzergruppen vorhanden. Außer den Bewohnern sind lediglich die Reisenden und Passanten im Gebiet vorzufinden, die entweder den Bahnhof aufsuchen oder das Wohnviertel durchqueren, ohne sich dort aufzuhalten. Somit weist auch die Anzahl der Nutzergruppen auf eine Homogenität der Nutzungsstruktur hin.

Die Bebauung des Wohngebiets weist eine hohe Dichte auf, was mit einer engen Bauweise und entsprechenden Bautypologien zusammenhängt. Die hier berücksichtigten Bautypologien sind eine Mischung aus einer gelockerten Blockrandstruktur und einer Zeilenstruktur, welche eine

effiziente Unterbringung der Wohnnutzung in einer urbanen und dichten Form ermöglichen.

Das Szenario bildet durch seine Homogenität eine monofunktionale Struktur im Stadtraum und bindet sich deshalb nicht darin ein. Somit steht auch in diesem Szenario das Gebiet im städtischen Gefüge inselartig dar. Aufgrund der durch die einseitige Nutzung entstandenen Monofunktionalität, schafft das Gebiet ausgenommen vom Bahnhof keine Zentralität. Lediglich für die Bewohner entsteht ein zentraler Ort, ihr Wohnort.



„Hier wird nur gearbeitet.“

Szenario 3

Das Szenario 3 „Hier wird nur gearbeitet.“ beschreibt die Entwicklungsmöglichkeit, dass sich im Gebiet ausschließlich Büro- und Gewerbenutzung ansiedelt. Die gesamte Fläche ist ausschließlich den beiden Nutzungsarten zugesprochen, während die ursprünglich dort angesiedelten Nutzungen nicht mehr vorhanden sind. Im Zuge dieser radikalen Veränderung der Nutzung wird von einem neuen Gebäudebestand ausgegangen, welcher auf die Büro- und Gewerbenutzung zugeschnitten ist und speziell diesen Nutzungen dient.

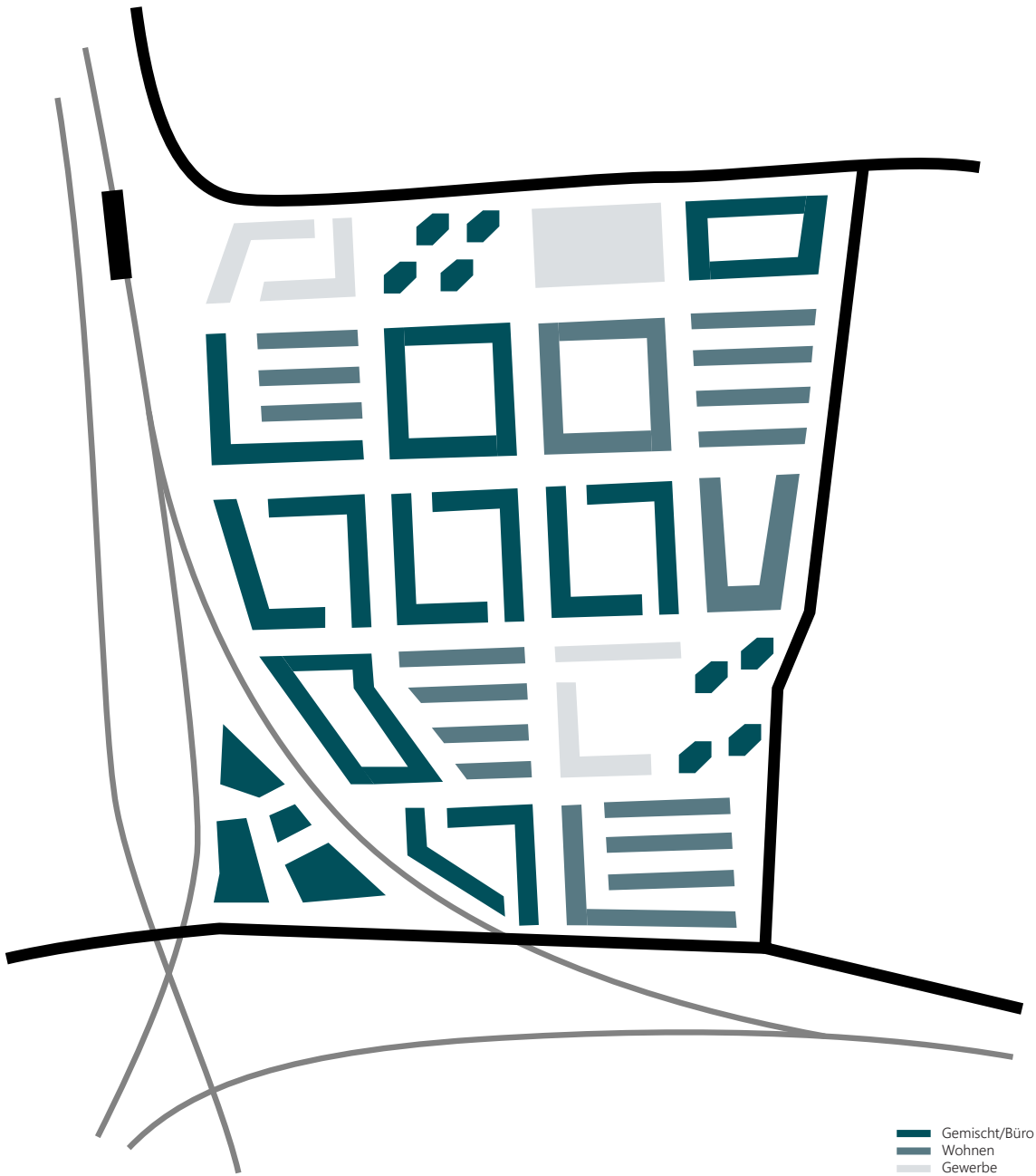
Die zuvor schon großflächig vorhandene gewerbliche Nutzung wird ausgeweitet und ergänzt durch die Ansiedlung von Büroflächen. Die vorherigen kleinflächigen Nutzungen weichen den beiden dominierenden Nutzungen. Durch die Beschränkung auf zwei Nutzungsarten kann man von einer, wenn auch nur sehr geringen, Nutzungsdurchmischung sprechen.

Die Anzahl an vorhandenen Nutzergruppen ist – bedingt durch die sehr geringe Nutzungsdurchmischung – entsprechend klein. Neben den hier arbeitenden Nutzern bilden nur die Reisenden und Passanten, die den Bahnhof aufsuchen oder nur passieren, eine weitere Nutzergruppe. Der Mangel vielfältiger Nutzergruppen unterstreicht die eigentliche Homogenität der Nutzungsstruktur.

Die Bauweise im Arbeiterviertel weist eine relativ hohe Dichte auf, was mit der im Gebiet angewendeten Bautypologie zusammenhängt. Es sind ausnahmslos raumbeanspruchende Solitäre umgesetzt

worden, welche genug Fläche für die Büro- und Gewerbenutzung beherbergen und das Erscheinungsbild stark prägen. In der hohen Bauweise schaffen sie zwar eine hohe Dichte, jedoch wird diese durch den großen Freiraum zwischen den Solitären wieder verringert beeinflusst.

Das Szenario bildet durch die Homogenität in Form von nur zwei im Gebiet vorhandenen Nutzungen, welche zusätzlich eine hohe Ähnlichkeit zueinander aufweisen, eine Insel im Stadtraum. Die Nutzungsstruktur lässt sich nahezu als monofunktional beschreiben. Die Anzahl der Nutzergruppen beschränkt sich wie im zweiten Szenario speziell auf eine Gruppe, die hier arbeitenden Nutzer. Für sie entsteht dabei eine gewisse Zentralität, welche auf ihren Arbeitsplatz als Anlaufpunkt zurückzuführen ist. Für andere Nutzer entfaltet das Gebiet abgesehen vom anliegenden Bahnhof als zentraler Ort keinerlei Zentralität. Somit ist das Gebiet zwar tagsüber durch die hier Arbeitenden belebt, außerhalb der Arbeitszeiten jedoch ungenutzt.



„Ein durchmishtes Quartier.“

Szenario 4

Das Szenario 4 „Ein durchmishtes Quartier.“ beschreibt die Entwicklungsmöglichkeit, dass sich im Gebiet mehrere unterschiedliche Nutzungen von Wohnen über Büro bis hin zu Gewerbe ansiedeln. Die vorherige gering vorhandene Nutzungsdurchmischung wurde verstärkt, indem die Flächenverteilung der Nutzungen angepasst wurde. Der Gebäudebestand ist hierbei großteilig ersetzt worden, je nach Kompatibilität der neu verteilten Nutzung mit dem jeweiligen Gebäude.

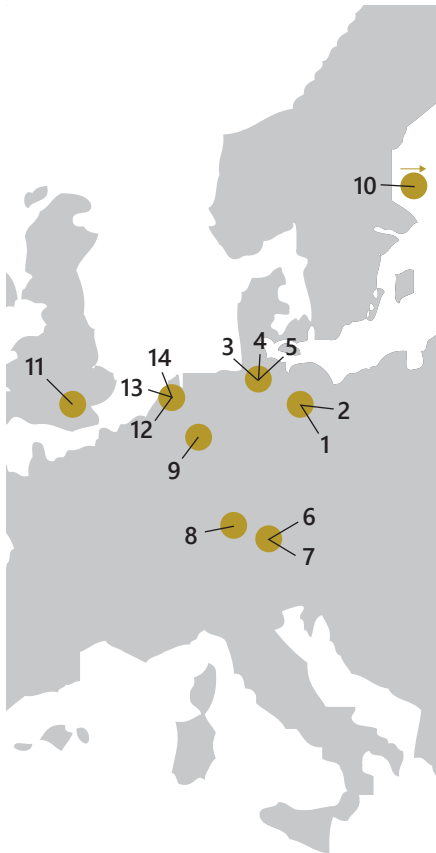
Die zuvor dominierende gewerbliche Nutzung ist erheblich zurückgegangen, wohingegen die kleinflächigen Nutzungen einen größeren Flächenanteil erhalten haben, sodass jede Nutzung gleichmäßig berücksichtigt wird. Die Umverteilung der Flächeninanspruchnahme der jeweiligen Nutzung bewirkt eine hohe Durchmischung der Nutzungen.

Durch die Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen im Gebiet bestehen dementsprechend auch mehrere unterschiedliche Nutzergruppen. Neben den Bewohnern bilden auch die hier Arbeitenden eine Nutzergruppe. Hinzu kommen weitere Passanten, die beispielsweise im Gebiet einkaufen oder sich hier aufhalten, und die Reisenden, welche gezielt den Bahnhof aufsuchen.

Das durchmischte Quartier weist eine dichte Bauweise auf, was mit den vorhandenen Bautypologien zusammenhängt. Die Bautypologien sind eine Mischung aus unterschiedlichen Strukturen. Von einer Blockrandstruktur bis zu einer solitären Bauform ist alles vorzufinden. Diese

Durchmischung entsteht durch die Kombination aus den alten Bestandsgebäuden und den neu errichteten Bauformen, welche eine Erhöhung der Dichte bezwecken und den erweiterten Nutzungen Raum bieten.

Das Szenario formt durch die Beherbergung mehrerer Nutzungsarten eine heterogene Struktur im Stadtraum, wodurch sich das Gebiet gut in diesen einfügt. Durch die Berücksichtigung mehrerer auch im Umfeld anliegenden Nutzungen, knüpft das Gebiet passend an die Umgebung und das städtische Gefüge an. Abgesehen von dem Bahnhof schaffen die verschiedenen Nutzergruppen eine gewisse Zentralität, welche aufgrund der hohen Nutzungsdurchmischung im Quartier entsteht. Für mehrere Nutzergruppen ist das Gebiet ein zentraler Anlaufpunkt, wodurch nutzerübergreifend diese Zentralität erzeugt wird. Durch das Auftreten der verschiedenen Nutzer wird das Quartier zu vielen unterschiedlichen Zeiten genutzt und ist dadurch tageszeitenunabhängig belebt.



3.2 Analyse Bahnhofsumfelder

Um nun eines der vier vorgestellten Szenarien als Ausgangslage für die weitere Entwicklung des Areals um den zukünftigen Fernbahnhof zu wählen, bedarf es einer Grundlage zu ihrer Beurteilung. Für die Auswahl eines Szenarios werden bestimmte Kriterien festgesetzt.

Zur Ermittlung des erstrebenswerten Bahnhofsumfelds und der Bestimmung eines Szenarios werden folgend die Umfelder nationaler und internationaler Bahnhöfe verglichen und analysiert. Es soll ermittelt werden, wie andere Bahnhofsumfelder baulich aussehen und nutzungsbezogen gegliedert sind, um einen Eindruck von einem „typischen“ Bahnhofsumfeld zu bekommen und einen Orientierungsrahmen für Diebsteich aufzustellen. Die hierbei ausschlaggebenden Kriterien sind die im Umfeld angesiedelten Nutzungen mit ihrer Verteilung und die um den Bahnhof liegende Bebauung. Die Ermittlung dieser Kriterien ermöglicht dann im weiteren Verlauf die Beurteilung der Szenarien und die Entscheidung bezüglich einer Entwicklungsrichtung.

Ausgangslage – Steckbriefe

Bei der Auswahl der zu untersuchenden Bahnhöfe wurden diverse mit Diebsteich vergleichbare Bahnhöfe ermittelt, die mit dem zukünftigen Fernbahnhof in zwei bestimmten Merkmalen übereinstimmen oder ähnlich sind: Die Referenzen dürfen kein Hauptbahnhof sein, dürfen jedoch auch kein Bahnhof in einer ländlichen Region sein. Sie müssen ein Stadtbahnhof bzw. ein Bahnhof im städtischen Umfeld sein. Das zweite Merkmal der Bahnhöfe ist, dass sie ein Durchgangsbahnhof sein müssen, wie es auch der zukünftige Bahnhof Diebsteich sein wird. Erst wenn beide Merkmale auf einen Bahnhof zutreffen, ist er für eine Untersuchung und Ermittlung des in Diebsteich benötigten Umfelds tauglich und wird tiefergehend analysiert.

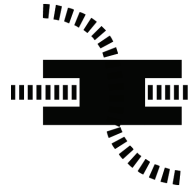
Nach dem Überprüfen vieler nationaler und internationaler Bahnhöfe haben sich 14 Bahnhöfe herauskristallisiert, die in den zuvor bestimmten Merkmalen mit Diebsteich übereinstimmen. Zu diesen Referenzbahnhöfen wurden Steckbriefe ausgearbeitet. Sie enthalten grundlegende Informationen über den jeweiligen Bahnhof und drei hervorgehobene Eigenschaften: Die Bauform des Bahnhofs, die baulichen Maßnahmen und die Anzahl der Reisenden pro Tag.

Die hervorgehobenen Eigenschaften sind kategorisiert, sodass die Bahnhöfe in eine von jeweils drei Kategorien zur Bauform (Durchgangs-, Kopf- und Kreuzungsbahnhof), vier Kategorien zur baulichen Maßnahme (Bahnhofsrenovierung, Renovierung mit umliegender Bahnstadt, Bahnhofsneubau und Neubau mit umliegender Bahnstadt) und drei Kategorien zu den Reisenden (0 - 40.000, 40.000 - 100.000, > 100.000) fallen. Die Kategorisierung dieser

drei Eigenschaften dient lediglich der Ermöglichung eines Vergleichs der Bahnhöfe untereinander.

Zusätzlich enthalten die Steckbriefe zwei Kartenausschnitte, die zum einen mittels farblich markierter Flächen schemenhaft die Verteilung der Nutzungen (eingeteilt in sechs Kategorien) vom Bahnhofsumfeld zeigen und zum anderen die im Umfeld vorhandene Bebauung mit möglichen Neubauten abbilden. Die Neubauten sind dabei Gebäude(-züge), welche in den vergangenen Jahren entstanden sind oder in den nächsten Jahren entstehen werden. Die Karten sind im Maßstab 1: 15.000 beigefügt, damit auch das weitere Umfeld der Bahnhöfe ersichtlich wird und in der Analyse berücksichtigt werden kann.

Anhand der Steckbriefe können die Bahnhofsumfelder dann nach den zwei zur Beurteilung der Szenarien benötigten Kriterien (Nutzungen und Bebauung) analysiert werden.



Kreuzungsbahnhof



Bahnhofsrenovierung mit Bahnstadt



130 000 Reisende

Berlin Gesundbrunnen

Der Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen ist im Jahr 1872 in Betrieb gegangen und bediente zuerst die Bahnverbindung nach Stettin. Später folgte die Eröffnung der Berliner Ringbahn, an welche der Bahnhof angeschlossen wurde. Durch die Eröffnung der Berliner Nordbahn fünf Jahre später, wickelte der Bahnhof verstärkt Umsteigeverkehr ab und wurde zu dem bis heute wichtigen Knotenpunkt in der Stadt. Aufgrund des zweiten Weltkriegs und die folgende Teilung Berlins in Ost und West, wurde der Bahnhof mangels verkehrender Züge bis zum Tag des Mauerbaus 1961 stillgelegt. Nach der Errichtung der Mauer konnte nur der halbe Ring wieder befahren werden.

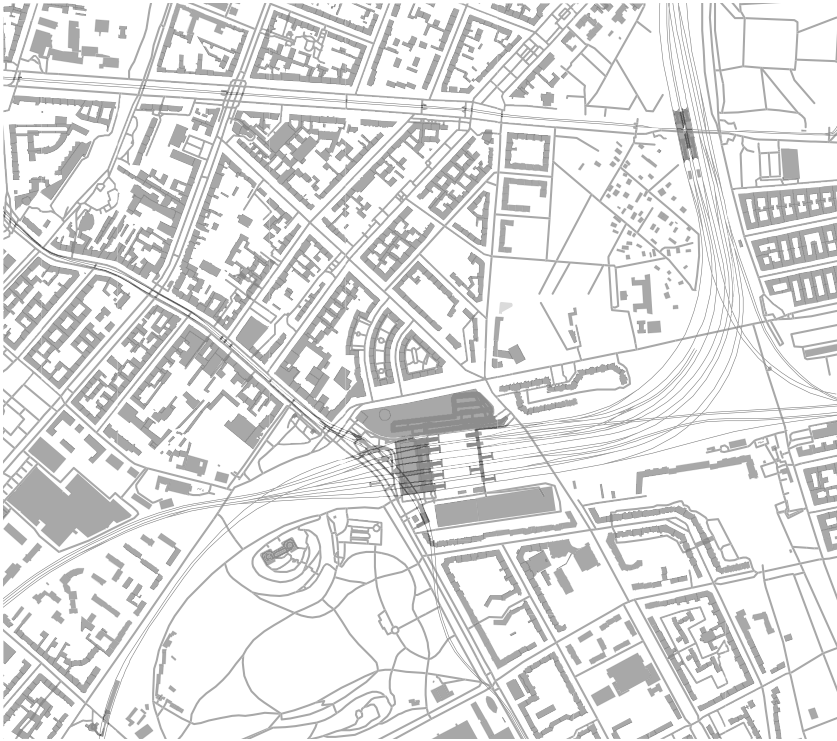
In den 90er Jahren wurde das sogenannte Pilzkonzept in

Berlin beschlossen, wodurch die Wiederherstellung des Fernbahnbetriebs folgte. Dafür wurden die Bahnanlagen und das Bahnhofsgebäude umgestaltet (vgl. Kurpjuweit 2005).

Der Fern- und Nahverkehrsbahnhof Berlin-Gesundbrunnen liegt an der Berliner Ringbahn und bildet dessen Nordkreuz. Direkt am Bahnhof liegt das Einkaufszentrum Gesundbrunnen-Center.


Berlin

Bundeshauptstadt
3.520 031 Einwohner
891,68 km²
Deutschland



Neubauten
Berlin Gesundbrunnen

1: 15 000 N |


 Neubau




Flächennutzung
Berlin Gesundbrunnen

1: 15 000 N |

 Büro, Mischnutzung

 Wohnen

 bes. funktionale Prägung

 Gewerbe

 Grün



Durchgangsbahnhof



Bahnhofsrenovierung
mit Bahnstadt



100 000 Reisende

Berlin Ostbahnhof

Der heutige Ostbahnhof von Berlin wurde im Jahre 1842 als Frankfurter Bahnhof eröffnet. Der damalige Kopfbahnhof bediente die Strecke nach Frankfurt (Oder). Mit dem Bau der Berliner Stadtbahn wurde der Bahnhof zu einem Durchgangsbahnhof ausgebaut und in Schlesischer Bahnhof umbenannt. 1870 wurde der Betrieb des damaligen Ostbahnhofs auf den Schlesischen Bahnhof verlegt, sodass er funktional der neue Ostbahnhof war. Mehrere Linien Richtung Osten und Südosten wurden dort abgefertigt, weshalb er als das Tor in Osten bezeichnet wurde.

In den 1950er Jahren wurde der Bahnhof unter der Führung der DDR von Schlesischer Bahnhof in Ostbahnhof umbenannt und bediente weitere Bahnlinien Richtung Skandinavien und Balkan.

1987 wurde der Bahnhof grundlegend umgebaut und erweitert. Bis zum Jahr 1998 war er der Berliner Hauptbahnhof, bis durch die Zusammenlegung der Staatsbahnen nach der Wende er wieder den Titel des Ostbahnhofs bekam (vgl. Straschewski 2008).

Heute ist der Bahnhof durch die Umgestaltung der Umgebung geprägt und durch die nahegelegene Mercedes-Benz Arena.

Berlin

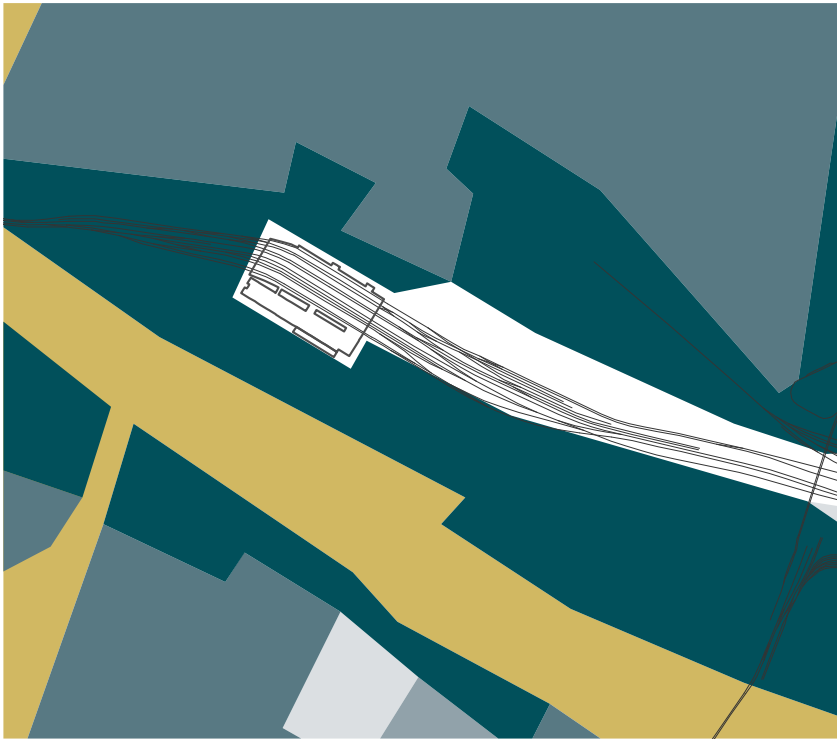
Bundeshauptstadt
3.520 031 Einwohner
891,68 km²
Deutschland



Neubauten
Berlin Ostbahnhof

1: 15 000 N |

■
Neubau



Flächennutzung
Berlin Ostbahnhof

1: 15 000 N |

■ Büro, Mischnutzung
 ■ Wohnen
 ■ bes. funktionale Prägung
 ■ Gewerbe
 ■ Grün



Kopfbahnhof



Bahnhofsrenovierung
mit Bahnstadt



100 000 Reisende

Hamburg Altona

1844 wurde der erste Bahnhof Altona durch die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft erbaut. Durch die Eisenbahnstrecke zwischen Nord- und Ostsee versprach man sich bessere Absatzmöglichkeiten von Waren.

Errichtet wurde der erste Bahnhof an einem steil abfallenden Hang, später auch „Altonaer Balkon“ genannt. Ab 1866 wurde der Bahnhof auch der Endpunkt der westlichen Verbindungsbahn aus Hamburg. Durch den stark zunehmenden Eisenbahnverkehr entstanden ab 1880 Pläne zur Erweiterung des Bahnhofs. Ebenfalls erhielt der Bahnhof den Namen Hamburg-Altona, da durch das Groß-Hamburg-Gesetz Altona eingemeindet wurde.

1979 entstand die unterirdische City-S-Bahn Hamburg im

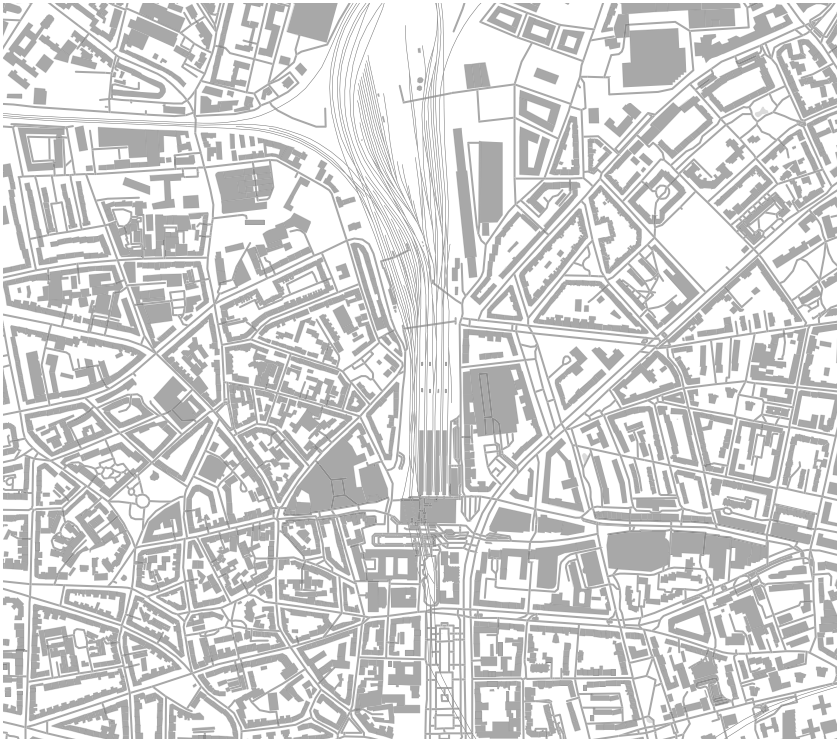
westlichen Teil des Bahnhofs. Das heutige Bahnhofsgebäude wurde 1979 errichtet. Der zwei-stöckige Betonbau wurde in drei Jahrzehnten mehrmals renoviert und versucht freundlicher zu gestalten.

Seit Mitte der 1990er entstanden Überlegungen den Fernbahnhof zu verlegen. 2014 wurde die Verlegung nach Diebsteich durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt bekannt gegeben. Auf den freigewordenen Flächen entsteht das Quartier „Neue Mitte Altona“. Der Siegerentwurf sieht 2000 Wohnungen und Grünflächen vor.

Das erste und zweite Stockwerk beherbergen einen Media Markt, im Erdgeschoss und Untergeschoss befinden sich Ladengeschäfte für Reisebedarf (vgl. DMM 2016).

Hamburg

Stadtstaat
1.787 408 Einwohner
755,30 km²
Deutschland



Neubauten
Hamburg Altona

1: 15 000 N |

 **Neubau**





Flächennutzung
Hamburg Altona

1: 15 000 N |

 **Büro, Mischnutzung**

 **Wohnen**

 **bes. funktionale Prägung**

 **Gewerbe**

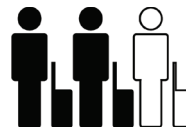
 **Grün**



Durchgangsbahnhof



Bahnhofsrenovierung



43 000 Reisende

Hamburg Dammtor

Benannt nach einem ehemaligen Tor der Stadtbefestigung, wurde der erste Bahnhof Dammtor 1866 als Teil der neugebauten Verbindungsbahn Hamburg-Altona errichtet. Der Durchgangsbahnhof befand sich mit der nördlichen Seite zur Alsterglaciis zugewandt, südlich befand sich ein kleiner Vorplatz welcher sich Richtung Binnenalster erstreckte. Heute steht hier das Cine-maxx-Kino. Er verfügte über zwei Gleise für die Hamburg-Altona Verbindung und ein Sondergleis für den Zug des Kaisers.

Der neue Bahnhof von 1903 wurde westlich des ersten Bahnhofs errichtet während der andere noch in Betrieb war. Er führt den Beinamen „Kaiserbahnhof“, da Kaiser Wilhelm II. bei den Feierlichkeiten anwesend war. Die Hallenkonstruktion aus

Sandstein im Jugendstil wurde über den vier Gleisen mit Mittelbahnsteig errichtet. Das Gebäude des Architekten Ernst Moeller steht heute unter Denkmalschutz. Den Reisenden nach zu urteilen ist Hamburg-Dammtor der drittgrößte Fernbahnhof Hamburgs (vgl. kulturkarte 2017).

In der Halle befinden sich ca. 30 Geschäfte und Gastronomiebetriebe. Nördlich des Bahnhofs, entlang der Edmund-Siemers-Allee befindet sich das Hauptgebäude der Universität Hamburg und verläuft mit mehreren Gebäuden im Wohn- und Geschäftsviertel Grindel. Südlich des Bahnhofs befindet sich das Messe- und Veranstaltungszentrum CCH und man gelangt zum botanischen Garten von Pflanzen und Blumen.

Hamburg

Stadtstaat
1.787 408 Einwohner
755,30 km²
Deutschland



Neubauten
Hamburg Dammtor

1: 15 000 N |

■
Neubau



Flächennutzung
Hamburg Dammtor

1: 15 000 N |

■ Büro, Mischnutzung
■ Wohnen
■ bes. funktionale Prägung
■ Gewerbe
■ Grün



Durchgangsbahnhof



Bahnhofsrenovierung

NN Reisende

Hamburg Harburg

Eröffnet wurde der erste Harburger Bahnhof 1847 für die Bahnstrecke Celle-Harburg. Er diente überwiegend als Güterbahnhof für Stück- und Expressgut. 1872 wurde ein weiterer Bahnhof mit der Eröffnung nach Hamburg gebaut. Dieser befand sich an der Grubestraße (heute: Hannoversche Straße) in Richtung Elbbrücken. Dieser wurde 1897 durch den heutigen Bahnhof ersetzt. Bis 1927 behielt der Bahnhof die Bezeichnung Harburg-Hauptbahnhof, danach bis 1938 Harburg-Wilhelmsburg Hauptbahnhof und schließlich Hamburg-Harburg.

Der Bahnhof besteht aus einem Personenbahnhof mit drei Bahnsteigen à zwei Bahngleisen, einem Tunnel mit sechs Gleisen für den S-Bahnverkehr und einer Gleisharfe

für den örtlichen Güterverkehr. Der frühere Rangierbahnhof wurde durch die Verlegung nach Maschen stillgelegt. Früher befand sich nordöstlich des Passagierbahnhofs das Ausbesserungswerk Hamburg-Harburg, dessen Hallen denkmalgeschützt sind. Hier befindet sich heute ein Baumarkt.

Der Bahnhof ist der wichtigste Bahnhof für die südlich der Elbe gelegenen Stadtteile. Im Fernbahnhof halten neben Intercity-Express-, Intercity- und Euro-City auch Nachtzüge. Westlich des Bahnhofs der Hannoverschen Straße folgend erstreckt sich die Harburger Altstadt und es folgt die S-Bahn-Station Harburg-Rathaus (vgl. Ullheimer 2017).

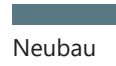
Hamburg

Stadtstaat
1.787 408 Einwohner
755,30 km²
Deutschland



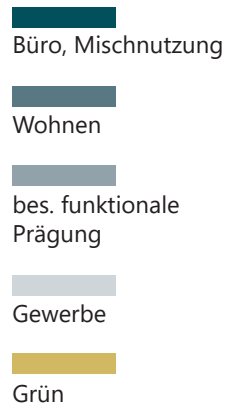
Neubauten
Hamburg-Harburg

1: 15 000 N |



Flächennutzung
Hamburg-Harburg

1: 15 000 N |





Kopfbahnhof



Bahnhofsrenovierung
mit Bahnstadt

NN Reisende

München Ostbahnhof

Der Bahnhof München-Ost wurde im Jahre 1871 als Haltestelle Haidhausen eröffnet und bediente die Bahnstrecke nach Neuötting. Vier Jahre später wurde Haidhausen eingemeindet und trug fortan den Namen Bahnhof München-Ost. Ende des 19. Jahrhunderts kamen Verbindungen nach Rosenheim, Deisenhofen und München-Schwabing dazu.

Während des zweiten Weltkriegs wurde der Bahnhof durch Luftangriffe komplett zerstört. Erst 1952 wurde er provisorisch wiederhergerichtet und in Betrieb genommen. 1985 bekam der Bahnhof das bis heute bestehende Empfangsgebäude, welches vor ein paar Jahren saniert wurde. Durch das Projekt München 21 wurden Streckenabschnitte so umgebaut, dass eine Verbindung im 10-Minuten-Takt

nach Leuchtenbergring möglich wurde (vgl. mvv-muenchen.de, Ostbahnhof 2017).

Am heutigen Bahnhof ist eine Einkaufspassage, ein Busbahnhof und eine Stelle der Stadtverwaltung vorhanden. Er ist der dritte Fernbahnhof der Stadt München und ein beliebter Treffpunkt für Nachtschwärmer durch die Nähe zur Ausgehmeile.

München

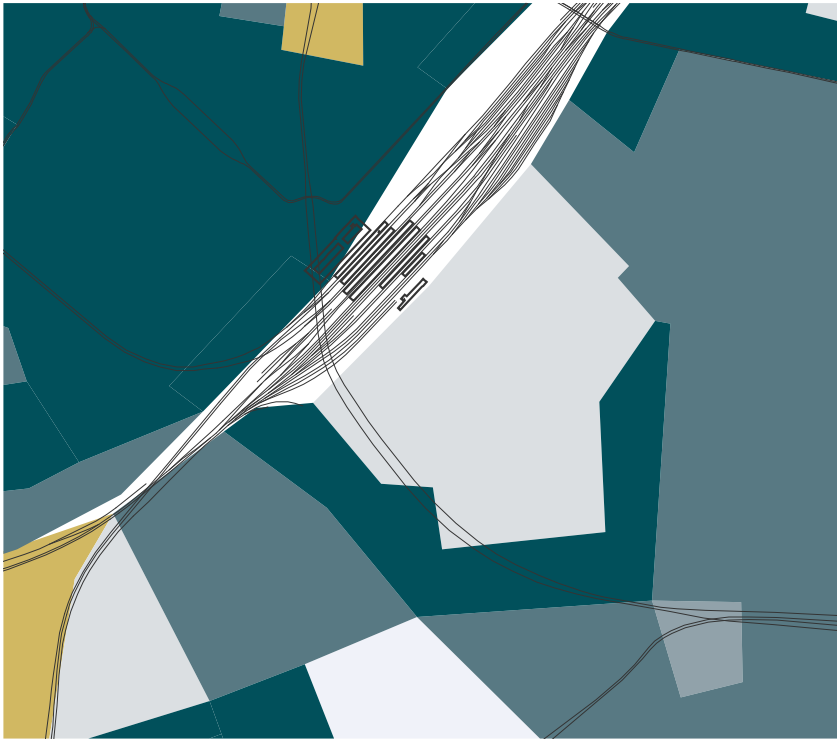
Landeshauptstadt
1.450 381 Einwohner
310,70 km²
Deutschland



Neubauten
München Ostbahnhof

1: 15 000 N |

■
Neubau



Flächennutzung
München Ostbahnhof

1: 15 000 N |

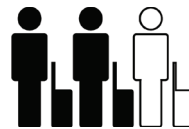
■ Büro, Mischnutzung
 ■ Wohnen
 ■ bes. funktionale Prägung
 ■ Gewerbe
 ■ Grün



Durchgangsbahnhof



Bahnhofsrenovierung
mit Bahnstadt



85000 Reisende

München Pasing

Der Bahnhof München-Pasing, oder auch Westbahnhof genannt, wurde im Jahre 1840 eröffnet und diente der Zugverkehrsabwicklung der damaligen Bahnstrecke München-Augsburg. Damals war es lediglich ein Haltepunkt der Gemeinde Pasing mit entsprechend kleinem Bahnhofsgebäude. 14 Jahre später wurde der Streckenabschnitt nach Starnberg eröffnet und der Haltepunkt wurde zu einem wirklichen Bahnhof umgebaut.

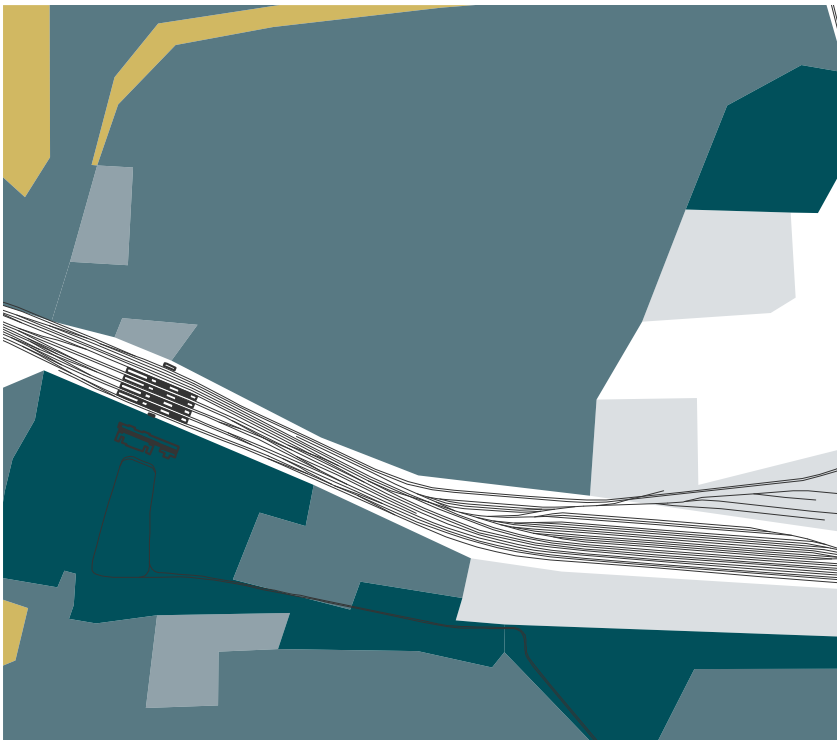
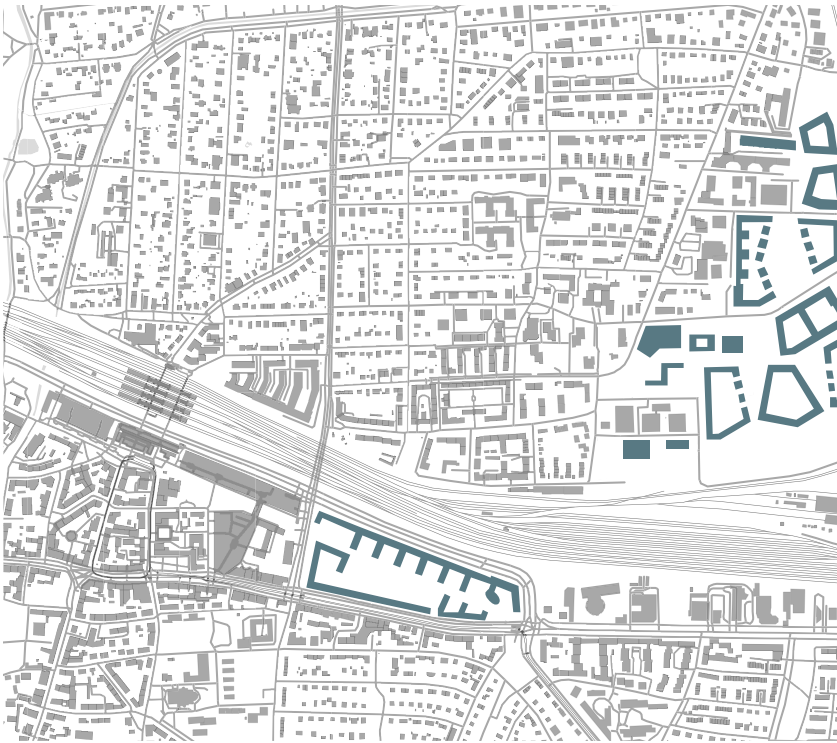
Mit den Jahren gewann der Bahnhof an Bedeutung aufgrund der Nähe zur Stadt München, und bekam mehr und mehr Bahnstrecken. Anfang 1900 wurde der Bahnhof durch eine weitere Strecke nach Herrsching erweitert und wurde ein Verkehrsknotenpunkt für München und die Nachbargemeinden. Den Namen

München-Pasing erhielt der Bahnhof durch das NS-Regime, die 1938 den Namen änderten. Anfang der 70er Jahre wurde die S-Bahn an den Bahnhof angebunden, um für die Münchener Olympiade das Verkehrsnetz auszuweiten.

Heute findet man am Bahnhof die Pasing Arcaden, die neben dem regionalen und überregionalen Fernverkehr täglich viele Menschen zum Bahnhof ziehen (mvv-muenchen.de, Pasing 2017).

München

Landeshauptstadt
1.450 381 Einwohner
310,70 km²
Deutschland





Durchgangsbahnhof



Bahnhofsrenovierung
mit Bahnstadt

NN Reisende

Neu-Ulm Bahnhof

Der Bahnhof der zu Bayern gehörenden Stadt Neu-Ulm wurde im Jahr 1853 errichtet.

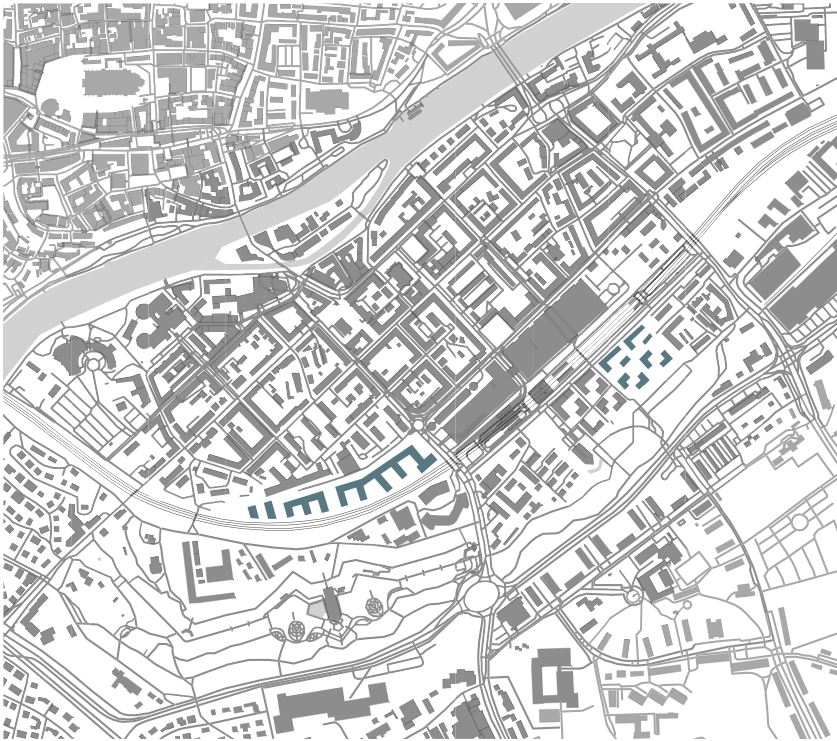
Auslöser waren die im Jahr 1852 begonnenen Bauarbeiten für die Eisenbahnbrücke über die Donau, die während dem Bau der Bahn von Ulm über Augsburg nach München errichtet wurde. Im Jahr 2007 wurde im Zuge des Projekts Neu-Ulm 21 der Bahnhof in ein offenes Trogbauwerk verlegt. Dabei wurden die Bahnsteige auf der nordöstlichen und südwestlichen Seite überdeckelt (vgl. Brill 2017). Der Bahnhof mit vier Gleisen und zwei Mittelbahnsteigen wird täglich von 120 Zügen unterschiedlicher Verkehrsunternehmen bedient.

Das neue Bahnhofsgebäude liegt im Südwesten der Bahnanlagen des südöstlich der Stadtmitte von

Neu-Ulm gelegenen Bahnhofs. Das alte Gebäude wurde nach der Umstellung auf den automatisierten Fahrkartenverkauf im Jahr 2007 abgerissen. Der unmittelbar am Bahnhof vorzufindende Zentrale Umsteigepunkt (Neu-Ulm ZUP) ist ein wichtiger Knotenpunkt im Neu-Ulmer Nahverkehr.

In unmittelbarer Umgebung entstand parallel das Einkaufszentrum Glacis-Galerie und ein neues Wohnviertel.

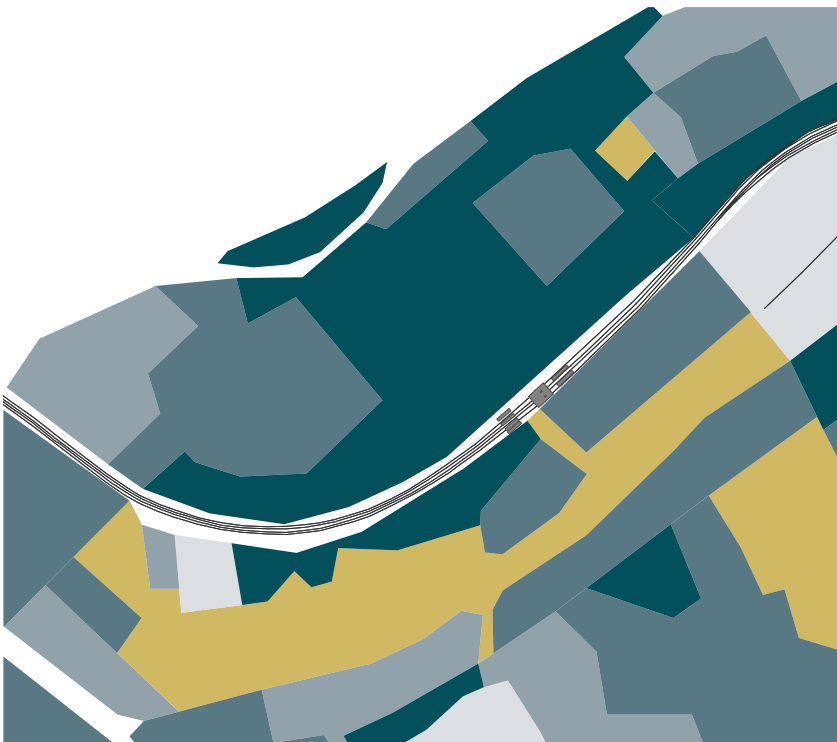
Neu-Ulm
Kreisstadt
57237 Einwohner
80,96 km²
Deutschland



**Neubauten
Neu-Ulm**

1: 15 000 N |

■
Neubau



**Flächennutzung
Neu-Ulm**

1: 15 000 N |

■
Büro, Mischnutzung

■
Wohnen

■
bes. funktionale
Prägung

■
Gewerbe

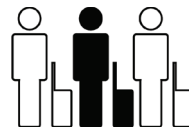
■
Grün



Durchgangsbahnhof



Bahnhofsrenovierung
mit Bahnstadt



6000 Reisende

Bahnhof Leverkusen-Opladen

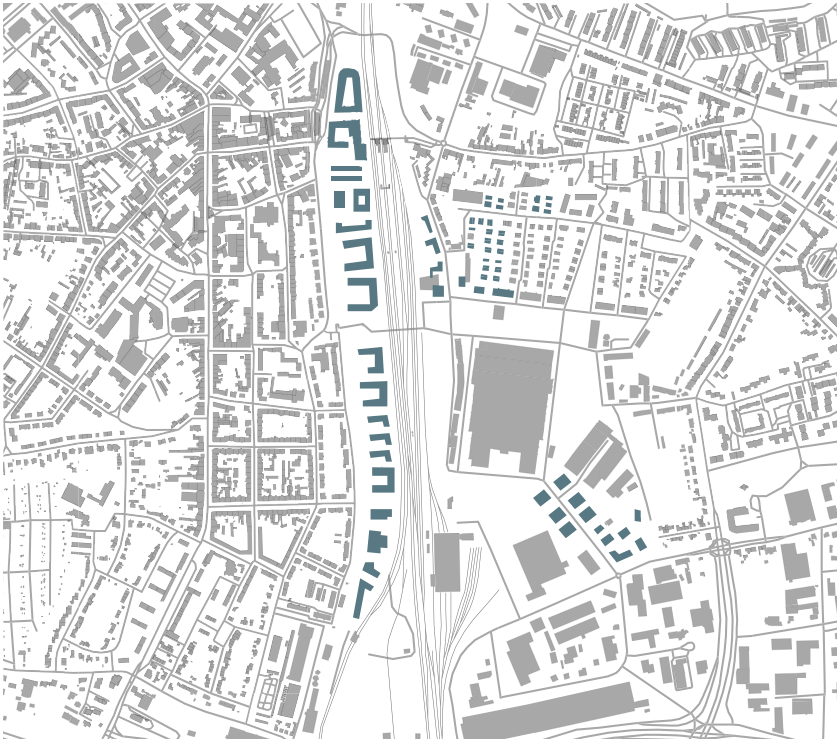
An der Bahnstrecke Gruiten-Köln—Deutz liegt der Bahnhof Leverkusen Opladen. Dieser ist einer von sechs Schienenverkehrshalten, die sich auf zwei unterschiedlichen Strecken durch Leverkusen aufteilen. Besonders für Berufspendler in Richtung Köln als auch in Richtung Wuppertal ist der Bahnhof von Bedeutung.

Erst im Jahr 1867 wurde die Strecke als Zweigstrecke der Strecke Düsseldorf-Wuppertal mit Opladen als Endpunkt errichtet. Das damals errichtete Bahnhofsgebäude blieb bis 1965 in Funktion. Als die Rheinische Eisenbahngesellschaft eine Strecke von Troisdorf über Düsseldorf nach Mühlheim errichtete kreuzten die beiden Strecken sich in Opladen. Die beiden Eisenbahngesellschaften

konnten sich auf keinen gemeinsamen Bahnhof einigen, sodass gegenüber dem vorhandenen Bahnhof ein zweiter errichtet wurde und lange nach der Verstaatlichung beider Bahngesellschaften stillgelegt wurde.


Im Rahmen der Neuen Bahnstadt Opladen, eine Konversion ehemaliger Bahnflächen in einen gemischt genutzten Stadtteil, wurde der Bahnhof bis zum Jahr 2017 umgebaut und modernisiert (vgl. neue bahnstadt opladen 2017).

Lev.-Opladen
Stadtteil
23108 Einwohner
6,72 km²
Deutschland



**Neubauten
Lev.-Opladen**

1: 15 000 N |

 **Neubau**





**Flächennutzung
Lev.-Opladen**

1: 15 000 N |

 **Büro, Mischnutzung**

 **Wohnen**

 **bes. funktionale
Prägung**

 **Gewerbe**

 **Grün**



Durchgangsbahnhof



Bahnhofsrenovierung
mit Bahnstadt



65200 Reisende

Bahnhof Helsinki Pasilan

Etwa drei Kilometer nördlich des Zentrums Helsinkis liegt der Stadtteil Pasila. Dieser liegt an der sogenannten Hauptbahn Finnlands.

In der Umgebung des zweitbetriebsamsten Bahnhofs des Landes befinden sich eine große Anzahl an Arbeitsplätzen, sowie das Messezentrum und die Multifunktionshalle „Hartwall Arena“. Der Bahnhof trennt das in den 1960er Jahren erbaute Ost-Pasila von dem in den 1980er Jahren gebaute West-Pasila. Von den traditionellen Holzhäusern haben sich bis heute nur wenige erhalten. Ursprüngliche Planungen den Bahnhof der Hauptstadt an diesen Ort zu verlegen wurden aufgegeben. Das gegenwärtige Bahnhofsgebäude, ein Reiterbahnhof dessen Empfangsgebäude sich

wie eine Brücke über den Bahnsteigen befindet, wurde 1990 fertiggestellt.

Derzeit wird wegen der verkehrstechnisch günstigen Lage geplant in Mittel-Pasila, in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs, einen neuen Stadtteil mit Wohn- und Gewerbeflächen zu errichten. Unter anderem sollen mehrere Bürotürme und eine neue Metrolinie entstehen (vgl. Zucchi 2017)

Helsinki
Hauptstadt
630072 Einwohner
715,55 km²
Finnland



Neubauten
Helsinki Pasilan

1: 15 000 N |

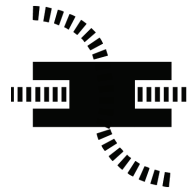
■
Neubau



Flächennutzung
Helsinki Pasilan

1: 15 000 N |

■ Büro, Mischnutzung
■ Wohnen
■ bes. funktionale Prägung
■ Gewerbe
■ Grün



Kreuzungsbahnhof



Bahnhofsrenovierung
mit Bahnstadt



219353 Reisende

Bahnhof London Stratford

Stratford liegt im östlich der Londoner Innenstadt und wird als Einkaufsviertel wahrgenommen. Während den Olympischen Spielen 2012 entstanden in der Umgebung des Bahnhofs die Wettkampfstätten, die Unterkünfte der Olympioniken, die in Eigentums- und Sozialwohnungen umgewandelt wurden, und der Olympiapark. Das nördlich des Bahnhofs gelegene Einkaufszentrum Westfield Stratford City ist das größte Londons.

Der Bahnhof gilt als der zentrale Verkehrsknotenpunkt im Osten Londons zwischen der Underground und der Docklands Light Railway sowie zu einigen Fernverkehrslinien. Zuerst nahm die Eastern Counties Railway im Jahr 1839 den Verkehr in dem neu errichteten Bahnhof auf und erschloss die östlichen

Stadtteile. Ein Jahr später kam die „Northern and Eastern Railway“ - Eisenbahngesellschaft hinzu und erschloss die nordöstlich der Stadt gelegenen Gebiete. In den 40er Jahren kamen die Underground und im Jahr 1987 die Dockland Light Railway hinzu (vgl. White 1987). Im Jahr 2018 ist ein weiterer Anstieg der Fahrgäste mit der Inbetriebnahme der Crossrail-Strecke zu erwarten.

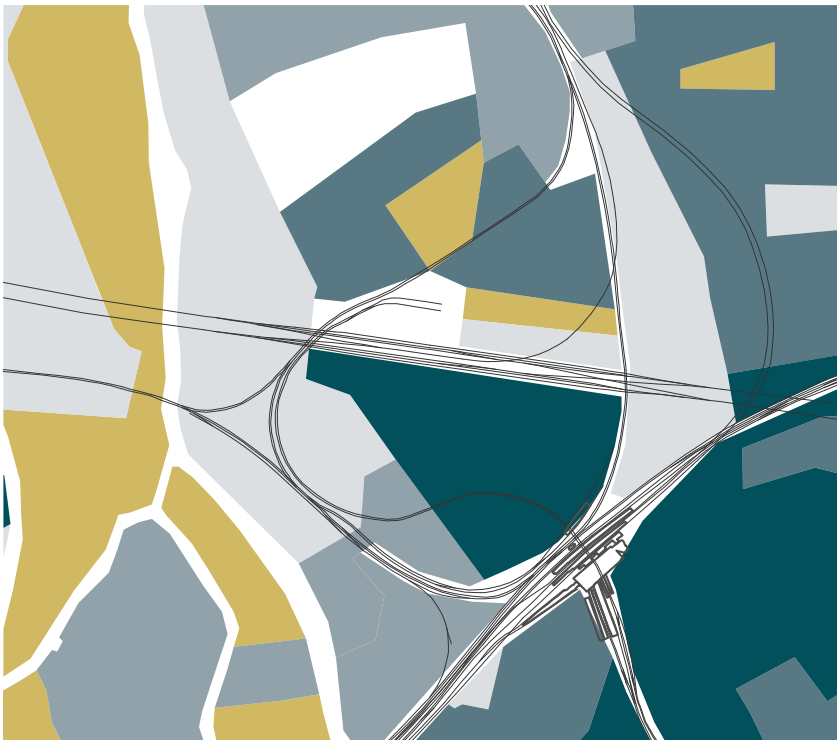
London
Hauptstadt
8.538 689 Einwohner
1572 km²
Großbritannien



Neubauten
London Stratford

1: 15 000 N |

■
Neubau



Flächennutzung
London Stratford

1: 15 000 N |

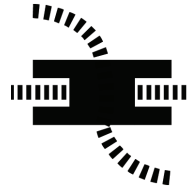
■
Büro, Mischnutzung

■
Wohnen

■
bes. funktionale
Prägung

■
Gewerbe

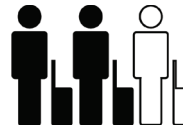
■
Grün



Kreuzungsbahnhof



Bahnhofsneubau mit Bahnstadt



47804 Reisende

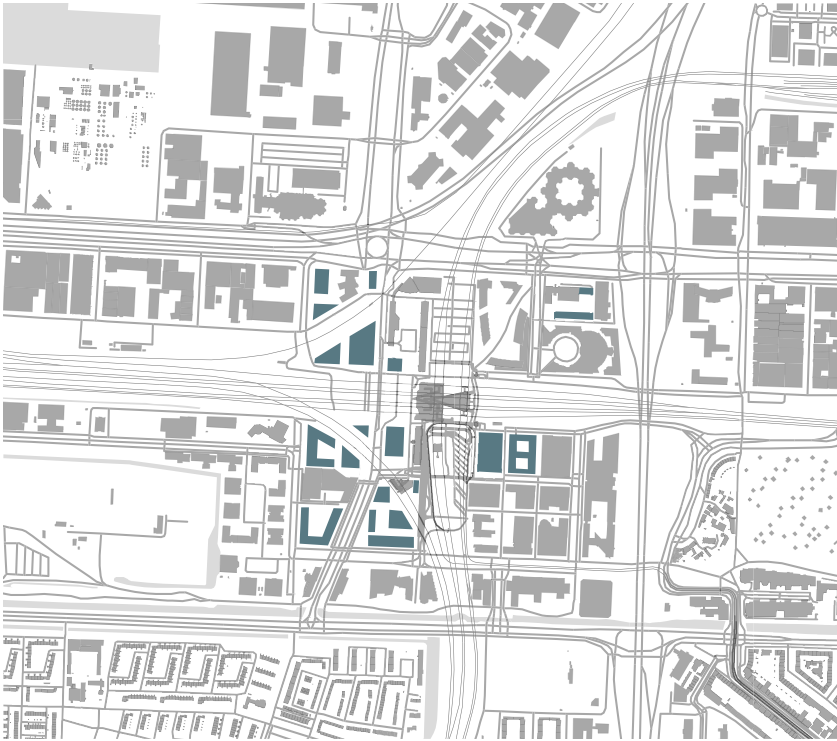
Bahnhof Amsterdam Sloterdijk

Der zweitmeistfrequentierte Bahnhof in Amsterdam ist der Knotenpunkt für den Nah- und Fernverkehr Sloterdijk. Nordwestlich des Hauptbahnhofs wurde der damalige Bahnhof 1956 etwas weiter südlich erbaut, um das frühere Dorf Sloterdijk und die westlichen Stadtviertel zu erschließen. Mit der Verlegung und Neueröffnung 1986 wurde der heutige Kreuzungsbahnhof fertiggestellt. Nutzten den Bahnhof vormals ausschließlich Anwohner ist dieser heute, aufgrund der in der Umgebung entstandenen Bürogebäude, ein Pendlerbahnhof.

Bis in das Jahr 2015 erfuhr der Bahnhof einige Renovierungsarbeiten, wobei das Bahnhofsgebäude umgestaltet wurde. So wurde nach dem Vorbild des Bahnhofs der Stadt Leiden der

Eingang für mehr Geschäfte und Einrichtungen umstrukturiert (vgl. stationsweb.nl 2017). Mit der dem Café „De Amsterdamsche Tram“ wurde seit 2011 bis zum Januar 2017 an die Blaue Tram nach Haarlem erinnert.

Amsterdam
Hauptstadt
838 338 Einwohner
219 km²
Niederlande



Neubauten
Amsterdam Sloterdijk

1: 15 000 N |

■
Neubau



Flächennutzung
Amsterdam Sloterdijk

1: 15 000 N |

■
Büro, Mischnutzung

■
Wohnen

■
bes. funktionale
Prägung

■
Gewerbe

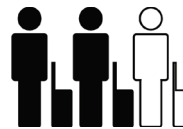
■
Grün



Durchgangsbahnhof



Bahnhofsneubau mit Bahnstadt



42265 Reisende

Bahnhof Amsterdam Zuid

Der Durchgangsbahnhof Amsterdam Zuid liegt im Süden des Stadtzentrums Amsterdams und wurde im Jahr 1977 eröffnet. Dieser wird vom Fern- und Regionalverkehr, als auch vom Nahverkehr bedient. Bis zum Jahr 2006 wurde mit dem Namenszusatz WTC an das nahegelegene WorldTradeCenter, ein Handelszentrum, hingewiesen. In den nächsten Jahren soll der Bahnhof zu den Wichtigsten der Niederlande ausgebaut werden.

Der Bahnhof ist Zentrum des entstehenden Geschäftsviertels Zuidas, das nach den Vorbildern von La Défense in Paris und Canary Wharf in London ausgebaut werden soll. Gegenwärtig sind schon einige Geschäftsbauten von Banken und Dienstleistungsunternehmen entstanden. Zusätzlich wurde

beschlossen den neuen Stadtteil so anzulegen, dass der Verkehr und die Infrastruktur mit einem 1200 Meter langen Tunnel überdeckelt werden und so bis 2030 eine Neubaufläche von 24ha entsteht. Im Jahr 2030 soll das Projekt fertiggestellt sein (vgl. Amsterdam Zuidas 2017)

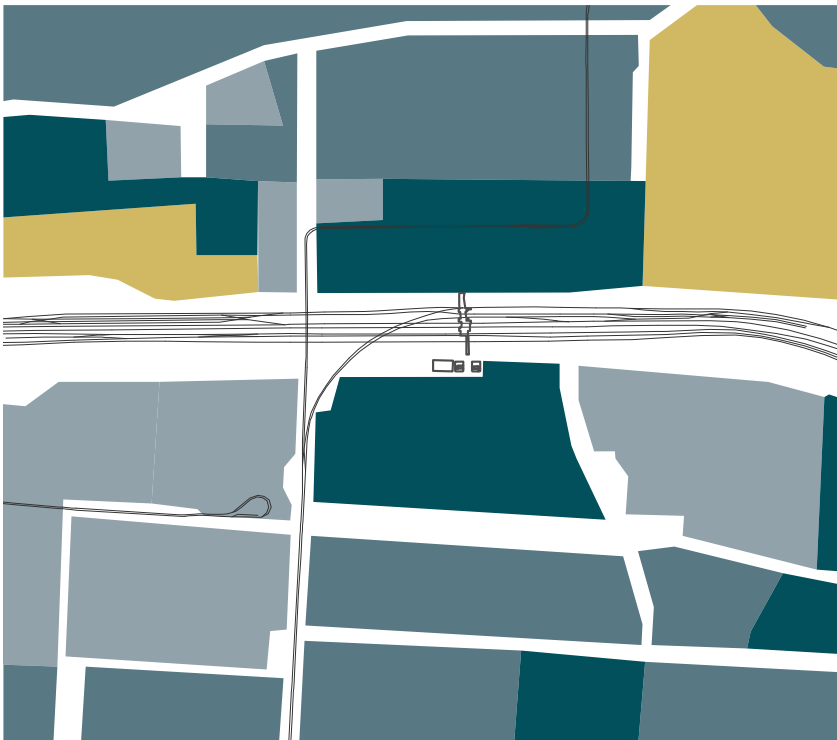
Amsterdam
Hauptstadt
838 338 Einwohner
219 km²
Niederlande



**Neubauten
Amsterdam Zuid**

1: 15 000 N |

■
Neubau



**Flächennutzung
Amsterdam Zuid**

1: 15 000 N |

■
Büro, Mischnutzung

■
Wohnen

■
bes. funktionale
Prägung

■
Gewerbe

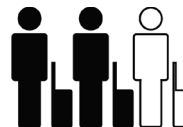
■
Grün



Durchgangsbahnhof



Bahnhofsneubau mit Bahnstadt



21545 Reisende

Bahnhof Amsterdam Bijlmer Arena

Der Bahnhof liegt im Südosten der niederländischen Hauptstadt und ist einer der größten Bahnhöfe der Niederlande. Der 1971 eröffnete Bahnhof hat 6 oberirdische und 2 unterirdische Gleise. Die zuerst noch auf Straßenniveau befindliche Haltestelle wurde 1977 in die Hochlage versetzt und schließt die 1996 eröffnete Amsterdam Arena an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr an. Zuletzt wurde der Bahnhof im Jahr 2007 renoviert und umgebaut.

In der Umgebung befindet sich nicht nur die Arena, sondern auch das Wohnviertel Bijlmermeer. Im Amsterdamer Stadtteil Zuidoost. Entsprechend des Paradigma der funktionellen Stadt nach Le Corbusier wurden bis 1975 der wabenförmige Hochhauskomplex mit 12000 Wohnungen


fertiggestellt, von denen ein Teil wieder abgerissen wurde. Ausgelöst durch den Flugzeugabsturz des El Al Fluges 1982 im Jahr 1992 wurde das Viertel auf Grund seiner sozialen Schieflage grundlegend umstrukturiert, um es für die Mittelklasse und höhere Einkommensschichten attraktiver zu machen. Dazu entstanden in den letzten Jahren vermehrt Eigentumswohnungen und Häuser (vgl. Vernieuwing Bijlmermeer 2004). Zudem ist ein Entertainment Center geplant, dass unter anderen mehr kulturelle Nutzungen möglich macht (vgl. archello 2017).

Amsterdam
Hauptstadt
838 338 Einwohner
219 km²
Niederlande



Neubauten
Amsterdam Bijlmer
ArenA

1: 15 000 N |


Neubau





Flächennutzung
Amsterdam Bijlmer
ArenA

1: 15 000 N |


Büro, Mischnutzung


Wohnen


bes. funktionale
Prägung


Gewerbe

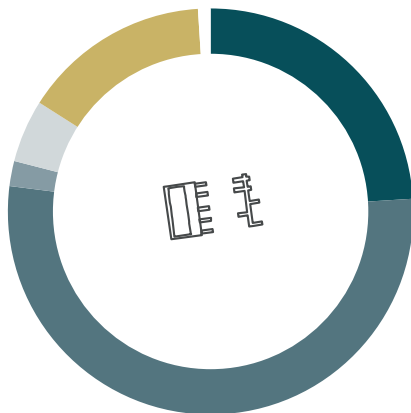

Grün

3.2.1. Nutzung

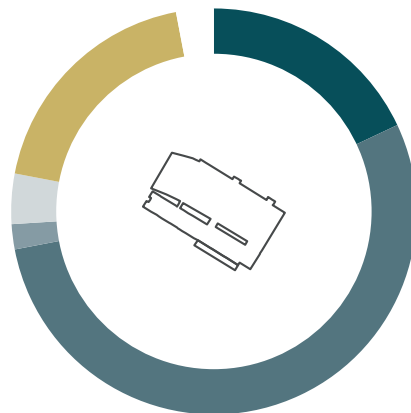
Um herauszufinden, welche Nutzung unser Untersuchungsraum am zukünftigen Fernbahnhof Diebsteich benötigt, werden mittels der jeweiligen Karte zur Flächen-nutzung die unterschiedlichen Nutzungen des Umfelds erfasst und ausgewertet. Die in dem Kartenausschnitt markierten Flächen wurden in prozentuale Anteile des gesamten Umfelds übertragen, sodass in Werten sichtbar wird, wie umfangreich eine Nutzung an den Bahnhöfen ausgeprägt bzw. wie groß- oder kleinteilig eine Nutzung vorhanden ist. So ergeben sich 14

unterschiedliche in Werten festgehaltene Flächenverteilungen.

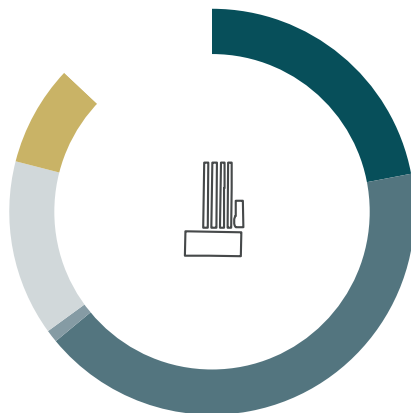
Die ermittelten prozentualen Werte sind wie folgt für jeden der 14 Bahnhöfe als Diagramm dargestellt: Je nach der Reisenden-zahl bzw. Kategorie der Reisenden des jeweiligen Bahnhofs variiert die Kreisgröße des Diagramms, wodurch Diagramme in drei Größen vorhanden sind. Im Kreisdiagramm steht ein vereinfachter Grundriss des zugehörigen Bahnhofs, der der Veranschaulichung der Bahnhofsgröße dient und in jedem Diagramm zur Vergleichbarkeit maßstabsgerecht ist.



Berlin Gesundbrunnen



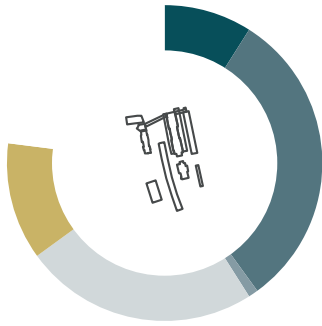
Berlin Ostbahnhof



Hamburg-Altona



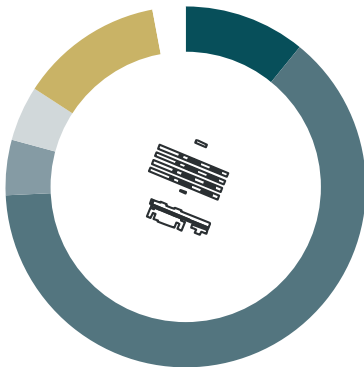
Hamburg-Dammtor



Hamburg-Harburg



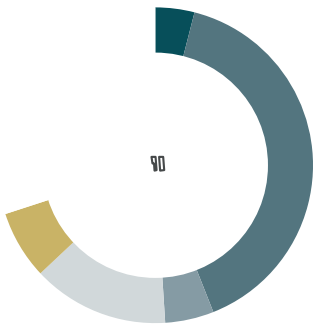
München Ostbahnhof



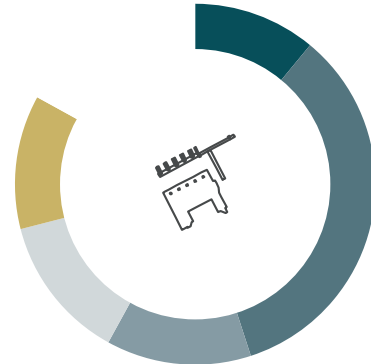
München-Pasing



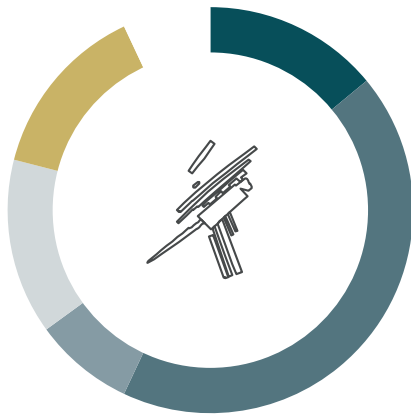
Bahnhof Neu-Ulm



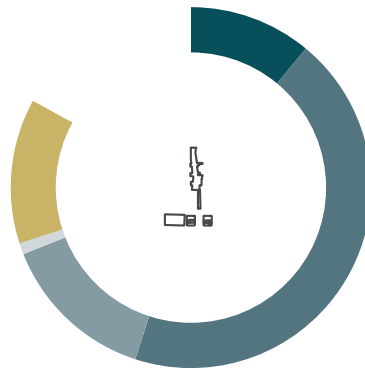
Bahnhof Leverkusen-Opladen



Bahnhof Helsinki Pasilan



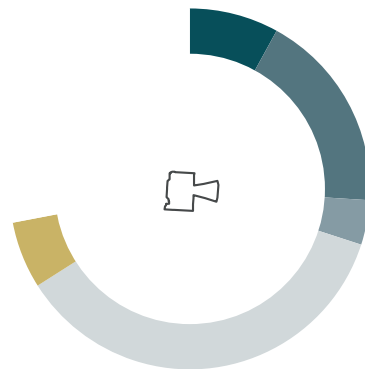
Bahnhof London Stratford



Bahnhof Amsterdam Zuid



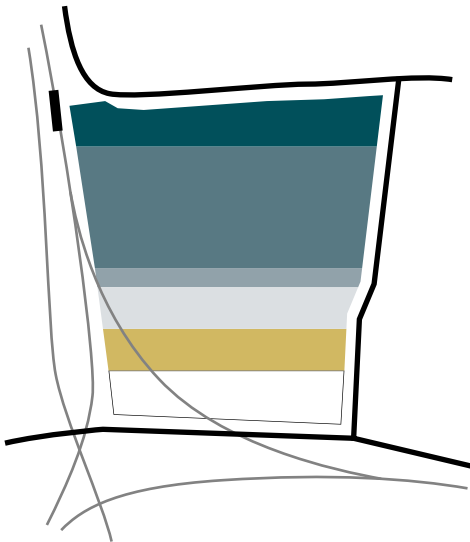
Bahnhof Amsterdam Bijlmer Arena



Bahnhof Amsterdam Sloterdijk

Bei der Betrachtung der Diagramme fällt auf, dass die Flächenverteilung je nach Reisendenkategorie unterschiedlich ist. Die Bahnhöfe, die aus der gleichen Kategorie stammen und die gleiche Diagrammgröße haben, sind in der Verteilung der Nutzungen teilweise sehr ähnlich. Auch

kategorieübergreifend weisen ein Großteil der 14 Bahnhofsumfelder Ähnlichkeiten in der gemischten Nutzung und der Wohnnutzung auf, wodurch sich bereits Tendenzen für eine mögliche Nutzung des Bahnhofsumfelds am zukünftigen Fernbahnhof Diebsteich ablesen lassen.



1. Kriterium - Nutzungsverteilung

Übertragung

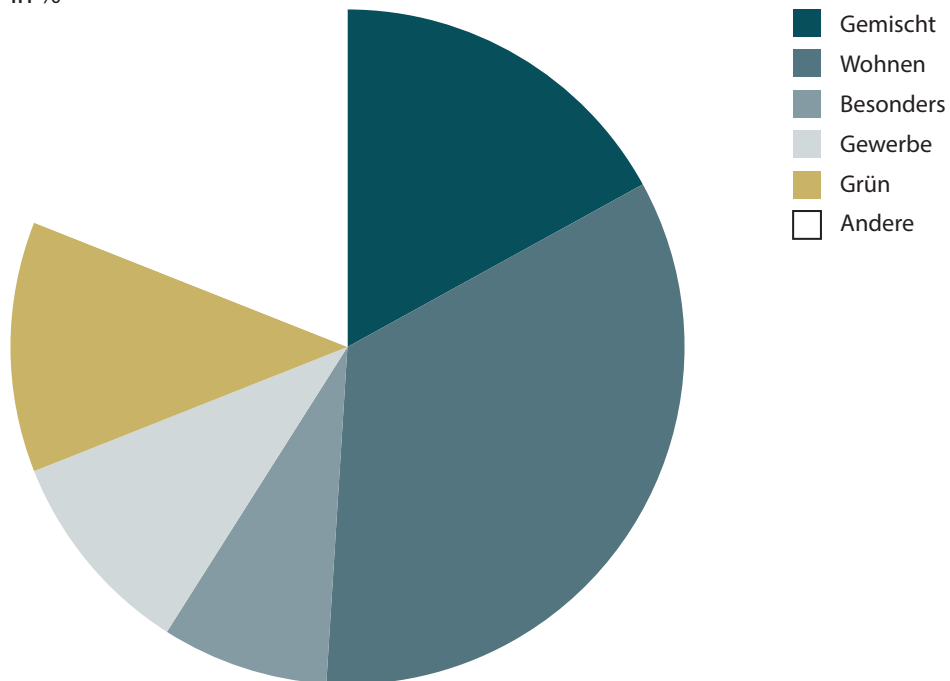
Die in den Diagrammen genutzten Werte stehen vorerst nur für sich und sind individuell nicht wirklich auf den Untersuchungsraum Diebsteich übertragbar. Um auf eine konkrete für Diebsteich erforderliche Flächenverteilung der Nutzungen schließen zu können, ist aus den Werten der Flächenverteilung der 14 Bahnhofsumfelder der Mittelwert für jede Nutzungsart errechnet worden. Aus der Errechnung eines durchschnittlichen Prozentwerts für jede der sechs Nutzungsarten ergibt sich aus der Betrachtung der Referenzen eine gesamte durchschnittliche Flächenverteilung.

Aus den 14 prozentualen Verteilungen der Nutzungen ergeben sich sechs Mittelwerte, einer für jede Nutzung. Die gemischte Nutzung nimmt im Durchschnitt 15% des Bahnhofsumfelds ein, während die Wohnnutzung den größten Anteil mit durchschnittlich 38% hat. Den geringsten Flächenanteil besitzt die besonders funktionale Prägung mit gerade mal durchschnittlich 6%, wohingegen die gewerbliche Nutzung wiederum 13% des „typischen“ Bahnhofsumfelds belegt, ebenso der Grünraum. Die übrigen 15% der Umgebung sind anderweitig genutzte Flächen bzw. Flächen, denen keine bestimmte Nutzung zugeordnet ist. Diese Werte ergeben in graphischer Darstellung das nachfolgende Kreisdiagramm.

Die durchschnittliche Flächenverteilung der Nutzungen ergibt ein konkretes Bild, das als Vorbild für Diebsteich dienen soll und einen Orientierungsrahmen für die weitere Entwicklung des Areals am zukünftigen Fernbahnhof darstellt. Damit ist das erste Kriterium zur Beurteilung der Szenarien in Form der durchschnittlichen Nutzungsverteilung aufgestellt.

Berlin Gesundbrunnen	24%	54%	2%	5%	15%	0%
Berlin Ostbahnhof	18%	55%	2%	4%	21%	0%
Hamburg Altona	22%	42%	1%	14%	8%	13%
München Pasing	11%	64%	5%	5%	13%	3%
Hamburg Dammtor	26%	31%	11%	3%	16%	13%
Bahnhof Leverkusen Opladen	4%	40%	5%	14%	7%	30%
Hamburg Harburg	9%	31%	1%	24%	12%	23%
München Ost	33%	35%	4%	9%	15%	4%
Bahnhof Neu Ulm	8%	19%	6%	18%	6%	43%
Helsinki Pasilan asema	11%	34%	13%	13%	12%	17%
London Stratford	14%	43%	8%	14%	14%	7%
Amsterdam Sloterdijk	8%	18%	4%	36%	6%	28%
Amsterdam Zuid	11%	44%	14%	1%	13%	17%
Amsterdam Bijlmer ArenA	15%	24%	3%	15%	29%	14%
Mittelwert	15%	38%	6%	13%	13%	15%

Flächengewichtung im Durchschnitt
(Mittelwert aus Flächenanteilen)
in %





2. Kriterium - Blockrand und Solitäre

3.2.2. Bebauung

Um das zweite Kriterium zur Beurteilung der Szenarien zu ermitteln, nämlich das bauliche Erscheinungsbild, wird folgend die Bebauung der 14 Bahnhofsumfelder analysiert.

Dafür werden zur Gliederung der Untersuchung fünf Aspekte aufgestellt, anhand derer das Umfeld analysiert wird. Folgende Aspekte wurden dafür bestimmt: Direkt und im Umfeld anliegende Bautypen, bahnhofsumgebende Achsen, vorhandene Grün- und Blauräume und das Straßenmuster. Anhand dieser Aspekte wird jedes der 14 Bahnhofsumfelder analysiert und die Erkenntnisse zu den jeweiligen Aspekten in einer Tabelle aufgelistet und festgehalten. Um von vielen einzelnen Erkenntnissen über die Bebauung zu einer konkreten Erkenntnis zu gelangen, werden die Vorkommnisse der einzelnen Aspekte nach dem Prinzip der Häufigkeit gezählt und sortiert. So wird ausdifferenziert, wie die am häufigsten vorkommende bzw. „typischste“ Bebauung eines mit Diebsteich vergleichbaren Bahnhofsumfelds aussieht.

Nach der Begutachtung dieser Tabelle stechen folgende Häufigkeiten der einzelnen Aspekte deutlich heraus:

Der am häufigsten vorkommende Bautyp, der direkt am Bahnhof liegt, ist der Solitär. Dabei prägen meistens markante, freistehende und direkt anliegende Bauwerke den Bahnhof.

In der Umgebung dahinter kommt am häufigsten der Blockrand in Kombination mit wenigen Solitären als Bautyp vor. Dichte und meist altgewachsene Strukturen prägen das Bahnhofsumfeld eines mit Diebsteich vergleichbaren Bahnhofs.

Die in dem Bahnhofsumfeld vorkommenden räumlichen Achsen laufen in den meisten Fällen am Bahnhof vorbei und nicht auf den Bahnhof zu. Bedingt durch das unterschiedliche Alter der Städte, in denen die gewählten Referenzen liegen, und dem Alter der Bahnhöfe kommt es oft vor, dass der Bahnhof erst nach den städtischen Strukturen entstanden ist. So konnte der Raum nur schwer auf den Bahnhof reagieren. Diese Erkenntnis ist eine mögliche Erklärung, weshalb in diesem Fall die Achsen am häufigsten am Bahnhof vorbeilaufen.

Bei den Grün- und Blauräumen ist es so, dass meistens entweder städtisches oder natürliches Grün im Umfeld vom Bahnhof liegen. Gewässer oder Parks sind in vielen Stadträumen vorhanden und ein wichtiger Bestandteil des Stadtraums.

Das in den 14 Bahnhofsumfeldern am häufigsten vorkommende Straßenmuster ist das unregelmäßige. Durch oftmals diffuses und zeitlich langanhaltendes Wachstum der Städte sind meistens unregelmäßige Straßenmuster die Folge.

Daraus ergibt sich, dass das „typische“ Bahnhofsumfeld aus Solitären und Blockrandstrukturen besteht, wobei der Bahnhof von Solitären betont wird. Aus der baulichen Struktur laufen keine Achsen direkt auf den Bahnhof zu, was auch mit dem unregelmäßigen Straßenmuster zusammenhängen kann. Neben der gebauten Umgebung weist das Bahnhofsumfeld auch Grünstrukturen auf.

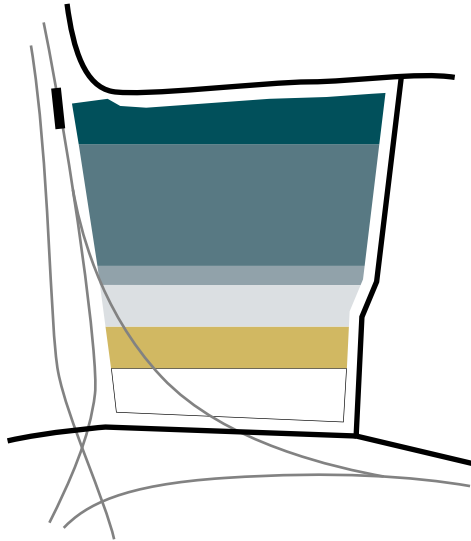
Da die Szenarien nur generelle Eigenschaften wie Bauweise oder Dichte zugeteilt bekommen haben und nicht so spezifisch wie die Analyse der Bebauung der 14 Referenzen ist, können nicht alle diese zuvor aus den Aspekten gewonnenen Erkenntnisse eines „typischen“

Bahnhofsumfelds zur Beurteilung verwendet werden. Weil die Szenarien als Eigenschaft eine bestimmte Bauweise zugewiesen bekommen haben und das „typische“ Bahnhofsumfeld bestimmte Bautypen vorweist, bilden die Bautypen eine Grundlage zur Beurteilung. Somit ist das zweite Kriterium zur Beurteilung der Szenarien in Form der am häufigsten in vergleichbaren Bahnhofsumfeldern vorkommenden Bautypen aufgestellt werden.

Auswertung der Bahnhofsumfelder

Name	Bauten anliegend	Bauten Umfeld
Berlin Gesundbrunnen	Solitäre	Blockrand gelockerter Blockrand,
Berlin Ostbahnhof	Blockrand	Solitäre Blockrand, gelockerter
Hamburg Altona	Solitäre	Blockrand
Hamburg Dammtor	Solitäre	Blockrand
Hamburg Harburg	Solitäre	Blockrand, Solitäre Blockrand, gelockerter
München Ostbahnhof	Solitäre	Blockrand gelockerter Blockrand,
München Pasing	Solitäre, Einzelhäuser	Einzelhäuser
Neu-Ulm	gelockerter Blockrand, Solitäre	Blockrand, gelockerter Blockrand
Leverkusen-Opladen	Solitäre, Zeilen Blockrand, Zeilen,	Blockrand, Einzelhäuser gelockerter Blockrand,
Helsinki-Pasilan	Solitäre	Einzelhäuser
London Stratford	Solitäre	Blockrand, Solitäre Blockrand, Zeilen,
Amsterdam Zuid	Blockrand	Einzelhäuser
Amsterdam Bijlmer ArenA	Solitäre	Blockrand, Zeilen
Amsterdam Sloterdijk	Solitäre, Blockrand	Zeilen, Solitäre
Häufigste Vorkommnisse	Solitäre	Blockrand, Solitär

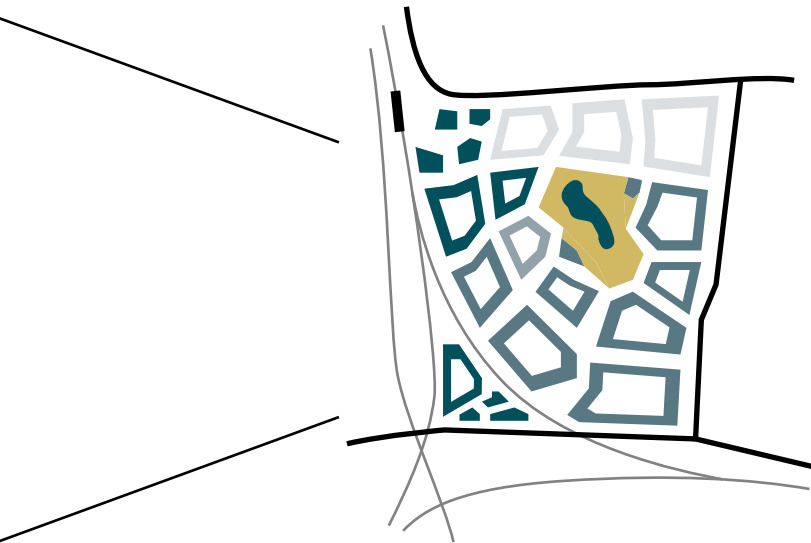
Achsen	am Bahnhof anliegendes Grün	am Bahnhof anliegendes Gewässer	Straßenmuster
nicht vorhanden	direkt anliegend	nicht vorhanden	unregelmäßig
nicht vorhanden auf Bahnhof zugehend (hist)	Umfeld	Wasser im Umfeld	gekippt
auf Bahnhof zugehend (hist)	Umfeld	nicht vorhanden	unregelmäßig
nicht vorhanden auf Bahnhof zugehend (hist)	direkt anliegend	Wasser im Umfeld	unregelmäßig
nicht vorhanden auf Bahnhof zugehend (hist)	Umfeld	nicht vorhanden	unregelmäßig
auf Bahnhof zugehend (hist)	Umfeld	nicht vorhanden	regelmäßig
nicht vorhanden auf Bahnhof zugehend (hist)	nicht vorhanden	nicht vorhanden	unregelmäßig
nicht vorhanden	Umfeld	Wasser im Umfeld	regelmäßig
nicht vorhanden auf Bahnhof zugehend	Umfeld	nicht vorhanden	unregelmäßig
nicht vorhanden auf Bahnhof zugehend	Umfeld	nicht vorhanden	regelmäßig
nicht vorhanden	Umfeld	Wasser im Umfeld	unregelmäßig
nicht vorhanden auf Bahnhof zugehend	Umfeld	Wasser im Umfeld	regelmäßig
nicht vorhanden auf Bahnhof zugehend	Umfeld	Wasser im Umfeld	regelmäßig
nicht vorhanden	Umfeld	Wasser im Umfeld	regelmäßig
nicht vorhanden	Umfeld	Wasser im Umfeld	unregelmäßig



Nutzung



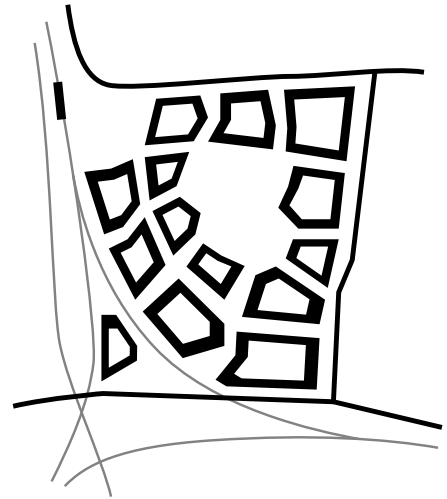
Bebauung



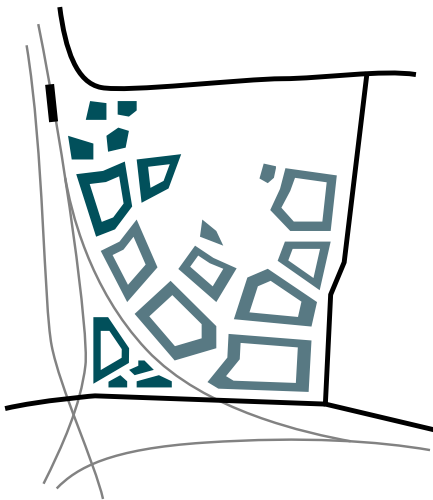
Abstrakte räumliche Anwendung



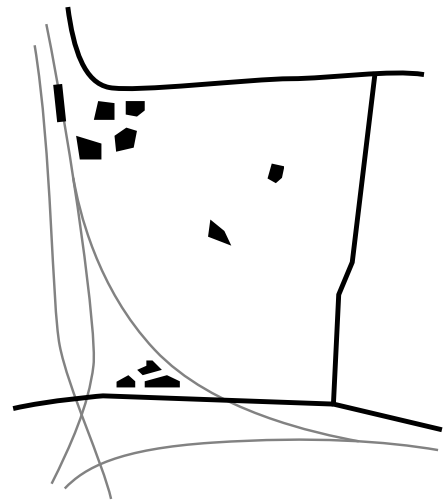
Hohe Nutzungsmischung



Blockrand



Hoher Anteil an Wohnen und Gemischt



Solitäre

Schlussfolgerungen

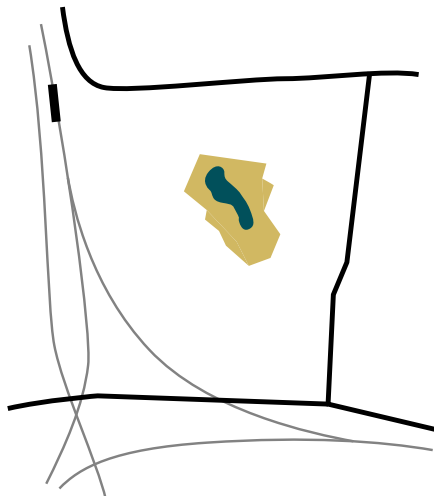
Analyse Bahnhofsumfelder

Aus der Analyse der Bahnhofsumfelder kommt diese bestimmte Nutzungsverteilung hervor, an welcher sich die fortlaufende Arbeit orientiert. Die Nutzungsverteilung ermöglicht die hier aufgezählten Kernaspekte, welche herausgestellt wurden, und dienen der Entwicklung und Gestaltung des Quartiers.

Aus der Analyse der Bahnhofsumfelder ergibt sich auch eine bestimmte Bauweise, an welcher sich das Areal am zukünftigen Fernbahnhof Diebsteich ebenfalls orientieren soll. Dabei ist die Bebauung in der Schablone lediglich eine abstrakte räumliche Anwendung des „typischen“ Bahnhofsumfelds und trifft keinerlei Aussage für die konkret im Gebiet benötigte Bebauung.








Schablone Bahnhofsumfelder



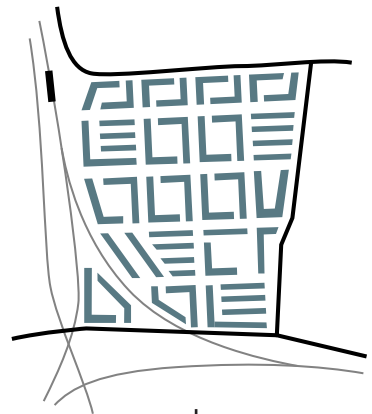
Grünraum im Gebiet

Was braucht Diebsteich?

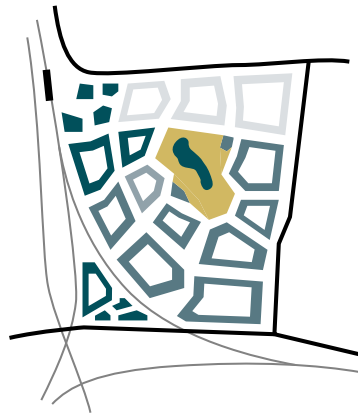
-  Urbanität durch hohe Nutzungsmischung
-  Urbanität durch hohe Dichte(-> Blockrand)
-  Hoher Anteil an Wohn- und Mischnutzung
-  Leuchtturm am Bahnhof (-> Solitäre)
-  Grünraum im Gebiet



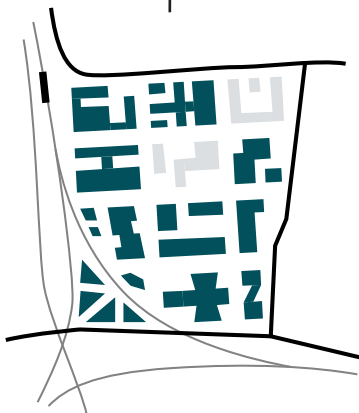
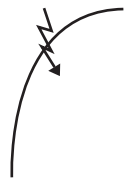
Szenario 1



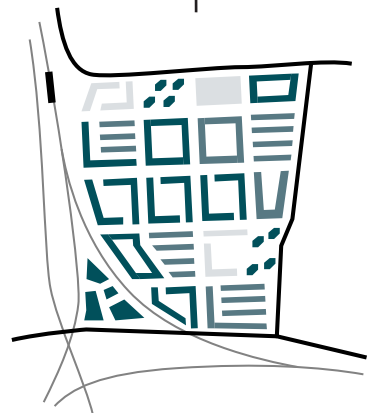
Szenario 2



Kriterien - Nutzung und Bebauung



Szenario 3



Szenario 4

3.3 Überprüfung der Szenarien

Um die Szenarien zu beurteilen, werden die beiden in der Analyse der Bahnhofsumfelder aufgestellten Kriterien benutzt und auf die Szenarien angewendet. Die beiden Kriterien, die mit den Szenarien abgeglichen werden, sind die am häufigsten in vergleichbaren Bahnhofsumfeldern vorkommende Nutzungsverteilung (Nutzung) und die am häufigsten in vergleichbaren Bahnhofsumfeldern vorkommenden Bautypen (Bebauung).

Jedes der vier Szenarien wird hinsichtlich der Nutzung und Bebauung geprüft. Sobald eine Nutzung oder Bebauung eines Szenarios nicht der Schlussfolgerung bzw. der Schablone aus der Analyse der Bahnhofsumfelder entspricht, ist es untauglich für das Gebiet am zukünftigen Fernbahnhof und wird nicht als Grundlage zur weiteren Entwicklung verwendet.

Beim Abgleich der Kriterien „Nutzung“ und „Bebauung“ mit den Szenarien stellt sich ein bestimmtes Szenario heraus.

Das erste Szenario „Alles bleibt, wie es ist.“ stimmt sowohl in der Intensität der Nutzungsdurchmischung als auch in der Bauweise nicht mit den Kriterien eines „typischen“ Bahnhofsumfelds überein, weshalb es für das Areal am zukünftigen Fernbahnhof als untauglich befunden wird.

Das zweite Szenario „Hier wird nur gewohnt.“ passt zwar in Teilen zu der „typischen“ Bebauung eines vergleichbaren Bahnhofsumfelds aufgrund der Blockrandstrukturen, jedoch widerspricht die monofunktionale Nutzung des Szenarios dem Kriterium der Nutzungsverteilung, die mehr als eine Nutzung vorsieht. Somit

ist auch das zweite Szenario für Diebstech untauglich.

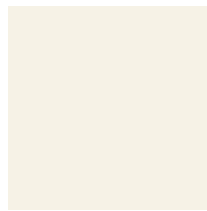
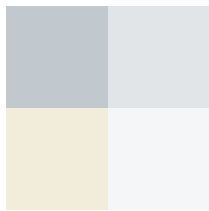
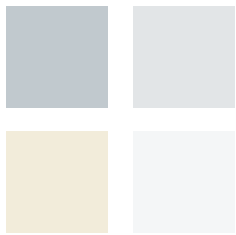
Das dritte Szenario „Hier wird nur gearbeitet.“ enthält ähnlich wie das zweite Szenario auch einen Bautyp der „typischen“ Bebauung eines Bahnhofsumfelds, nämlich die Solitäre, jedoch ist die fast genauso monofunktionale Nutzung der ermittelten Nutzungsdurchmischung eines vergleichbaren Bahnhofsumfelds widersprechend. Folglich ist das Szenario wie auch das erste und zweite für Diebstech untauglich.

Das vierte Szenario „Ein durchmisches Quartier.“ hingegen stimmt mit der ermittelten im Gebiet benötigten Nutzungsverteilung und mit dem Kriterium „Nutzung“ überein. Die Bauweise des Szenarios enthält zwar unterschiedliche Typologien und nicht nur zwei Bautypen, jedoch widersprechen sich die Bebauung des Szenarios und die eines „typischen“ Bahnhofsumfelds nicht, weshalb das Kriterium „Nutzung“ in Teilen noch erfüllt ist.

Aus der Beurteilung der Szenarien ergibt sich, dass Szenario 4 „Ein durchmisches Quartier.“ den Kriterien eines „typischen“ Bahnhofsumfelds entspricht und deshalb dem Areal am zukünftigen Fernbahnhof Diebstech für die weitere Entwicklung als Vorbild dienen soll. Die Schablone Bahnhofsumfelder, die sich aus der am häufigsten vorkommenden Nutzungsverteilung und der am häufigsten vorkommenden Bebauung ergibt, wird zusätzlich zur Orientierung in der Entwicklung des Gebiets mit einbezogen.



ÖRTLICHE ANALYSE



4

ÖRTLICHE ANALYSE

Analyseteil mit Blick auf die Akteure, den genauen Standort und der ersten zeichnerischen Auseinandersetzung mit dem Raum.

Nachdem mittels der Übergeordneten Analyse ein Szenario eines durchmischten Quartiers als Entwicklungsgrundlage ermittelt worden ist, wird im folgenden Abschnitt der Örtlichen Analyse der konkrete Ort in seinen unterschiedlichen Fassetten analysiert.

Beginnend werden die mit dem Gebiet verknüpften Akteure und die jeweiligen Interessen begutachtet (siehe 4.1). Darauf folgt eine klassische Standortanalyse, in welcher die Gegebenheiten und raumspezifischen Merkmale analysiert werden (siehe 4.2). Um sich dem Gebiet abseits der Standortanalyse zu nähern und ein erstes Raumgefühl zu entwickeln, wurden außerdem noch erste zeichnerische Entwurfsversuche durchgeführt, aus

welchen für die Gestaltung des Quartiers relevante Punkte im Gebiet ermittelt worden sind (siehe 4.3). Aus diesen drei Analyseteilen werden dann, wie auch schon aus der übergeordneten Analyse, Schlussfolgerungen gezogen, welche die Entwicklung und Gestaltung des Quartiers am zukünftigen Fernbahnhof prägen sollen.



Handelskammer

Kernthemen:

- Erhalt des Industrie und Gewerbebestandes
- Bahnhofplatz
- Schaffung von neuem Wohnraum
- Leuchtturmprojekt zur Schaffung von Identität

4.1 Analyse Akteure

4.1.1 Akteure

Handelskammer Hamburg

Im Februar 2017 veröffentlichte die Handelskammer Hamburg ihre Standpunkte zum Bahnhofsquartier Altona, welche das „Leben und Arbeiten in Zentraler Lage“ ermöglichen sollen. Aus der perspektivischen Entwicklung Hamburgs wurde erschlossen, dass Hamburg bis 2040 auf 2,1 Millionen Einwohner wächst und in Folge dessen auch neue attraktive Arbeitsplätze für die Bewohner gebraucht werden. Die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, wie die Verlegung des Fernbahnhofs von Altona nach Diebsteich, soll den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Hamburger Unternehmen gerecht werden. Aus Sicht der Handelskammer entsteht durch die bis dahin fehlenden Planungen der Stadt die Gefahr, dass sich durch die neu entwickelnde Zentralität und dem damit zunehmenden Entwicklungsdruck in unmittelbarer Umgebung die ansässigen Unternehmen nicht mehr halten können. Es ist die schrittweise Aufgabe des Industrie- und Gewerbegebietes und damit die Vertreibung vitaler Unternehmen zu befürchten. Das Standpunktepapier soll aufzeigen, wie ein Stadtraum geschaffen werden soll, der sich mit den bisherigen Nutzungen verträgt und für zukünftige Nutzungen offen ist. Der Plan sieht vor, Wohnungen für 12000 und Arbeitsplätze für 18000 Menschen zu schaffen. Neuer Anziehungspunkt soll als Leuchtturmprojekt das „Stadtpark-Deck-Altona“ mit einem Kongresszentrum entstehen. Das Konzept der Handelskammer sieht ein Innovationsquartier am Fernbahnhof

vor, das vor allem durch die Anbindung profitiert und so für Unternehmen mit dem Bedarf an Fachkräften aus der Metropolregion Hamburg interessant ist. Dabei soll der Platz am Bahnhof zu einem urbanen wirtschaftlichen Treffpunkt werden. Der Einzelhandel soll auf die Quartiersversorgung beschränkt bleiben und somit zu keiner Konkurrenz zum Zentrum Große Bergstraße/Neue Große Bergstraße und der Ottenser Hauptstraße werden. Es ist eine vertikale Nutzungsmischung vorgesehen. Die Verlagerung der Sportplätze, beispielsweise auf das Dach des Großhandelsunternehmens Metro, ermöglicht weitere Wohnnutzungen. Mit dem bereits angesprochenen Leuchtturmprojekt „Stadtpark-Deck-Altona“ schlägt die Handelskammer einen Deckel vor, der das Gleisdreieck südlich der Plöner Straße überspannen und so ein zentraler Park, von dem auch die Neue Mitte Altona profitiert, kreiert werden soll. Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete sollen weiterentwickelt und ergänzt werden. Zusätzlich werden das Innovationsquartier am Diebsteich und das Quartier Bornkamp vorgeschlagen, die westlich zum Gleisstrang mit dem neuen Fernbahnhof liegen. Mit der Neuausrichtung des Industriegebiets Leunastraße und dem Quartier Haferweg wird das Konzept abgerundet.

Die Positionen der Handelskammer sehen vor, die neue verkehrliche Zentralität rund um den Bahnhof für neue Entwicklungen mit verdichteten Baugebieten zu nutzen. Neue Bebauungspläne ermöglichen den ansässigen Unternehmen eine intensivere und funktionalere Flächennutzung. Die bestehenden Gewerbegebiete sollen nach Möglichkeit arrondiert werden, um den ansässigen Unternehmen Expansionsmöglichkeiten einzuräumen oder neuen Unternehmen zur Verfügung stehen. Für

die Entwicklung neuer Bauflächen könnten nicht mehr genutzte und künftig nicht mehr benötigte ehemalige Friedhofsflächen in Anspruch genommen werden. Auch Kleingartenanlagen, für die entsprechender Ersatz an anderer Stelle geschaffen werden müssten, könnten hierfür in Frage kommen. Die Erreichbarkeit in den Industrie- und Gewerbegebieten sollte über eine sukzessive Sanierung der Straßen und die Schaffung ausreichender Parkplätze verbessert werden (vgl. Handelskammer 2017).

Es zeigt sich, dass die Handelskammer in ihren Standpunkten vorwiegend die Unternehmen und Gewerbetreibenden in den Fokus setzt und die Standorte der Unternehmen sichern möchte. Durch den Prestigebau „Stadtpark-Deck-Altona“ soll dem Viertel ausstrahlende Kraft verliehen werden.

Zukunftsplan Altona

Der politische Beschluss der Bezirksversammlung Altona im Jahr 2009 war der Start für das öffentliche Beteiligungsverfahren für ein räumliches Leitbild der Stadtteile Altona-Altstadt, Altona-Nord und Sternschanze und damit für den Zukunftsplan Altona. Dem Entwicklungsdruck des Bevölkerungswachstums, dem Demographischen Wandel und die unmittelbaren Veränderungen durch die Planung der Neuen Mitte Altona musste Rechnung getragen werden. Zusammen mit den Bewohnern, Gewerbetreibenden, Einrichtungen, Bezirkspolitikern und Mitarbeitern der Verwaltung wurde eine Vision für die nächsten 20 Jahre erdacht und ein räumliches Leitbild erarbeitet. Die Abschlussveranstaltung Zukunftsplan Altona mit der Präsentation der Ergebnisse fand am 30. August 2011 statt.

Die Teilnehmer waren sich darüber einig, dass das Gebiet westlich der Kieler Straße einer neuen Identität bedarf. Dazu soll eine grüne und freizeitfunktionale Mitte als Kern des Gesamtgebietes ausgebildet werden. Die grüne Mitte wird an den Grünzug Altona angebunden. Der Fernbahnhof funktioniert als Katalysator für die Entwicklung dieses Gebietes. Neue Wohnfunktionen sollen hier verstärkt entwickelt werden und in dem Zuge Wohnen und Gewerbe verträglich miteinander entstehen. Das Gewerbe kann hier als Lärmpuffer für Wohnfunktionen dienen. Die Barrierewirkung der Kieler Straße sollte mindestens in Teilbereichen wie der Querung des Grünzuges überwunden werden. Dem Quartier wird hohes Potenzial nach Osten und nach Westen zugesprochen. Das „Diebsteich – Gebiet“ soll sowohl Eimsbüttel als auch Altona-Nord stärken. Durch den Rückbau

der Gleisanlagen kann dieses Gebiet in alle Richtungen (auch nach Mitte Altona) fußläufig und für den Radverkehr angebunden werden.

Das Gebiet und der neue Fernbahnhof sollen über die Plöner Straße und Große Bahnstraße und vom Westen über die Leverkusener Straße erschlossen werden. Der neue Bahnhofplatz bildet das Rückgrat des Gebietes. Der Zukunftsplan sieht eine Nord-Süd-Straßenführung unter Platzniveau als optimale Lösung. Dabei soll auch eine Tiefgarage angelegt werden. Alle Straßen im Inneren des Gebiets sind nicht für den Durchgangsverkehr vorgesehen. Als Visitenkarte fungiert die Waidmannstraße als zentraler Wohnboulevard. Darüber hinaus soll an der Kreuzung von Waidmannstraße und Kieler Straße auf Grund der historisch wertvollen Bebauung der Dar-es-Salaam-Platz neu angelegt werden. Durch die Grüne Mitte soll eine Fahrrad- und Wegeachse bis zur Elbe verlaufen. Daneben sind auch neue Fahrrad- und Wegeverbindungen Richtung Volkspark, Eimsbüttel, Elbe und die Neue Mitte als Kernverbindungen dieses neuen Stadtteils geplant. Genauso wird sich für eine attraktive Verbindung zur Neuen Mitten Altona stark gemacht. Die Buslinien, die vorher über die Kieler Straße führten, werden über die neue Plöner Straße geleitet und tragen zur Entlastung bei. Am neuen Fernbahnhof sollen Car Sharing- und Fahrradstationen entstehen.

Der Zukunftsplan Altona stellt zum Thema Wohnen heraus, dass gegenwärtig im westlichen Bereich der Isebekstraße und der Memellandstraße/Lunapark Wohnfunktionen vorhanden sind. Diese gilt es zu stärken und miteinander zu verbinden. Dies soll mit der Bebauung der nördlichen Seite der Waidmannstraße



Zukunftsplan Altona

Kernthemen:

- Identität
- Neues Quartier schaffen
- Verstärkte Wohnnutzung
- Bahnhofspatz
- Grünraum schaffen

und über die Weiterführung der Wohnbebauung der Isebekstraße in Richtung Kaltenkirchener Straße geschehen. Der Grad der Nutzungsmischung ist abhängig vom Standort der neuen Gebiete. An den Knotenpunkten der Erschließung, besonders am Bahnhofspatz soll neben dem Wohnen mit einem größeren Anteil von Gewerbe, Einzelhandel und Büros geplant werden. Auf Grund der Nähe zum Bahnhof und den geplanten Fahrradachsen wird dem Gebiet eine besondere Rolle beim „autofreiem Wohnen“ zugesprochen. Zur Bebauung südlich der Isebekstraße konnten sich die Planer zu keiner definitiven Lösung durchringen. Ein Teil der Gruppe möchte den Parkcharakter großzügig bis an die Straße heranzuführen, ein anderer Teil kann sich hier eine „perforierte“ Bebauung vorstellen. Sicherzustellen ist die Umsetzung von „Bezahlbarem Wohnraum“. Ehemals gemeinnützige Wohnungsunternehmen sollen hierzu als Akteure angesprochen werden. Die wichtigen Wohngebäude der Vorkriegszeit müssen so präsentiert werden, dass sie dem Gebiet eine historische Komponente verleihen.

Die Gewerbefunktionen sollen das Wohngebiet zur Bahn, zum Holstenkamp und zur Stresemannstrasse abschirmen. Die hier vorhandenen Gewerbefunktionen sollen erhalten und optimiert werden. Im inneren Bereich soll es zu einer Verlagerung von störendem und flächenverbrauchendem Gewerbe kommen. Der Plan sieht vor, dass es für die Zukunft wichtig sei, an diesem Ort Gewerbe anzusiedeln, welches viele neue Arbeitsplätze schafft. Positiv könne dazu die gute Bahnanbindung beitragen. Die heutige Nutzung sei sehr flächenintensiv und stellt im Verhältnis wenige Arbeitsplätze zur Verfügung. Unmittelbar in der Nähe des neuen Fernbahnhofs soll

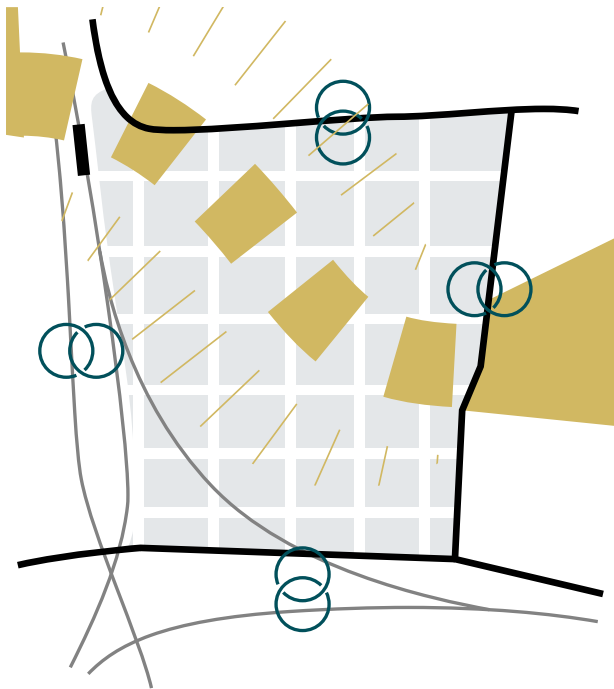
es eine Konzentration von „Nichtwohnen“ geben, dass auch übergeordnet von Interesse sein soll. Nördlich des Postgebäudes sind Wohnungen vorgesehen. Das historische Thyssen Schulte Gelände gegenüber dem Bahnhof könnte mit neuen Funktionen das Gebiet positiv prägen.

Der großzügige Grünraum soll eine wichtige identitätsstiftende Funktion ausüben. Die flächenintensiven Sportnutzungen stehen zur Diskussion. Von daher soll die grüne Mitte als Notwendigkeit für die Attraktivität des Gebietes umgestaltet werden. Die neuen Wohnbauten sollen zur grünen Mitte orientiert werden und bieten damit eine für diesen Stadtteil neue Qualität. Die Funktion als stadteilorientierter Parkbereich und die Durchgängigkeit des Gebietes soll eine Grundvoraussetzung für die Qualität des Raumes sein. Dazu ist der Abbau von Zäunen und Barrieren innerhalb des Areals notwendig. Ob die großen Sportfelder so erhalten bleiben, scheint zweifelhaft. Der Zukunftsplan sieht vor, hier ein Konzept zu verfolgen, das neben den Sportarten, die mit wenigen Teilnehmern große Spielfelder benötigen, auch Angebote schafft, die kleinräumig viele Menschen ansprechen. Dazu ist die Schaffung von Spiel-, Sport- und Aufenthaltsparks Ziel des Entwurfs.

Zur Stärkung der sozialen Infrastruktur soll das denkmalgeschützte Gebäude der Arbeitsagentur an der Kaltenkirchener Straße umgenutzt werden und als Stadtteilzentrum in den Sport- und Spielflächen eine wichtige Rolle einnehmen. Im Bereich der Waidmannstraße existieren außerdem einige historisch wichtige Industriegebäude, die für eine sozio-kulturelle Nachnutzung als geeignet erscheinen. Eine Skaterhalle mit großen „Musikanteilen“ wird als störend empfunden und soll in

den Bereich des naheliegenden Gewerbes am Fernbahnhof entstehen.

Der auf die zukünftigen Bewohner des Quartiers zugeschnittene Entwurf zielt, im Gegensatz zu den Standpunkten der Handelskammer, verstärkt auf ein urbanes und durchmischtes Quartier mit dem Schwerpunkt Wohnen ab. Dieser bezieht sich auf die gegenwärtige Umgebung, geht aber auch auf die Nutzungen innerhalb des Gebietes ein. Mit der zentralen grünen Mitte wird dem Anschluss an die Volksparkachse als landschaftliches Element gerecht (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Zukunftsplan 2011).



Stadt Hamburg

Kernthemen:

- Schaffung eines urbanen Stadtquartiers
- Schaffung von Wohnraum
- Integration des Viertels und des Fernbahnhofs
- Vervollständigung der Landschaftsachse

Stadt Hamburg

Das räumliche Leitbild „Wachsende Stadt – Grüne Metropole am Wasser“ der Freien und Hansestadt Hamburg aus dem Jahr 2007 geht zunächst auf die Herausforderungen der zukünftigen Entwicklung ein. Dazu gehören die Globalisierung der Wirtschaft, die neuen Informationstechnologien, der demographische Wandel und die Finanzlage der öffentlichen Haushalte. Für das Bahnhofsviertel sind entscheidende Kriterien die Verkehrs- und Landschaftsachsen mit dem Bahnhof als Schnittpunkt zweier Achsenstränge. Ein weiteres Kriterium ist das Konzept „Mehr Stadt in der Stadt“ mit der Urbanisierungszone innerhalb des 2. Rings. Große Projekte sollen einen projektorientierten Ansatz haben. Die Stadt sieht vor, besonders auf Konversionsflächen die Wohnnutzung voranzubringen. Auf die Bezirke Altona und Eimsbüttel eingehend sieht das Konzept vor, dass rund um den ICE-Bahnhof ein Umfeld zu entwickeln ist, das sich stabilisierend auf den ganzen Raum auswirken soll. Dabei ist die bauliche und städtebauliche Integration des neuen Fernbahnhofs zu beachten (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Räumliches Leitbild 2007).

Auch das Konzept „Grüne, Gerechte, gewachsene Stadt am Wasser“ aus dem Jahr 2014 plädiert für eine Urbanisierungszone als „mehr Stadt mit hoher Freiraumqualität“. In baulicher Hinsicht soll so mit dem Potenzial von Wasser in respektvoller Weise städtebaulich, technisch und landschaftlich umgegangen werden. Es sollen hochwertige städtische Räume am Wasser für die Öffentlichkeit entstehen. Um mehr Stadt in der Stadt oder Urbanität zu schaffen sieht das Konzept den Maßstab der Gründerzeit, das bedeutet

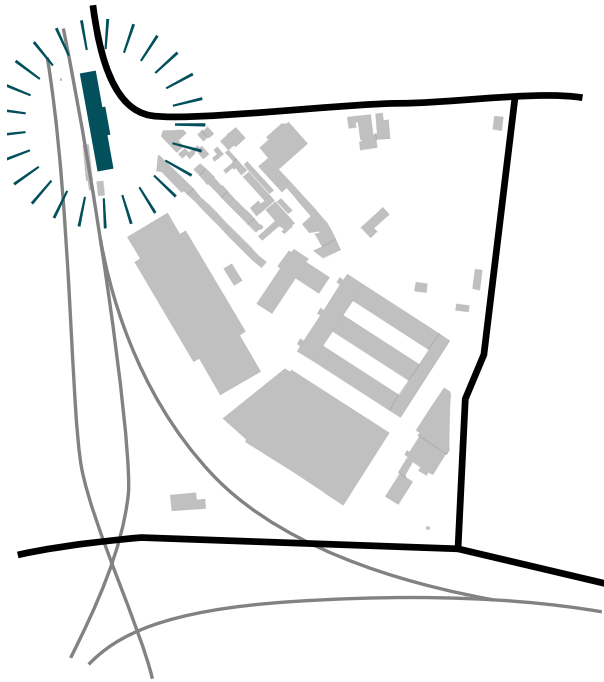
sechs bis sieben Geschosse, vor. Zudem soll der Freiraum einer Qualitätsoffensive unterliegen, die nicht nur das Gestalten vorsieht, sondern auch die Nutzbarkeit, beispielsweise in Form von Urban Gardening. Von sozialer Seite steht der bezahlbare Wohnraum im Vordergrund. Ferner sollen mit Investitionen in die Bildung und einer hohen Lebensqualität im öffentlichen Raum die Begebenheiten stabilisiert werden. Die Lebensbedingungen der Menschen hinsichtlich der Umwelt sollen mit dem Ausbau von Carsharing- und Fahrradangeboten mit Blick auf das Modell der „leisen Stadt“ verbessert werden. Zusätzlich ist die Natur in der Stadt zu entwickeln, um dem Klimawandel mit seinen Begleiterscheinungen vorzubeugen. Das Konzept sieht ökonomisch den Ausbau der Industrie, hier insbesondere die IT und Medienbranche, der Bildung und der Kultur- und Kreativwirtschaft vor. Es soll geprüft werden, in wie weit sich der Hafen der Stadt öffnet, um beispielsweise der Kultur Platz zu geben. Daneben steht der Ausbau der für die Wirtschaft wichtigen Verkehrsknotenpunkte (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Grüne, Gerechte, gewachsene Stadt am Wasser 2014).

Die auf dem Federplan von Fritz Schumacher basierenden Landschaftsachsen treffen, wie auch beim räumlichen Leitbild ersichtlich, auf den Bereich rund um den neuen Fernbahnhof Diebsteich. Die sogenannte Volksparkachse vom Altonaer Volkspark über den Friedhof Wohlersallee in die Innenstadt wird zurzeit im Untersuchungsbereich unterbrochen (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Landschaftsprogramm Hamburg 1989).

Dem Gutachten „Kreative Milieus und offene Räume in Hamburg“ aus dem Jahr 2011 zufolge, wird die derzeit von der

Post genutzte Pakethalle als Potenzialraum für die Kultur- und Kreativwirtschaft angesehen. Zudem stellt das Gutachten fest, dass sich in dem Untersuchungsraum bereits Agenturen für Werbedesign befinden (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Kreative Milieus und offene Räume in Hamburg 2010).

Derzeit lässt die Freie und Hansestadt Hamburg als Grundlage für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme das Umfeld des künftigen Fernbahnhofs Diebsteich untersuchen. Dazu lässt die Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen Dr. Dorothee Stapelfeldt verlautbaren, dass an dieser Stelle ein modernes, urbanes Stadtquartier, geprägt durch Arbeitsstätten und produzierendes Gewerbe entstehen soll (vgl. hamburg.de, Grundlage für die Entwicklung des Umfelds des künftigen Fernbahnhofs Hamburg-Altona am Diebsteich geschaffen 2017).



Deutsche Bahn AG

Kernthema:

- Neues Bahnhofsgebäude

Deutsche Bahn AG

Die Verlegung des Fernverkehrs vom Kopfbahnhof Altona an den Durchgangsbahnhof Diebsteich sieht die Deutsche Bahn AG als großen Vorteil im zukünftigen Betriebsablauf. Das Unternehmen stellt fest, dass die Verkehrsstation und das Umfeld unter verkehrlichen und betrieblichen Aspekten nicht mehr den heutigen und zukünftigen Anforderungen entsprechen. Zum Bahnhofsumfeld wird erläutert, dass parallel zu den Einzelheiten der Gestaltung des neuen Bahnhofs die Entwicklung des Umfelds abzustimmen ist. Es werden jedoch keine konkreten Forderungen gestellt (vgl. bauprojekte.deutschebahn.com, 2017).

Andere Akteure

Im nachfolgenden werden die Akteure genannt, die kein eigenes, konkretes Konzept zur Umgebung des neuen Fernbahnhofs Diebsteich aufstellten, weshalb diese auch keine grafische Darstellung haben.

Von politischer Seite werden die Verlegung des Fernbahnhofs und die damit verbundene Neuentwicklung der Umgebung unterschiedlich gesehen.

Die SPD sieht in der Verlegung und der damit verbundene Kauf des Bahngeländes für die Neue Mitte Altona ein wichtiges Signal für den Bezirk.

Die CDU geht von mehr Fahrgästen aus, als die Prognose vorgibt. Sie fordert, dass

der Senat die Gestaltung des Umfelds viel stärker in Angriff nehmen muss (Dittmann, 2017).

Von den Grünen kommt der Einwand, dass die zusätzlich entstehenden Verkehre sinnvoll gelenkt und gestaltet werden müssen. Die FDP gibt sich resignierend, will aber bei der Zentrumsentwicklung mitwirken.

Die Linke gibt zu bedenken, dass der neue Fernbahnhof die Zentrumsfunktion von Altona und Ottensen schwächt (vgl. altona.info, 2014).

Auf Ablehnung stoßen die Pläne, den Fernbahnhof nach Diebsteich zu verlegen, bei der Initiative „Prellbock Altona“. Diese sieht den Bahnhof Altona als integralen und zentralen Bestandteil Altonas und Ottensens an. Die Initiative sieht die Gefahr, dass es durch den Wegfall des Fernbahnhofs einen massiven Verlust an Kaufkraft für die umliegenden Geschäfte, Imbissstände und Restaurants gibt.

Es wird gefordert, den Fernbahnhof an seinen gegenwärtigen Standort zu belassen. Die Bahnanlagen sollen saniert werden und die Neue Mitte Altona besser an den Bahnhof angebunden werden. Außerdem werden zwei neue S-Bahnhaltestellen für Altona gefordert (vgl. Prellbock Altona, 2017).

4.1.2 Bewertung der Akteure

Die anstehende Bewertung soll dabei helfen, die Stärken und Schwächen der jeweiligen Konzepte offenzulegen. Die Leitbilder der Stadt wurden, als in den Zukunftsplan Altona aufgegangen, betrachtet. Die Konzepte wurden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Intensität der Nutzung im Bahnhofsumfeld

- Zugänglichkeit und Offenheit des Gebietes
- Verträglichkeit der Nutzungen
- Verkehrlicher Anschluss
- Schaffung von Identität
- Zentralität im Gebiet
- Umgang mit dem Bestand (Sportplätze, Metro, etc.)
- Einfügen in den Stadtraum
- Verknüpfung der Grünräume

Das Konzept der Deutschen Bahn AG hat vorerst keine Auswirkungen auf das Umfeld des zukünftigen Fernbahnhofs. Es wird davon ausgegangen, dass vorerst kein oder ein ungeordneter Wandel des Gebietes eintritt. So werden die Flächen in der Nähe des Fernbahnhofs weiter uneffektiv genutzt. Die Schaffung von Wohnraum ist derzeit in großer Anzahl nicht möglich. Somit bleibt die derzeitige Inselanlage der Wohnnutzung in der Isebekstraße bestehen. Zugutehalten kann man die mögliche Nachnutzung der Gewerbehallen in zukünftig guter Lage als Räume für die Kreativwirtschaft oder Startups. Das Gebiet bleibt mit der Nutzung der Sportplätze für den Vereinssport und der Gewerbehallen der allgemeinen Öffentlichkeit weiterhin verschlossen. Außerdem werden Konflikte zwischen den Nutzungen für Industrie und unmittelbar angrenzender Wohnbebauung beschworen. Das Gebiet wird nur unzureichend durch die Waidmannstraße erschlossen sein. Weiterhin wird der Stadtteil durch die Kleinteilig- und Zusammenhanglosigkeit keine Identität stiften. Zudem entsteht keine neue Adresse rund um den Bahnhof, welche der neuen Zentralität entspräche. Positiv ist der Erhalt der Sportplätze zu werten. Dennoch steht das Quartier weiterhin dem Stadtraum außen vor und verknüpft weder die natürlichen Grünräume, noch sind diese vorhanden.

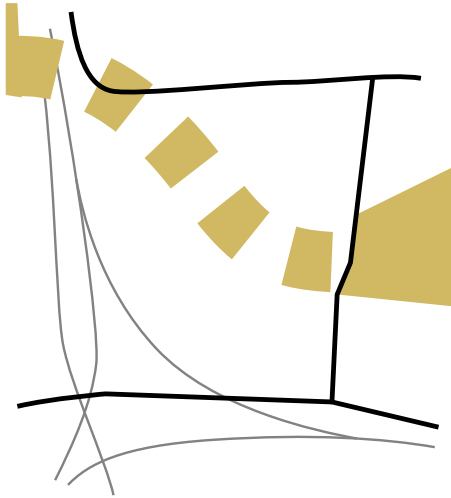
Dem Konzept der Handelskammer werden die hohe wünschenswerte Dichte und die durchmischten Typologien zugutegehalten. Mit der Ausrichtung auf den Bahnhof, sowie der Öffnung des Gebiets für die Allgemeinheit, wird die Zugänglichkeit verbessert. Auch hier sind durch das Aufeinanderstoßen von Nutzungen, Konflikte vorherzusehen. Bei dem Konzept ist die Verkehrsanbindung so, dass die Waidmann-, Isebek- und Plöner Straße die einzigen Verkehrsachsen bilden. Da die Umsetzung der Deckellösung für das Gleisdreieck fragwürdig ist, fehlt es auch hier an Identität. Dafür tut sich als einziges eine markthallenähnliche Gebäudestruktur hervor. Abseits des Bahnhofs wird auch hier ein Maß an Zentralität vermisst. Positiv hervorzuheben ist der Erhalt des Bestands der Isebekstraße und der Sportplätze. Durch die Verlegung der Sportplätze auf das Dach eines Cash & Carry Marktes ist die Ausübung von großflächigem Mannschaftssport nach wie vor möglich. Das Einbeziehen und der Erhalt des Großhandels werden neutral gesehen. Als interessant erweist sich die Inszenierung des Gebäudes der Waidmannstraße 16. Durch das starke Raster des Konzepts ist die Anknüpfung an die umliegende Bebauung nicht gegeben. Der Eingangsbereich an der Kreuzung Stresemannstraße und Kaltenkirchenerstraße wird abschirmend gewertet. Auch der Grünanteil wird mangelhaft bewertet. Die Landschaftsachse ist durch die Zerstückelung der Parks nicht gegeben. Das öffentliche Grün findet in Hinterhoflagen statt und das Grün an der Isebekstraße gibt dem keine Fassung. Gelingen ist der Anschluss zur Neuen Mitte Altona gestaltet. Unter Berücksichtigung der Nutzungsin-tensität im Bahnhofsumfeld ist das Konzept des Zukunftsplans Altona nicht optimal gelöst. Zum einen fehlt es an Büronutzung,

zum anderen wird kleinflächige Hinterhofbebauung erhalten. Vorteilhaft ist die hohe Berücksichtigung der Schaffung von Wohnraum. Die Ausrichtung auf den Bahnhof und das Öffnen des Gebiets werden für gute Lösungen gehalten. Obwohl die Gliederung der Nutzungen nicht optimal erscheint, sind gemischte Wohnkonzepte und eine Abschirmung von Lärmquellen durch Gewerbe. Die Straßenverläufe sind unklar und der Anschluss an den Verkehr nur unzureichend gelöst. Der Grünraum bildet die einzige Maßnahme zur Schaffung von Identität. Zusätzlich schafft dieser, wie auch die Platzsituation am Bahnhof Zentralität. Obwohl die Verlegung der Sportplätze positiv gesehen wird, sind die zukünftigen Standorte ungünstig gelöst. Auch hier wird der Erhalt des Großhandels neutral gesehen. Der abschirmende Charakter des Eingangsbereichs an der Kreuzung Stresemannstraße und Kaltenkirchenerstraße kommt zum Tragen. Trotz der Sicherstellung der Zugänglichkeit in das Gebiet, fällt die schwache Verknüpfung der Landschaftsachse auf. Positiv ist der Anschluss zur Neuen Mitte Altona.

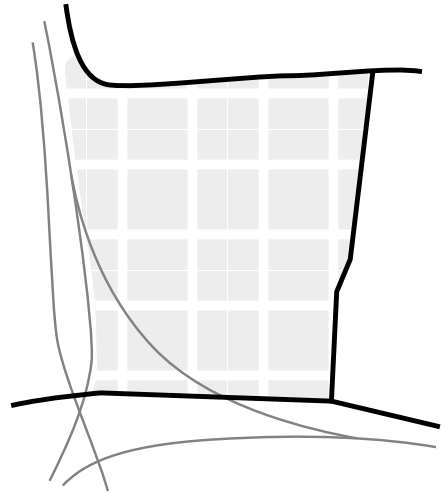
Aus diesen Bewertungen lassen sich nun mehrere Gemeinsamkeiten ablesen, welche dem Untersuchungsraum gewisse Qualitäten geben. Die vier häufigsten Gemeinsamkeiten werden herausgestellt und aufgrund ihrer Qualitäten für die Entwicklung und Gestaltung des Gebiets am zukünftigen Fernbahnhof berücksichtigt.

Die Schaffung von Grünraum ist eines der am häufigsten vorkommenden Kernaspekte in den unterschiedlichen Konzepten. Die erhöhte Freiraumqualität durch Grünflächen ist eine erstrebenswerte Qualität, welche auch im zukünftigen Bahnhofsumfeld von Diebsteich vorhanden sein soll. Außerdem wird mehrmals betont, dass

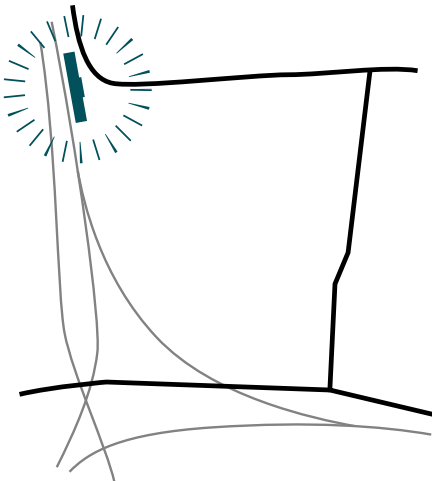
die Bildung eines Quartiers für den Fernbahnhof von hoher Bedeutung ist, was auch für die Entwicklung und Gestaltung berücksichtigt wird. Konzeptübergreifend wird auch immer wieder dem Bahnhof eine wichtige Zentralität zugesprochen. Dieser Kernaspekt schafft eine Verbindung des Bahnhofs mit dem Quartier, welcher für ein zusammenhängendes Wachstum relevant ist. Der letzte häufig vorkommende Kernaspekt ist die Stärkung der Wohnnutzung. Aufgrund des hohen Drucks nach Wohnraum kommt dieser Aspekt sowohl in allen Konzepten, als auch in der noch folgenden Entwicklung und Gestaltung des Quartiers vor.



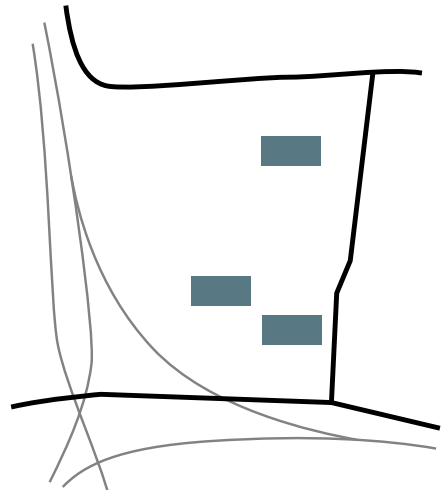
Schaffung von Grünraum



Bildung eines Quartiers



Verbindung von Bahnhof und Quartier
(Zentralität)

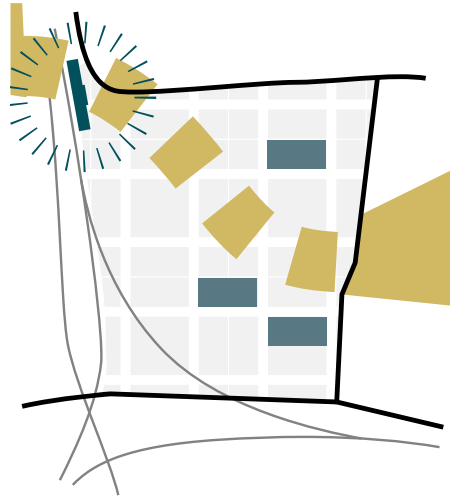


Stärkung der Wohnnutzung

Schlussfolgerungen





Analyse Akteure

Aus der Analyse der Akteure kommen bestimmte Ansprüche an das Bahnhofsumfeld hervor. Die Gestaltung eines zukünftigen Quartiers am Fernbahnhof sollte sowohl gestalterisch, als auch in der Entwicklung bestimmte Aspekte berücksichtigen. Folgende Kernaspekte werden dafür mittels der Schablone Akteure hervorgehoben.



Schablone Akteure

Was braucht Diebsteich?

-  Schaffung von Grünraum
-  Bildung eines Quartiers
-  Verbindung von Bahnhof und Quartier
-  Stärkung der Wohnnutzung



Schwarzplan | 1: 25.000



Weißplan | 1: 25.000



Dichte | 1: 25.000



Achsen | 1: 25.000

4.2 Analyse Standort

Für die Begegnung mit dem Ort und um das Verständnis für den Raum aufzubringen, wurde das Gebiet in vielfältiger Weise untersucht. Dabei liegen die Schwerpunkte zunächst auf der Bebauung mit Analyse der Dichte, Raumsystematiken und den schützenswerten Gebäuden. Es folgen die Mobilität, topographische Merkmale, Nutzungen und Eigentumsverhältnisse. Der historische Verlauf des städtischen Wachstums rundet die Analyse ab.

4.2.1 Morphologie

Schwarzplan

Im Schwarzplan werden die Gebäudesstruktur und die Bebauungsdichte sichtbar. Zunächst zeigt sich ein heterogenes Gebiet in dem bebaute und unbebaute Flächen aufeinander folgen. Im Gegensatz zum östlichen Bereich, werden vor allem im westlichen Bereich die vernetzten unbebauten Flächen sichtbar. Bahn- und Straßentrassen scheinen sich unmittelbar auf die Bebauungsstruktur auszuwirken und bilden Grenzen zu den gegenüberliegenden Strukturen. Durch die Auflösung der Bebauungsstruktur im östlichen Bereich des näheren Untersuchungsgebietes ergibt sich eine Besonderheit, die so in der Umgebung nicht noch einmal vorkommt. Auffällig ist die Ausrichtung der Gebäude entlang der Kurven der Bahnschienen. Entlang der Straßen- und Bahntrassen sind vornehmlich großflächige Gebäude vorzufinden.

Dichte

Die Heterogenität der Körnung der umliegenden Bebauungsstruktur wird

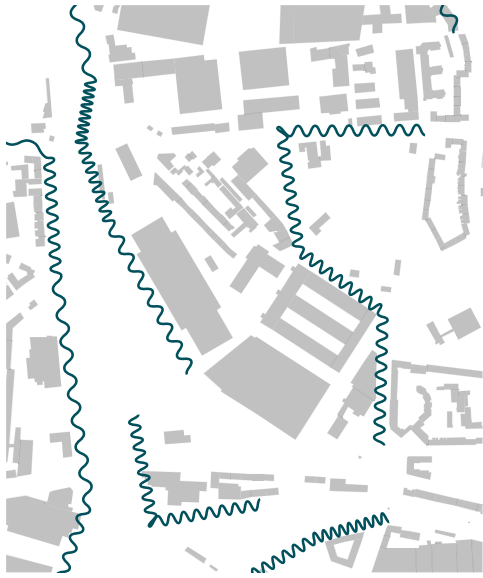
bei der Betrachtung der Dichte ersichtlich. Unterteilt wurde in enge Bebauung, überwiegend Blockrand, überwiegend Zeilenbebauung, kleinteilige Bebauung, wie Kleingärten und großflächige lockere Bebauung. Diese stellt den überwiegenden Teil der Gewerbebetriebe. Das wird beim Aufeinandertreffen der großzügigen Bebauung und der Blockrand- und Zeilenbebauung von vornehmlich Wohngebieten deutlich. Auch hier wird die Zäsur der Straßen- und vor allem der Bahntrassen ersichtlich. Bemerkenswert ist die gegensätzliche Beschaffenheit der Dichte im Osten des näheren Untersuchungsgebietes in Form eines Auges.

Weißplan

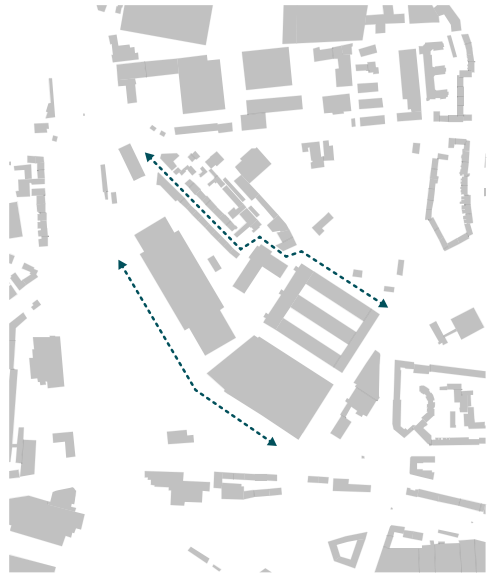
Im „Weißplan“ tritt der Stadtraum figurlich in den Vordergrund. Auch hier werden die Verläufe der Trassen der Bahn und der Straßen sichtbar. Zum Teil bilden sich Freiflächen an Knotenpunkten. Auf der westlichen Seite sticht der zusammenhängende, sich schließende und öffnende Freiraum hervor, der in der Bahnachse aufgeht. Mit dem bei der Dichte angesprochenen Auge wird dieser fortgesetzt. Beträchtlich erscheinen die vom Blockrand umschlossenen kleinteiligen Freiräume.

Bei den sich abzeichnenden Achsen fällt besonders auf, dass es kaum gerade Achsen gibt. So ist bei jeder Achse der Anfang oder das Ende nur erahnbar. Vorrangig geschieht das in einer Wellenform, die manche Blöcke weitet oder verjüngt. Es ist eine Gitterstruktur wahrnehmbar. Eine Ausnahme bildet die durch den Untersuchungsraum verlaufende Kurve von der Kreuzung Kieler Straße/ Große Bahnstraße zum Alsenplatz.

Brüche



Brüche | 1: 50.000



Durchwegung | 1: 50.000



Raumkanten | 1: 50.000



Denkmalschutz | 1: 50.000

Das Aufeinandertreffen von verdichteten und losen Räumen kennzeichnet das Gebiet. Vorwiegend kommen entlang der Bahnanlagen Brüche zustande. Bis auf die Bruchlinie im Osten des zukünftigen Fernbahnhofs Diebsteich schließen die Kanten in sich geschlossene Räume ab und tragen so zur Quartiersbildung bei. Hier wird abermals die Heterogenität des Gebiets sichtbar.

Raumkanten

Die Raumkanten machen deutlich, dass keine geschlossenen Systeme innerhalb des Untersuchungsraums vorhanden sind. Der Raum findet sowohl im Norden nach Süden abgrenzend als auch Richtung Osten keine Fassung. Erst im Bereich des Kaltenkirchener Platzes wird eine städtische Stadtstruktur erfahrbar. Die südliche Bebauung der Stresemannstraße wirkt als Fassung vom Süden her. Westlich davon öffnet sich der Raum wieder mit weiten Ausmaßen. Östlich des zukünftigen Fernbahnhofs Diebsteich wird durch die Stellung der Gebäude im 45° Winkel zur Nord-Süd Achse ein unruhiger Rahmen gesetzt.

Durchwegung

Die Durchwegung des Gebiets kann nur auf zwei Wegen erfolgen. Zum einen im südlichen Bereich mit der Plöner Straße und entlang des Isebekstiegs beziehungsweise der Isebekstraße. Ansonsten ist das Areal wegen dem Sportverein und den Gewerbeflächen nicht durchwegbar.

Denkmalschutz

Es befinden sich zwar keine denkmalgeschützten Gebäude innerhalb des Areals, allerdings finden sich mehrere bauliche historische Zeugnisse vor allem der 20er Jahre in unmittelbarer Umgebung. In direkter Nachbarschaft das Wohnungsbau-Ensemble von Gustav Oelsner aus den späten 20er Jahren und die Siedlungsbauten an der Einmündung der Weidmannstraße in die Kieler Straße von Friedrich Ostermeyer. Aus ähnlicher Zeit und ebenfalls von Oelsner entstand das Arbeitsamt Altona. In der Waidmannstraße 16 steht eine Fabrikanlage mit den charakteristischen Pappeln von den Altonaern Architekten Esselmann & Gerntke.



Mobilität | 1: 25.000



ÖPNV | 1: 25.000



Straßennetz | 1: 25.000

4.2.2 Verkehr

Mobilität

Die nördliche Gegend Altonas wird durch eine Gleiskreuzung geprägt. Diese durchtrennt das Stadtgebiet in vier Teile. Das Gebiet selbst wird im Süden und Westen von den Gleissträngen der Bahn eingefasst. Die Straßen folgen keinem offensichtlichen System und bilden ein engmaschiges Netz, das im Bereich des Gewerbes weiter wird.

Straßennetz

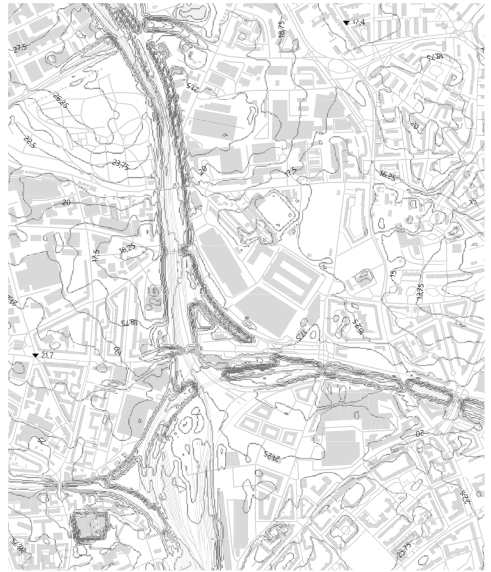
Der Bereich rund um den zukünftigen Fernbahnhof Diebsteich wird derzeit nur im Süden mit der Bundesstraße 431 überörtlich mit der Stresemannstraße angebunden. Mit der Kieler Straße führt eine weitere Bundesstraße an dem Areal vorbei. Mit dem Holstenkamp verbindet eine Hauptstraße im weiteren nördlichen Bereich des Gebiets Bahrenfeld mit Eimsbüttel.

Öffentlicher Nahverkehr

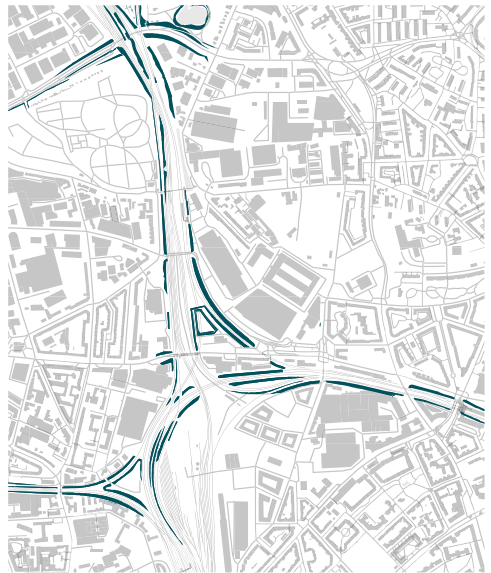
Das Areal ist mit dem schienengebundenen Nahverkehr und mit dem Busverkehr zu erreichen. Zurzeit hat das Gebiet mit dem S-Bahnhof Diebsteich Anschluss an das Schnellbahnnetz Hamburgs. Eine Möglichkeit im erweiterten Bereich ergibt sich mit dem S-Bahnhof Holstenstraße oder entlang der U-Bahnlinie U2 im Osten. Momentan wird das Gebiet von Regionalzuglinien durchkreuzt, es finden allerdings keine planmäßigen Halte am Bahnhof Diebsteich statt. Direkten Anschluss erfährt das Gebiet jedoch durch das Buslinien-netz. So werden in der Umgebung eine Metrobuslinie und mehrere Linienbusse entlanggeführt.



Grünraum | 1: 25.000



Höhen | 1: 25.000



Kanten | 1: 25.000

4.2.3 Topologie Grünraum

Auf der Volksparkachse, einer Landschaftsachse zwischen dem Altonaer Volkspark und der Innenstadt, liegt das zukünftige Bahnhofsareal. Im westlichen Bereich der Bahntrasse sind bereits Teile dieser Achse erfahrbar. Die derzeitigen als Grünraum deklarierten Sportplätze führen zwar die Landschaftsachse fort, bilden jedoch keinen öffentlichen Raum. Erst in weiterer Folge in Richtung des Alsenplatzes wird die Achse weitergeführt. Um das Gebiet befinden sich kleinteilige grünräumliche Flächen.

Gelände und Geländekanten

Geprägt wird das meist ebenerdige Gelände durch die Barriere-bildenden Erhebungen der Bahndämme. Ansonsten fällt das Gelände vom Nordwesten zum Südosten hin, in Form eines Talkessels ab. Dabei wird ein Höhenunterschied von ungefähr 10 Metern überwunden.



Nutzungen | 1: 25.000



Gemischte Nutzung | 1: 25.000



Wohnnutzung | 1: 25.000



Besonders prägende Nutzung | 1: 25.000

4.2.4 Nutzungen Nutzungsverteilung

Das Gebiet liegt in einem gewerblich geprägten Bereich der Stadt. Um das Gebiet befinden sich nur vereinzelt Wohn- und gemischte Nutzungen.



Gewerbliche Nutzung | 1: 25.000



Grünflächen | 1: 25.000



Flurstücke | 1: 25.000



Eigentumsverhältnisse | 1: 25.000

4.2.5 Eigentum

Flurstücke und Eigentumsverhältnisse

Aus der Karte der Flurstücke wird ersichtlich, dass in dem Areal neben den kleinflächigen Grundstücken entlang der Isebekstraße vornehmlich große Grundstücksflächen zu finden sind. Die derzeitigen Nutzer dieser Flächen sind die Post, der Sport-Club Union von 1903 und der Großhandelskonzern Metro. Die Deutsche Bahn AG muss ebenfalls als Nutzer der umliegenden Flächen genannt werden. Das spiegelt sich auch in den Eigentumsverhältnissen wieder. So gehört ein beträchtlicher Teil des Areals dem Verwaltungsvermögen an.



Siedlungsentwicklung 1894 | 1: 25.000



Siedlungsentwicklung 1927 | 1: 25.000



Siedlungsentwicklung 1955 | 1: 25.000



Siedlungsentwicklung 2017 | 1: 25.000

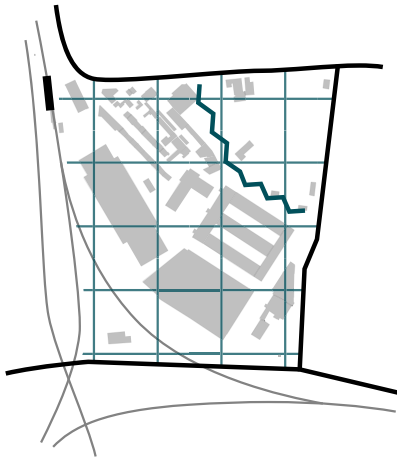
4.2.6 Historie Siedlungsentwicklung

Das Wachstum der Stadt vollzog sich von Südost nach Nordwest. Zuvor bestimmten das Gebiet Felder und Flure. Zunächst wurde versucht, mit geometrischen Figuren ein für die Gründerzeit typisches Straßenmuster zu schaffen und die ehemaligen Feld- und Verbindungswege zwischen den Orten auszufüllen. Hier war ein Wohngebiet mit vermeintlich weniger Brüchen als heute geplant. Bei der Weiterentwicklung der Bahnanlagen und dem Bau des Kaltenkirchener Bahnhofs, der von 1912 bis 1962 bestand, bildeten sich Insellagen innerhalb der Bebauung. Von 1913-1914 und in den Jahren von 1923 bis 1928 war im westlichen Teil des Auges der Lunapark, ein Freizeitpark, zu finden (vgl. Beckedorf 2017). Daher entstand hier auch eine Lücke in der Bebauung. Durch die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe nahm die Zahl der Straßen in dem Gebiet ab. Mit dem Bau der Gebäude der Post und dem Abbruch des Kaltenkirchener Bahnhofs kommt es zur Unterbrechung der Augustenburger Straße und Isebekstraße. Erst mit der Planung der Neuen Mitte Altona kommt es wieder zu einer Zunahme der Straßen im Areal.

4.2.7 Zusammenfassung

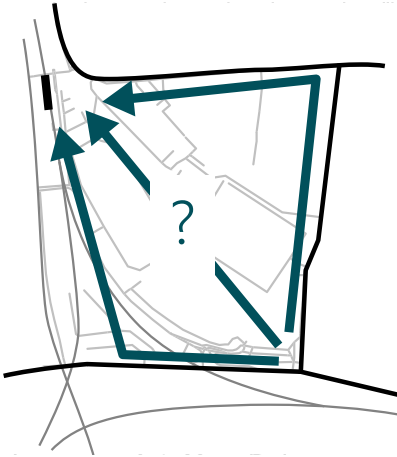
Morphologie -
Aufgelockerte & durchmischte Typologien

Das Gebiet wird von unterschiedlichen Typologien geprägt. Eine offensichtliche Lücke gibt es im Osten in Form eines Auges. Tendenziell werden entgegengesetzte Typologien ausgeprägt, die unmittelbar aufeinander treffen. Richtung Norden weiten sich großflächige Typologien aus. Es wird gefolgert, dass das von Linien durchlaufene Gebiet Ordnung bedarf.



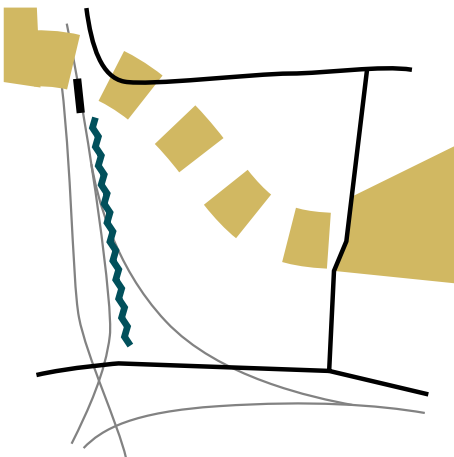
Verkehr -
Keine direkte Vernetzung

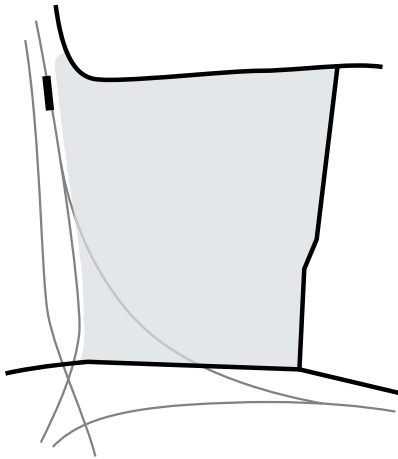
Der Verkehr ist gut im Süden angebunden. Durch einen Baublock wird die Kieler Straße im Osten von dem Gebiet getrennt. Durch das Industriegebiet im Norden ergeben sich hier keinen nennenswerten Anbindungen. Die trennende Wirkung durch die Bahnanlagen wird durch die Unterführung an der Plöner Straße abgemildert.



Topologie -
Bruch in der Landschaftsachse

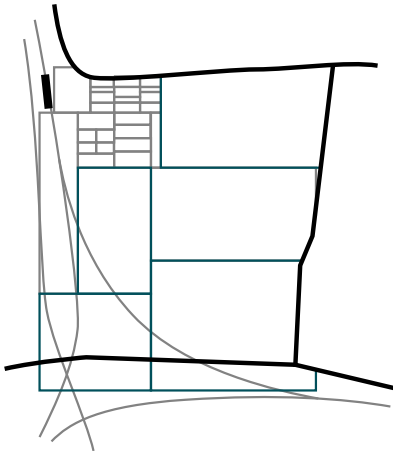
In das Gebiet ragt eine Landschaftsachse, die jedoch nur durch Sportplätze als einzigen monofunktionellen Grünraum fortgesetzt wird. Das Gelände fällt Richtung Osten ab und die Bahndämme bilden Barrieren.





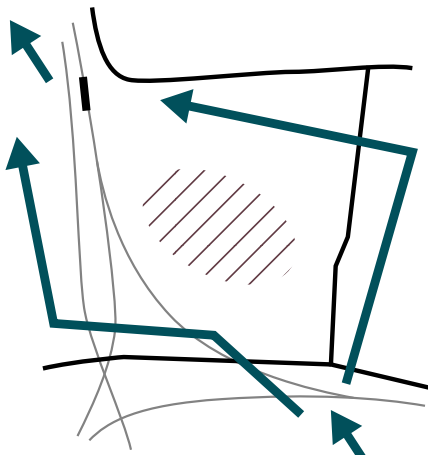
Nutzung -
Dominanz des Gewerbes

Vornehmlich monofunktionale Nutzung in Form von Gewerbe dominiert das Gebiet. Im geringen Teil sind Wohnnutzungen vorzufinden.



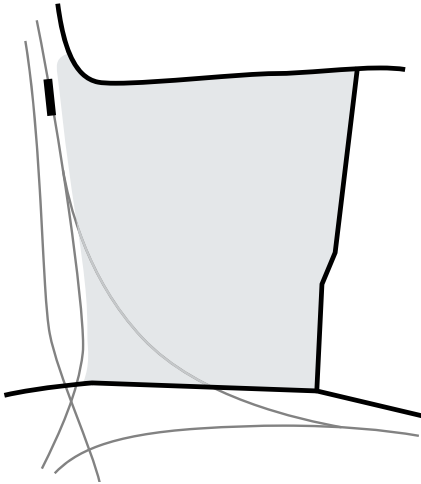
Eigentum -
Dominanz der Großflächen

Neben kleinteiligen Grundstücksgrößen gibt es vornehmlich großflächige Grundstücke. Ein großer Teil der Grundstücke befindet sich im Besitz von Unternehmen und es gibt erstaunlich wenig Privateigentum.

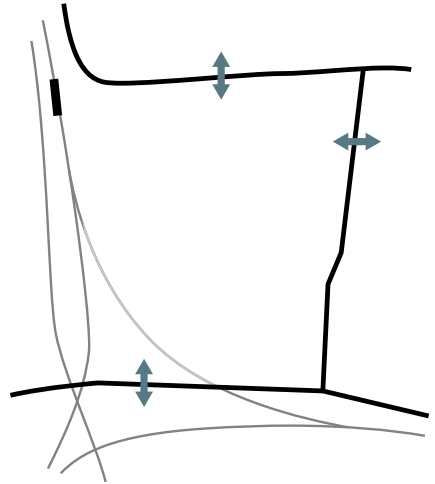


Historie -
Kein zusammenhängendes Wachstum

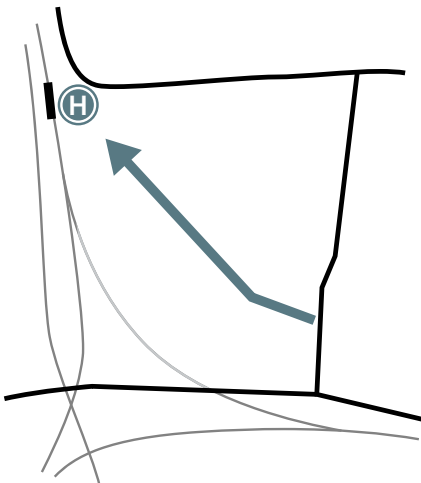
Das Wachstum verlief von Südost nach Nordwest. Auf Grund des Lunaparks kommt es zu einer Unterbrechung in der Bebauung.



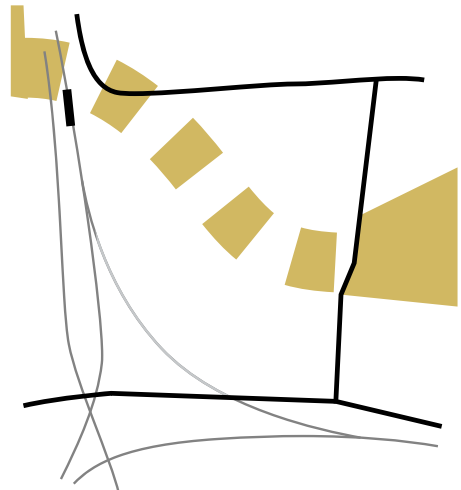
Monofunktionalität entgegenwirken



Morphologische Einpassung



Direktere Vernetzung

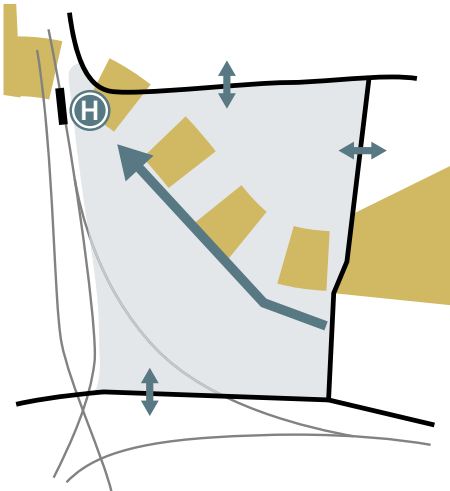


Verknüpfung der Grünachse

Schlussfolgerungen





Analyse Standort

Aus der Analyse des Standorts treten bestimmte Ansprüche an das Bahnhofsumfeld hervor. Die Gestaltung eines zukünftigen Quartiers am Fernbahnhof sollte sowohl gestalterisch, als auch in der Entwicklung bestimmte Aspekte berücksichtigen. Folgende Kernaspekte werden dafür mittels der Schablone Standort hervorgehoben.



Schablone Standort

Was braucht Diebsteich?

-  Monofunktionalität entgegenwirken
-  Morphologische Einpassung
-  Direktere Vernetzung
-  Verknüpfung der Grünräume

4.3 Analyse Entwurfsversuche

Ein weiterer Teil der ortsspezifischen Analyse sind die Bezugspunkte. Um sich dem Gebiet abseits von der Analyse des Standorts und der Akteure zu nähern und es experimentell zu erforschen, sind von der Analyse entkoppelte Entwurfsideen skizziert worden, um mögliche Potentiale festzustellen. Nach dem entwerfen mehrerer Ideen zur Gestaltung des Areals am zukünftigen Fernbahnhof, heben sich bestimmte markante Punkte aus verschiedenen Entwurfsideen hervor, welche in mehreren Versuchen berücksichtigt und miteinbezogen wurden. Diese Punkte, welche ideenübergreifend mehrmals vorkommen, werden als Bezugspunkte bezeichnet. Sie heben die durch skizzieren ermittelten relevanten Potentiale bzw. Potentialräume hervor, und sollen für die Entwicklung des Areals berücksichtigt werden, oder auch anders gesagt: auf die Punkte soll die Gestaltung Bezug nehmen.

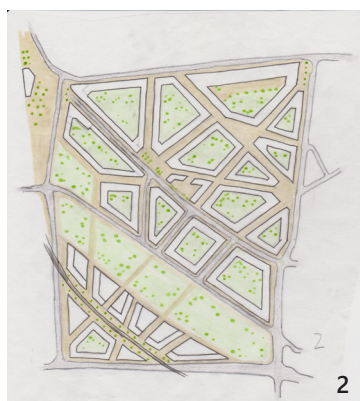
4.3.1 Bewertung der Entwurfsideen

Aus mehreren unterschiedlichen Entwurfsideen wurden die markantesten und eigenständigsten Ideen zur Bewertung hervorgehoben, sodass 17 Entwurfsideen übrigblieben. Diese Ideen werden anhand von Stärken und Schwächen in der nachfolgenden Tabelle bewertet, damit daraus ideenübergreifend mehrfach erwähnte positive Punkte ermittelt werden können, welche die für das Gebiet und die Entwicklung relevanten Bezugspunkte bilden.



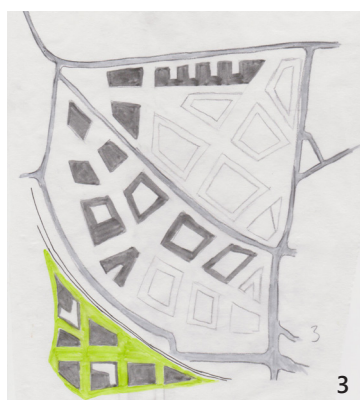
Stärken:
 Bahnhofsplatzbildung
 „Altonaer Fünfeck“
 kleine urbane Plätze
 Inszenierung der S-Bahnbrücke

Schwächen:
 keine klare Achse zum Bahnhof



Stärken:
 Ausbildung am Bahndreieck
 markante Grünachse
 kleiner Platz Isebekstraße
 Geometrie und strigente Achsen
 starke Achsen/Gebäude im Norden

Schwächen:
 Platz zur rechten mehr definieren
 Große Blöcke splitten
 Baufeld am Platz vielleicht füllen
 (klare Grenze)



Stärken:
 interessanter Gewerbeпарк im Bahndreieck
 Park rechts
 Achse ohne rechts

Schwächen:
 Dreieck sehr klobig (zu große Achsen)
 Achse oben rechts läuft auf Gebäude und geht im nichts auf.



Stärken:
große Grünfläche (Kontrast)
Inszenierung der S-Bahn

Schwächen:
Blöcke sind zu groß
Park ist zu groß und uninteressant
willkürliche kleine Bebauung
Ecke zur Spitze auf Platz am
Bahnhof



Stärken:
Lunaparkdreieck als Achsenstart
klare Kante zum Bahnhofsplatz
Achse Augsburgs Straße
zentraler Platz im Gebiet
Gegenstück zum Lunapark

Schwächen:
zu große Blöcke
Platztrennung durch Straße
mehr Abwechslung
Situation um S-Bahn



Stärken:
neue Form am Bahnhofsplatz
großer Baukörper um S-Bahn
interessant
Leuchttürme am Eingang und
Bahnhof
Zick Zack Park als kreative Idee

Schwächen:
Anschluss im Nordosten
größere Grünfläche
zu Durcheinander
Straßen vereinfachen



Stärken:
Isebek (Start Bahnhof)
zentraler Platz
Wegeverbindung
spätere Möglichkeit zur Erschließung
Urbanes Grün (größere Fläche)
verspielt

Schwächen:
Isebekplatz eng/weitläufig/
ausufernd
viele Plätze, Definition der
Blöcke
Halbplätze



Stärken:
geballtes Grün, Isebek
„Festungstürme“ an Eingängen
des Quartiers
Formsprache in einzelnen
Blöcken

Schwächen:
Verkehrsraster
Isebek an Bahnhof
Bahnhofsplatz
Achse zum Bahnhof



Stärken:
Isebek und Sportplätze
markantes Raster
markanter Eingang

Schwächen:
unpassend, nicht anwendbar



Stärken:
 2 Achsen (Gegensätzlichkeit)
 unstrigente Achse (Bebauung)
 Gewerbe im Gleisdreieck

Schwächen:
 zu große Grünfläche zu Lasten
 der Urbanität
 Achse auf Block



Stärken:
 Grünachse, Einfallende Grünflächen

Schwächen:
 Kubatur
 Park im Niemalsland



Stärken:
 klar abgegrenzter Grünraum
 einige Quartiere auf Achsen
 begrenzt

Schwächen:
 undefinierte urbane Räume



Stärken:
ackig verlaufendes Parkband
Trennung Büro/Gewerbe zu
Wohnen
Büroband
Blauraum

Schwächen:
urbaner/grüner Platz stoßen
unmittelbar aufeinander
bauliche Abgrenzungen



Stärken:
kreativer Ansatz

Schwächen:
zu viele Leuchttürme



Stärken:
auflösende Bebauung
Anschlüsse

Schwächen:
Achsen am Bahnhof vorbei



16

Stärken:
 klare Strukturen zum Rand
 auflösend nach Innen
 kleine Plätze
 Spiel mit der Metro

Schwächen:
 Aufgelöste unklare Struktur



17

Stärken:
 (Grünes) Band als Achse
 teils Blockform (bsp. Norden)
 geometrisches Muster
 interessant+starke Isebekstraße

Schwächen:
 Eingang zu offen
 zu viele Straßen
 Bruch von Grün zu Platz

4.3.2 Bildung der Bezugspunkte

Aufgrund der ideenübergreifenden Häufigkeit bestimmter Stärken, stellen sich folgende Bezugspunkte aus den Entwurfsideen heraus: Die Revitalisierung der ehemaligen Isebek, die Vervollständigung der Landschaftsachse, die Schaffung einer Platzsituation am Bahnhof und im Zentrum, die Anknüpfung an die Unterführung der Leunastraße und die Inszenierung der S-Bahntrasse.

Die Wiedereinbindung der Isebek in das Gebiet schafft nicht nur eine räumliche Qualität in Form eines attraktiven Erholungsraums, sondern bringt auch die Historie von Diebsteich wieder zum Vorschein, weshalb dieser Bezugspunkt auch mehrmals in Entwurfsideen angewendet bzw. umgesetzt wurde.

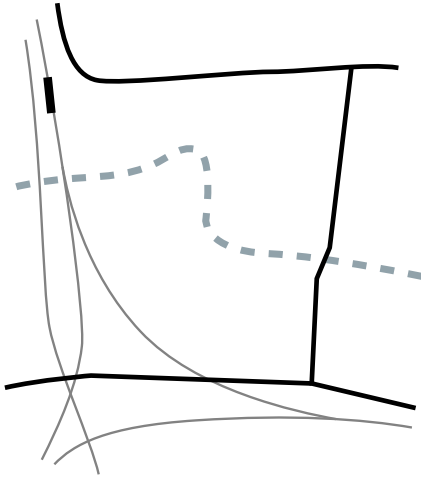
Betrachtet man das Umfeld des Gebiets mit seinen vorhandenen Nutzungen, werden die anliegenden Grünflächen bemerkbar, welche auf das Gebiet treffen. Die Idee, die Grünräume durch die Schaffung einer Grünachse im Gebiet miteinander zu verbinden, bietet in Kombination mit der Revitalisierung der Isebek das Potential einen qualitativen Freiraum für ein durchmisches und dichtes Quartier zu schaffen. Deshalb ist auch dieser Bezugspunkt oft beim Entwerfen der Ideen berücksichtigt worden.

Ebenfalls oft ist die Idee der Einbindung eines Platzes am Bahnhof und im Zentrum in Bezug gesetzt worden. Um den zukünftigen Fernbahnhof in seiner möglichen Bedeutung auch baulich im Quartier zu inszenieren, ist mehrmals die Schaffung eines Bahnhofsplatzes angewendet worden. Damit das zukünftige Quartier nicht nur den Platz am Bahnhof

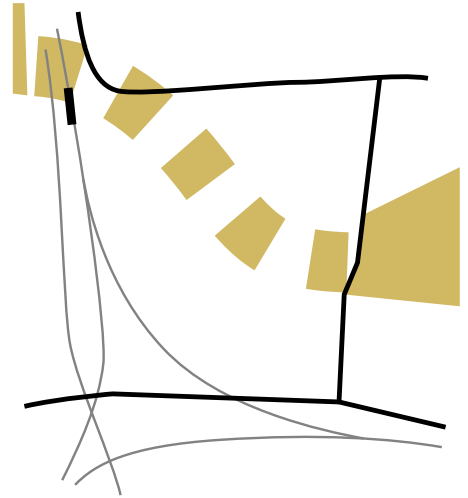
als hauptsächlichen Begegnungsraum hat, ist zusätzlich oft ein im Zentrum gelegener Platz geschaffen worden, sodass ein eigenständiges Quartier entstehen kann, was unabhängig vom Bahnhof(splatz) funktioniert.

An das Straßennetz wird in den meisten Entwurfsideen fast immer über die westlich gelegene Gleisunterführung der Leunastraße angeknüpft, um so auch die bahnhofsabgewandte Seite von Diebsteich anzubinden.

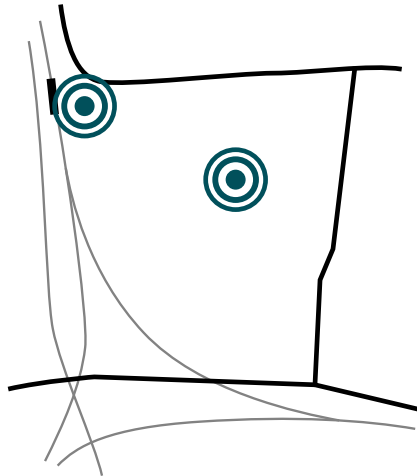
Außerdem wird die S-Bahntrasse, welche südlich durch das Gebiet führt, in den meisten Entwurfsideen aufgegriffen und baulich inszeniert. Damit wird ein besonders markanter Raum geschaffen, welcher das Quartier prägen kann und zusätzlich die verfügbaren Flächen durch eine Bebauung optimal ausnutzt.



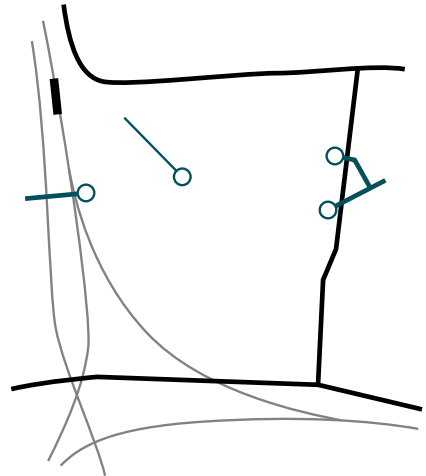
Revitalisierung der Isebek



Vervollständigung der Landschaftsachse



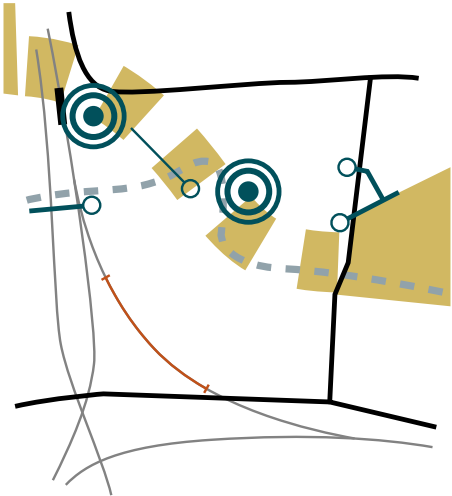
Schaffung einer Platzsituation am Bahnhof und im Zentrum



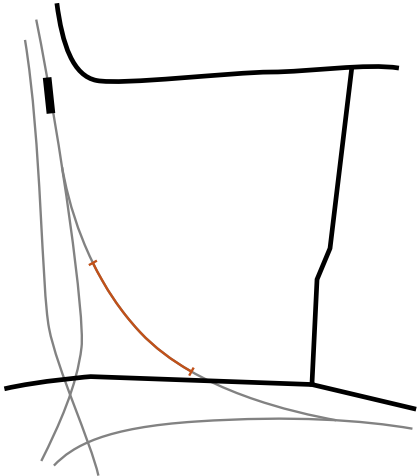
Anknüpfung an Leunastraße, Isebekstraße und Lunapark

Schlussfolgerungen Analyse Entwurfsversuche

Die weitere Entwicklung des durchmischten Quartiers am zukünftigen Fernbahnhof soll in der gestalterischen Ausarbeitung bestimmte Punkte miteinbeziehen, welche aus der Analyse der Entwurfsversuche ermittelt worden sind. Sie sollen das Erscheinungsbild des Quartiers am Fernbahnhof prägen und ihm räumliche Qualitäten geben. Die Bezugspunkte werden folgend mittels der Schablone Entwurfsversuche dargestellt.








Schablone Entwurfsversuche

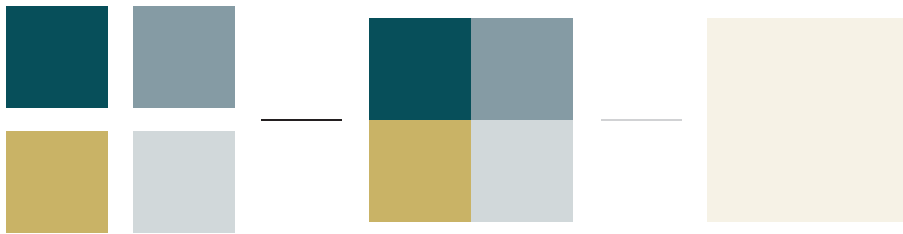


Inszenierung der S-Bahntrasse

Was braucht Diebsteich?

-  Revitalisierung der Isebek
-  Verknüpfung der Grünräume
-  Schaffung einer Platzsituation am Bahnhof und im Zentrum
-  Anknüpfung an bestehende Straßen
-  Inszenierung der S-Bahntrasse





WAS BRAUCHT DIEBSTEICH?

5

WAS BRAUCHT DIEBSTEICH?

Zusammenfassung aller Schlussfolgerungen aus Analyse Bahnhofsumfelder, Analyse Akteure, Analyse Standort und Analyse Entwurfsversuche.

Nach der übergeordneten Analyse und der ortsspezifischen Analyse kommen aus den vier Analyseteilen bestimmte Schlussfolgerungen hervor, welche als Gestaltungsanforderungen für das Gebiet verstanden und behandelt werden. Aus der Analyse vergleichbarer Bahnhofsumfelder, der Analyse des Standorts, der Analyse der Akteure und der aus den Entwurfsversuchen ermittelten Bezugspunkte wurden die Schlussfolgerungen gezogen, welche für die Entwicklung des Gebiets in ein durchmischtes Bahnhofsquartier relevant sind und in der Gestaltung des Quartiers berücksichtigt werden.

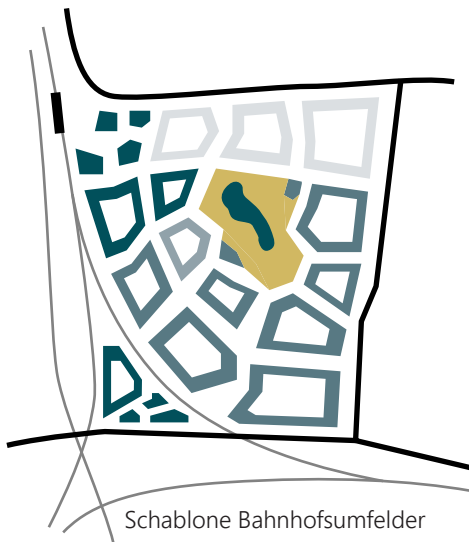
Die hier aufgezählten Schlussfolgerungen dienen dann der konkreten Ausarbeitung einer Entwicklungsmöglichkeit, wie das Quartier am zukünftigen Fernbahnhof aussehen soll. Aus den Schlussfolgerungen wird ein städtebaulicher Entwurf ausgearbeitet, welcher nicht die einzig richtige Lösung zur Nutzung des Gebiets zeigen soll. Dieser soll viel mehr als eine Möglichkeit für ein ortsspezifisches Bahnhofsquartier gesehen und verstanden werden.

WAS BRAUCHT DIEBSTEICH?

5.1 Gestaltungsanforderungen

Schlussfolgerungen

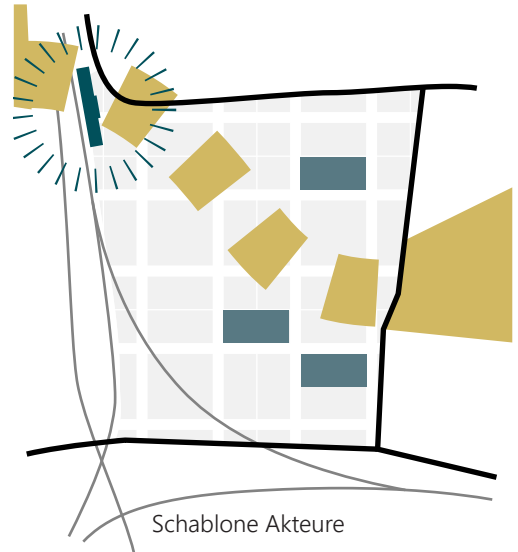
Analyse Bahnhofsumfelder



Schablone Bahnhofsumfelder

Schlussfolgerungen

Analyse Akteure



Schablone Akteure



Urbanität durch hohe Nutzungsmischung



Urbanität durch hohe Dichte (-> Blockrand)



Hoher Anteil an Wohn- und Mischnutzung



Leuchtturm am Bahnhof (-> Solitäre)



Grünraum im Gebiet



Schaffung von Grünraum



Bildung eines Quartiers

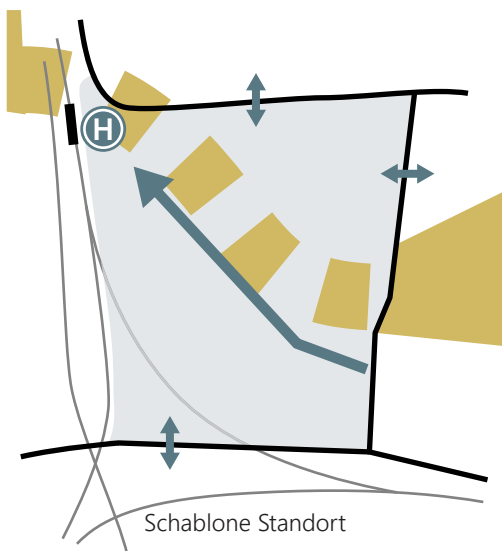


Verbindung von Bahnhof und Quartier

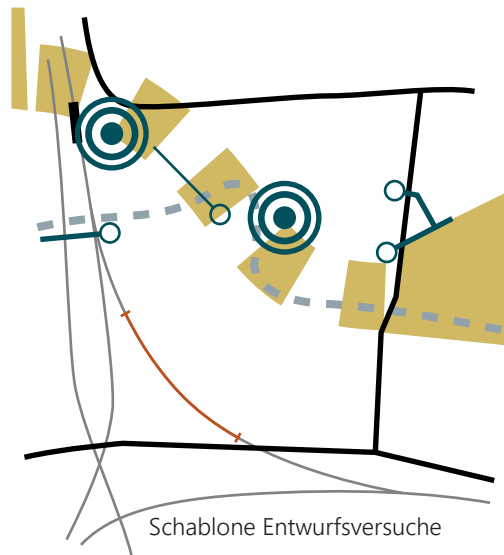


Stärkung der Wohnnutzung

Schlussfolgerungen Analyse Standort




Schlussfolgerungen Analyse Entwurfsversuche




 Monofunktionalität entgegenwirken


 Morphologische Einpassung


 Direktere Vernetzung


 Verknüpfung der Grünräume

 Revitalisierung der Isebek

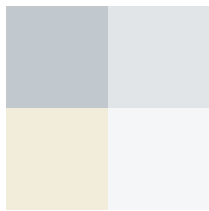
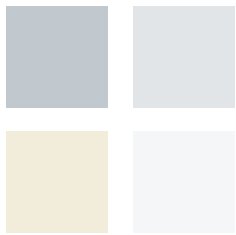
 Verknüpfung der Grünräume

 Schaffung einer Platzsituation am Bahnhof und im Zentrum

 Anknüpfung an bestehende Straßen

 Inszenierung der S-Bahntrasse





ENTWURF

STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Ein durchmischtes Quartier am Fernbahnhof.
Räumlich angewandte Schlussfolgerungen aus den Analyseteilen.

Auf Basis des am Anfang ermittelten Szenarios, wohin sich das Gebiet entwickeln soll, und den Gestaltungsanforderungen, welche aus den Schlussfolgerungen der Analyseteile stammen, ist der nachfolgende städtebauliche Entwurf entstanden.

Er orientiert sich an einem durchmischten und urbanen Quartier, was dem zukünftigen Fernbahnhof Diebsteich ein abgestimmtes und passendes Bahnhofsumfeld gibt. Die intensive Analyse gewährleistet hierbei eine nachhaltige Entwicklung des Gebiets, welche durch sorgfältig gewählte

Nutzungen und sich dem Umfeld fügender Bebauung entsteht.

Der Entwurf stellt lediglich die Möglichkeit eines Quartiers am zukünftigen Fernbahnhof dar, wie das Bahnhofsumfeld gestaltet werden könnte, welche aus der Analyse des Gebiets und dem Vergleich mit ähnlichen Bahnhofsumfeldern entsteht.

Es sollen hiermit die Chancen des Gebiets aufgezeigt und graphisch verdeutlicht werden.



Waidmannstraße

kleine Bahnhofstraße

Rudi Barth Platz

Leunastraße

Isebekstraße

Neue Plöner Straße

Fiensburgstraße

Isepark

Neue Plöner Straße

Sonderburgstraße

Stresemannstraße



Waldhainnstieg

V VII

X V

V VII

V VII

V VII

V VII

Memellandallee

Flensburgstraße

Lunapark

Lunapark

V VII

Memellandallee

V XV

Isebekstraße

Augustenburger Straße

Isebek

Kaltenkirchener Straße

V XV

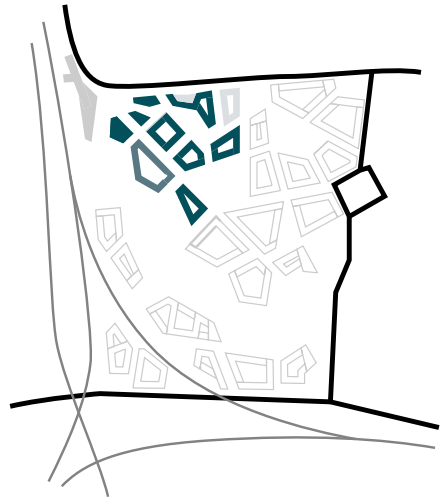
Kaltenkirchener Platz

V VII

Maßstab 1: 4000 N |



Quartier Diebsteich



Bahnhofskarree

6.1 Beschreibung

Auf den ersten Blick besticht der Entwurf durch die markante Grünachse, den Isepark, die durch die Bebauung des Gebiets läuft. Sie öffnet sich unterhalb des Bahnhofs im Nordwesten und verläuft südöstlich diagonal durch das Quartier, bis sie auf die Kaltenkirchener Straße trifft. Innerhalb des Grünraums verläuft das Fließgewässer Isebek, in einer an der umliegenden Bebauung orientierten Formgebung. Durch das verspielte Öffnen und Schließen der Isebek im Grünraum, ergeben sich unterschiedliche kleine Räume, welche unterschiedlich genutzt und bespielt werden können.

Das Quartier ist abseits des Iseparcs hoch und sehr dicht durch die Blockrandstrukturen bebaut. Dadurch entsteht der urbane Charakter, der dem Umfeld eines zukünftigen Fernbahnhofs gerecht wird. Um der dichten Bebauung entgegenzuwirken und den Freiraum zu wahren, dienen sowohl der Isepark, als auch die Plätze der Einhaltung und Gewährleistung des benötigten Freiraums. Die Aufenthaltsqualität des Quartiers wird maßgeblich durch die Grün- und Freiräume geprägt.

Das Quartier ist in vier Karrees aufgeteilt. Jedes Karree enthält unterschiedliche Nutzungen und unterscheidet sich in der Formausprägung. Zusätzlich hat jedes Karree einen zentral gelegenen Platz, um dem durch die dichte Bebauung entstehenden Anspruch an Freiraum gerecht zu werden. Den Mittelpunkt des Quartiers bildet der Rudi-Barth-Platz, der zwischen den unterschiedlichen Karrees steht und sie miteinander verbindet.

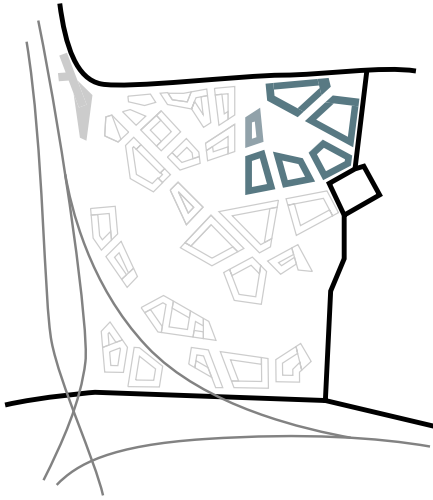
Eines der Karrees ist das Bahnhofskarree.

Es liegt, wie es der Name schon sagt, direkt am Bahnhof und bildet den Eingang in das Quartier. Ein weiteres Karree ist das Waidmann-Karree. Es liegt hinter dem Bahnhofskarree an der Waidmannstraße und der Memellandstraße. Südlich des Waidmann-Karrees liegt das Luna-Karree. Es ist umgeben vom Isepark und bildet den östlichen Eingang des Quartiers. Das vierte Karree ist das Stresemann-Karree. Es verläuft entlang der Stresemannstraße und der Neuen Plöner Straße und liegt als einziges Karree südlich des Iseparcs.

Bahnhofskarree

Das Bahnhofskarree bildet den Empfang in das Quartier. Die drei markanten Solitäre sind dabei das Tor ins städtische Umfeld und gleichzeitig der Leuchtturm für den neuen Fernbahnhof. Sie bieten einen – wortwörtlich – hohen Wiedererkennungswert, sowohl für den Bahnhof, als auch für das Quartier. Durchschreitet man das Tor, gelangt man entweder der Isebekstraße folgend in das Zentrum des Quartiers zum Rudi-Barth-Platz, oder zum kleineren Karrees Platz. Der kleine Platz ist gefasst durch kleine, dichte Blockstrukturen, die verschiedene Nutzungen beherbergen.

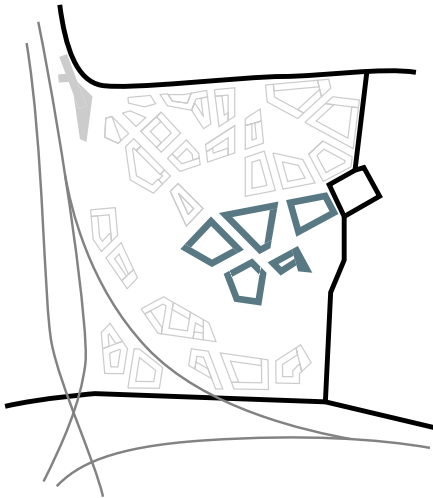
Das Karree wird überwiegend gemischt genutzt. Von bahnhofsorientierten Dienstleistungen, wie Hotellerie oder Schnellrestaurants, über bewohnerorientierte Nutzungen, wie Wohnraum, Supermärkte oder medizinische Dienstleistungen, bis hin zu gewerblichen Betrieben sind unterschiedlichste Nutzungen im Karree vorhanden.



Waidmann-Karree



Stresemann-Karree



Luna-Karree

Waidmann-Karree

Das Waidmann-Karree liegt im Nordosten des Quartiers und fällt durch seinen zentral gelegenen Platz auf. Er öffnet sich in jede Richtung und ist somit von überall erreichbar. Abseits der Öffnungen wird der Platz durch die erhöhten Gebäudekanten gefasst. Die Blockrandbebauung bietet viel Raum für eine bestimmte Nutzung.

Das Karree wird von der Wohnnutzung dominiert. Die größeren Blöcke bieten viel Licht und Freiraum für hellen und offenen Wohnraum. Der kleinste Block beherbergt eine besonders prägende Nutzung, wie beispielsweise eine Schule, sodass die Nutzungen des Karrees harmonisieren und aufeinander abgestimmt sind.

Luna-Karree

Das Luna-Karree bildet das Pendant zum Bahnhofskarree. Es empfängt die Besucher, die aus östlicher Richtung das Quartier aufsuchen. Ein weiterer markanter und nahezu freistehender Solitär markiert als Leuchtturm das Entre des neugeschaffenen Bahnhofsumfelds. Die direkte Lage am Isepark verleiht dem Karree einen besonderen Charme und bietet einen zusätzlichen Freiraum zum kleinen Karreeplatz. Große Blockränder bieten viel Raum für eine konkrete Nutzung.

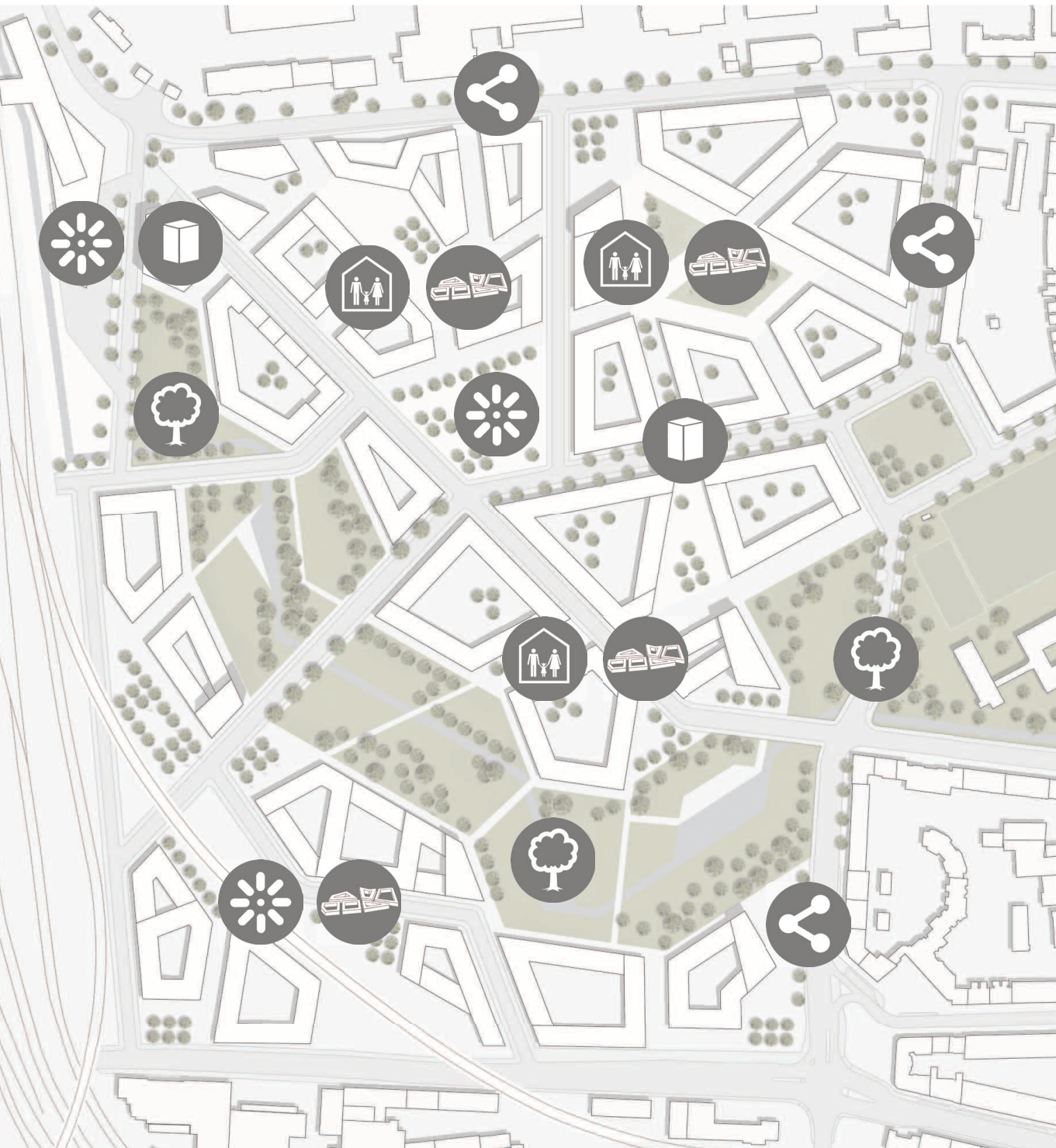
Das Karree enthält ausschließlich Wohnraum. Auch diese Blöcke sind sehr groß und bieten entsprechend viel Platz für lichtdurchfluteten Wohnraum und nutzbare Innenhöfe, wie es auch schon das Waidmann-Karree tut. Durch direkt anliegendes Grün entsteht eine hohe Wohnqualität für jedermann.

Stresemann-Karree

Das Stresemann-Karree ist das südlichste Karree im Quartier und grenzt an die Stresemannstraße an. Es ist das größte Karree und unterscheidet sich auch in der Formsprache von den anderen. Ein hochgebauter Solitär formt mit dem Solitär des Luna-Karrees das südöstliche Eingangstor des Quartiers. Das Karree ist etwas höher gebaut als die anderen Karrees, da es überwiegend eine flächenbeanspruchende Nutzung beherbergt.

Das Karree dient hauptsächlich der Büro- und Gewerbenutzung, um die teils für das Quartier gewichene Nutzung wieder einzubinden und einen Büro- und Gewerbestandort am Fernbahnhof zu schaffen. Die hohe Anzahl der Geschosse und die dementsprechend großen Geschossflächen sind auf den Flächenanspruch von Büros ausgerichtet. Im Erdgeschoss sind dadurch auch gewerbliche Nutzungen untergebracht. Ein geringer Anteil an Wohnraum ist im Karree vorhanden, um die Durchmischung in jedem Quartier zu bewahren, jedoch dominiert hier die Büronutzung.

Um einer drohenden Monofunktionalität und dem Charakter eines ausgestorbenen Quartiers abseits der Arbeitszeiten entgegenzuwirken, sind entlang des Karreeplatz unter der S-Bahntrasse Sport- und Freizeitmöglichkeiten angegliedert. Sportplätze und weitere Aufenthaltsmöglichkeiten sorgen für eine ständige Belebung des Karrees und wahren den durchmischten Charakter des Quartiers. Sie schaffen Treffpunkte und Räume zur Kommunikation, die für die Funktion eines gesunden und belebten Quartiers von hoher Bedeutung sind.



6.2 Gestaltungsanforderungen

Der Entwurf berücksichtigt in unterschiedlichen Fassetten die geschlussfolgerten Gestaltungsanforderungen, die sich aus den Analyseteilen ergeben haben. Die Anforderungen sind maßgebend für die Erstellung und bieten Lösungen zu den

ermittelten Problemen. Gelöst werden die Probleme durch räumliche und konzeptionelle Ansätze, die gezielt in den Entwurf eingearbeitet sind und die Qualität dieser Möglichkeit zur Nutzung und Bebauung des zukünftigen Fernbahnhofs ausmachen.



Grünraum im Gebiet



Schaffung von Grünraum



Verknüpfung der Grünräume



Revitalisierung der Isebek



Verknüpfung der Grünräume

Die integrierte Grünachse im Quartier löst über ihre Ausgestaltung mehrere Probleme, bzw. erfüllt die aus den Problemen übertragenen Gestaltungsanforderungen, die aus der Analyse hervorkommen. Der im Nordwesten anliegende Friedhof, der als Grünraum an der Gebietsgrenze liegt, und der südöstlich gelegene Park, der das Pendant dazu bildet, werden über die grüne Achse im Quartier miteinander verbunden. Dadurch wird nicht nur generell Grünraum im Gebiet geschaffen, sondern auch die beiden im Umfeld bestehenden Grünräume miteinander verbunden. Aufgrund der Isebek, die durch den Park fließt, wird nicht nur die Qualität des Wassers eingebunden, sondern auch die Historie des Orts zum Vorschein gebracht.



Urbanität durch hohe Nutzungsmischung



Hoher Anteil an Wohn- und Mischnutzung



Stärkung der Wohnnutzung



Monofunktionalität entgegenwirken

Die im Entwurf eingebrachte hohe Nutzungsmischung schafft nicht nur in Kombination mit der Bauweise Urbanität, wie sie in vergleichbaren Bahnhofsumfeldern vorhanden ist, sondern berücksichtigt auch eine verstärkte Unterbringung von Wohnraum. Dadurch kann zusätzlich dem Druck der Nachfrage nach Wohnraum entgegengewirkt werden. Die Mischnutzung vereint jede Nutzung auf engerem Raum, wodurch der urbane Charakter entsteht. Durch die durchmischte Nutzungsverteilung kann die monofunktionale Erscheinung des bisherigen Gebiets genommen werden, und sich den umliegenden Nutzungen anpassen.



Urbanität durch hohe Dichte
(-> Blockrand)



Bildung eines Quartiers



Morphologische Einpassung

Die im Quartier angewendete Blockrandstruktur bringt durch seine hohe Dichte in Kombination mit der zuvor erwähnten Nutzungsmischung den urbanen Charakter hervor und wahrt somit das Bild des Quartiers am Fernbahnhof. Die Bebauung spiegelt in seiner Formgebung, gegenüber der umliegenden Bebauung, ein neu geschaffenes Quartier wieder. Dabei orientiert sich das Quartier trotzdem an bestimmten Kanten aus der umliegenden Bebauung, damit sich das Quartier im Umfeld einfügt und sich somit an die Morphologie anpasst.



Verbindung von Bahnhof und Quartier



Direktere Vernetzung



Anknüpfung an bestehende Straßen

Das Quartier bezieht die neu entstehende Zentralität des Bahnhofs mit ein, indem die ehemalige Isebekstraße wiederbelebt wird und als zentrale Achse den Bahnhof unmittelbar mit dem Quartier verknüpft. Durch die zentrale Achse wird auch die Kaltenkirchener Straße und darüber auch die Stresemannstraße mit dem Bahnhof verknüpft und ermöglicht eine direktere Verbindung. Eine weitere direkte Verbindung im Quartier wird durch die Flensburgstraße geschaffen. Sie knüpft im Südwesten an der Neuen Plöner Straße und im Nordosten an der Memellandallee an und bildet somit einen wichtigen Zugang in das Quartier. Neben der Isebekstraße wird auch an weitere schon bestehende Straßen angeknüpft. Die östliche Leunastraße, welche durch eine Unterführung in das Quartier läuft, bekommt einen direkten Anschluss an den Bahnhof und die zentrale Isebekstraße. Außerdem wird an den westlich gelegenen Lunapark und die Memellandallee angeknüpft, indem durch die Teilverlegung der Straße eine rechteckige Straßenführung geschaffen wird.



Leuchtturm am Bahnhof (-> Solitäre)

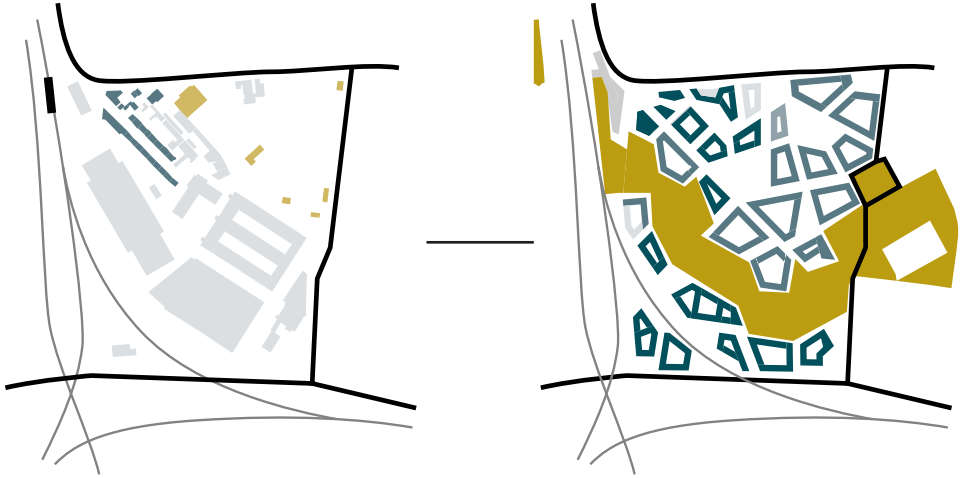


Schaffung einer Platzsituation am Bahnhof und im Zentrum

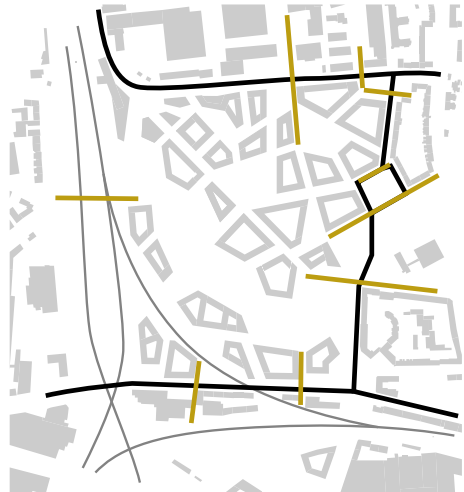


Inszenierung der S-Bahntrasse

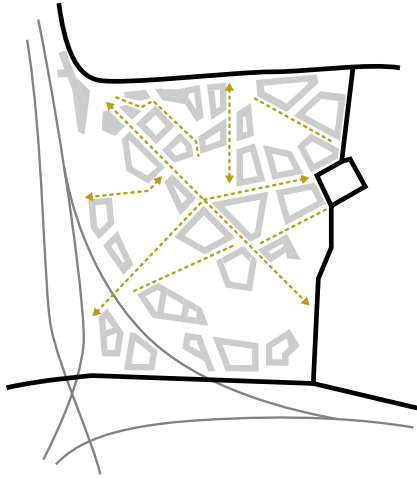
Im Quartier sind neben der Blockrandstruktur auch Solitäre eingeplant, die zum einen durch eine markante und hohe Bauform den Bezug zwischen dem Quartier und dem Bahnhof stärken, und zum anderen dem Bahnhof als Merkmal bzw. Leuchtturm dienen. Dadurch wird dem Bahnhof und gleichzeitig auch dem Quartier, ein Aushängeschild mit hohem Wiedererkennungswert verliehen. Neben der Leuchtturmfunktion fassen die Solitäre auch den neu geschaffenen Bahnhofplatz, der bis zur Leunastraße läuft und zusätzlich die Zentralität verstärkt. Im Pendant zum Platz am Bahnhof entsteht ein weiterer Platz im Zentrum des Quartiers. Die beiden Plätze unterstützen die Verbindung des Bahnhofs mit seinem Umfeld durch deren Abfolge entlang der zentral durchlaufenden Isebekstraße. Ein weiteres Merkmal des Quartiers ist die baulich inszenierte S-Bahntrasse, welche den urbanen Charakter durch eine hoch verlaufende Bahnbrücke, umgeben von hochgebauten Gebäudeblöcken wieder spiegelt. Unter der S-Bahntrasse eröffnet sich ein urbaner Freiraum, der das Gegenstück der grünen Achse im Quartier bildet.



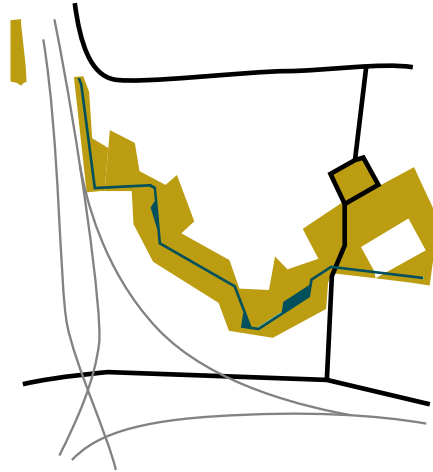
Von Monofunktionalität zu Durchmischung



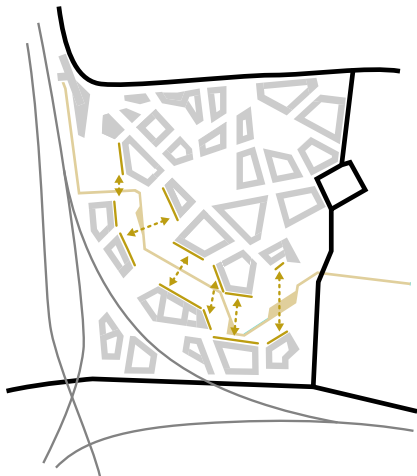
Morphologische Fügung



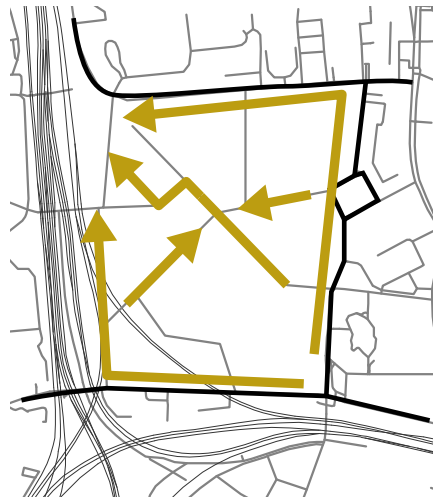
Verbesserte Durchwegung



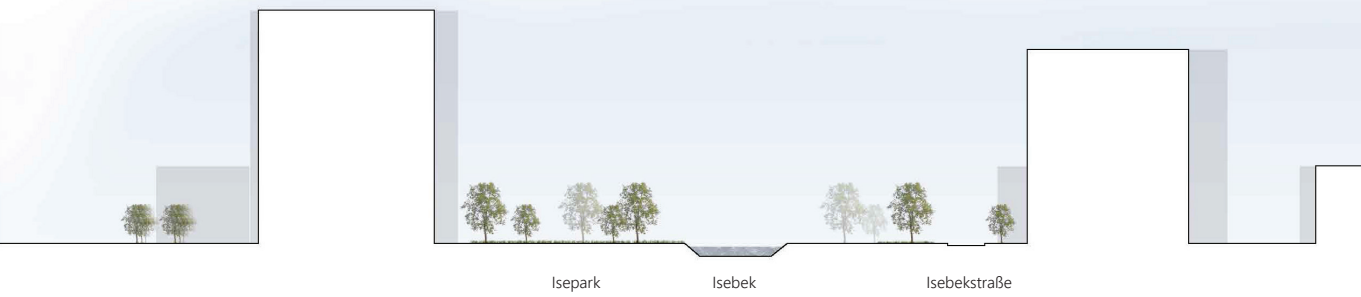
Verknüpfte Landschaftsachse



Formsprache des Iseparks

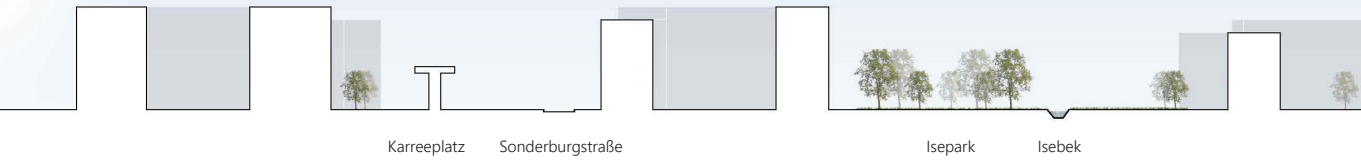


Direktere Vernetzung



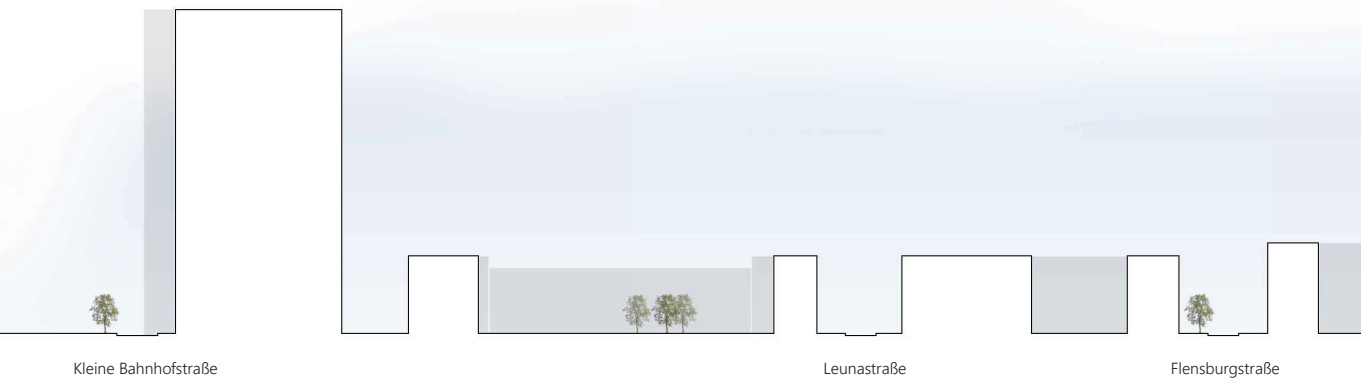
Isepark Isebek Isebekstraße

Schnitt 1: Nord-Süd



Karreeplatz Sonderburgstraße Isepark Isebek

Schnitt 1: Nordost-Südwest

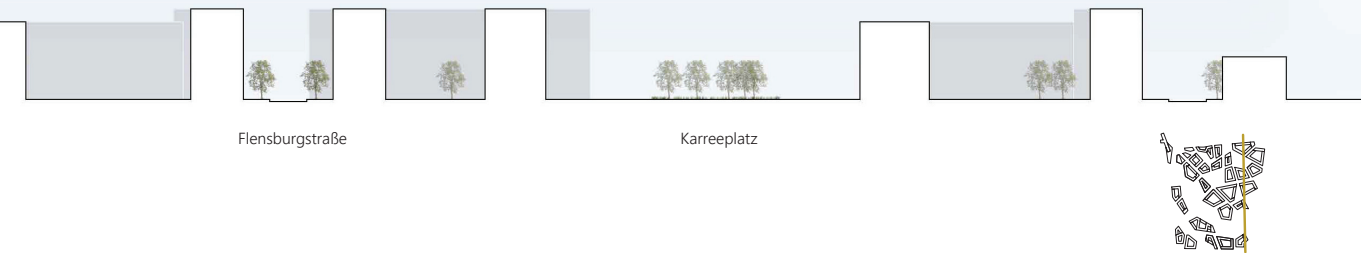


Kleine Bahnhofstraße

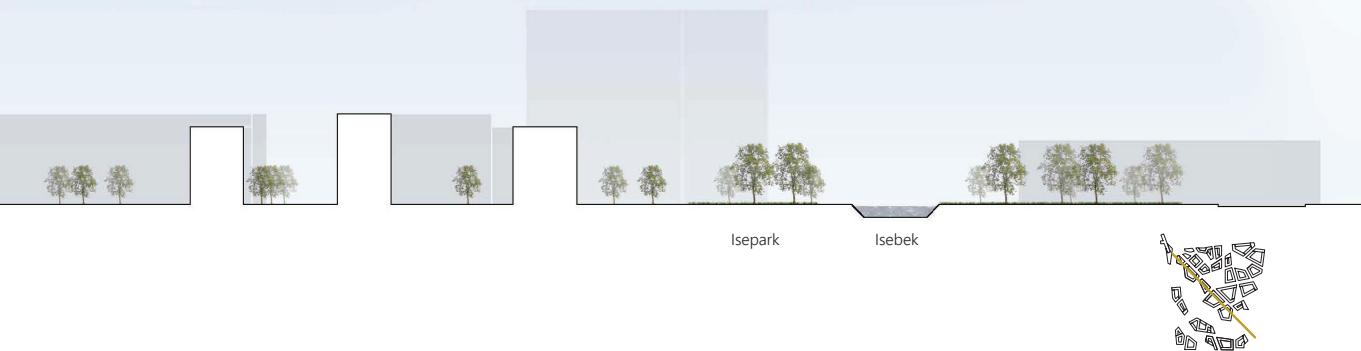
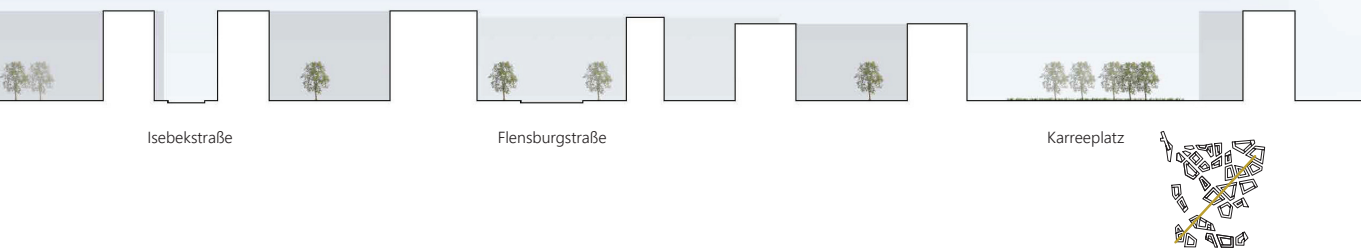
Leunastraße

Flensburgstraße

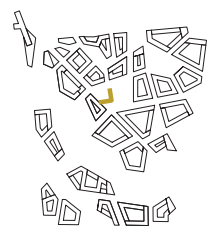
Schnitt 1: Nordwest-Südost



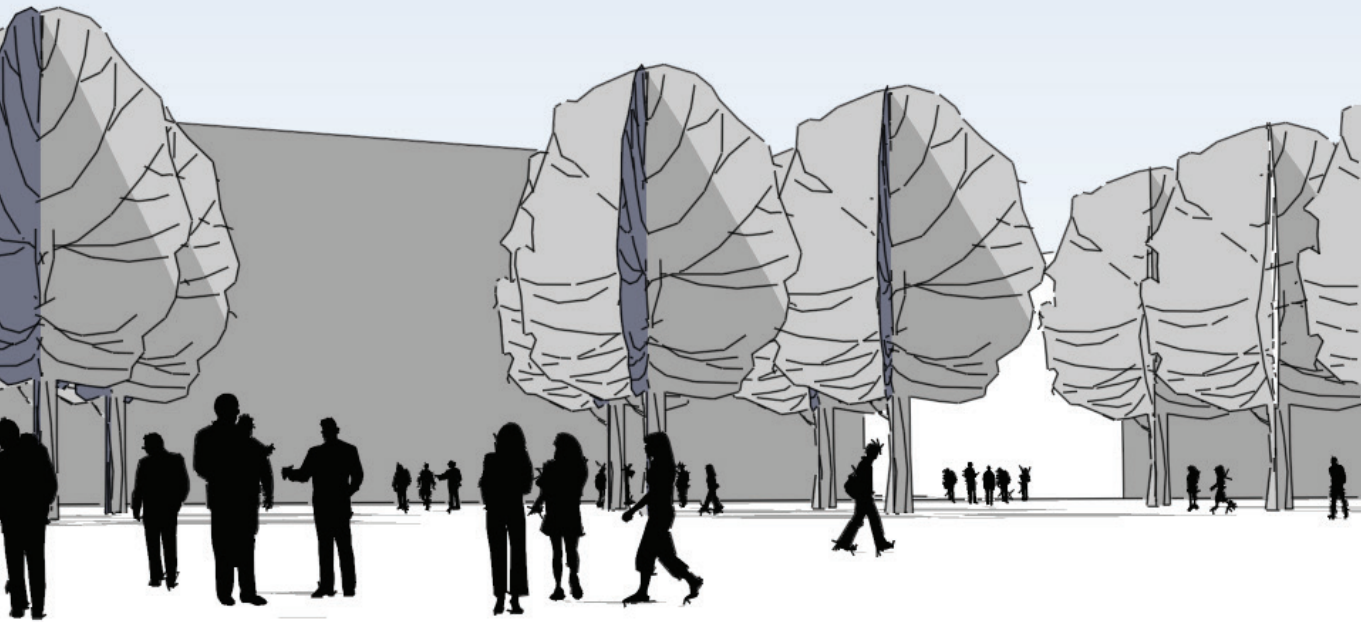
6.3 Darstellungen

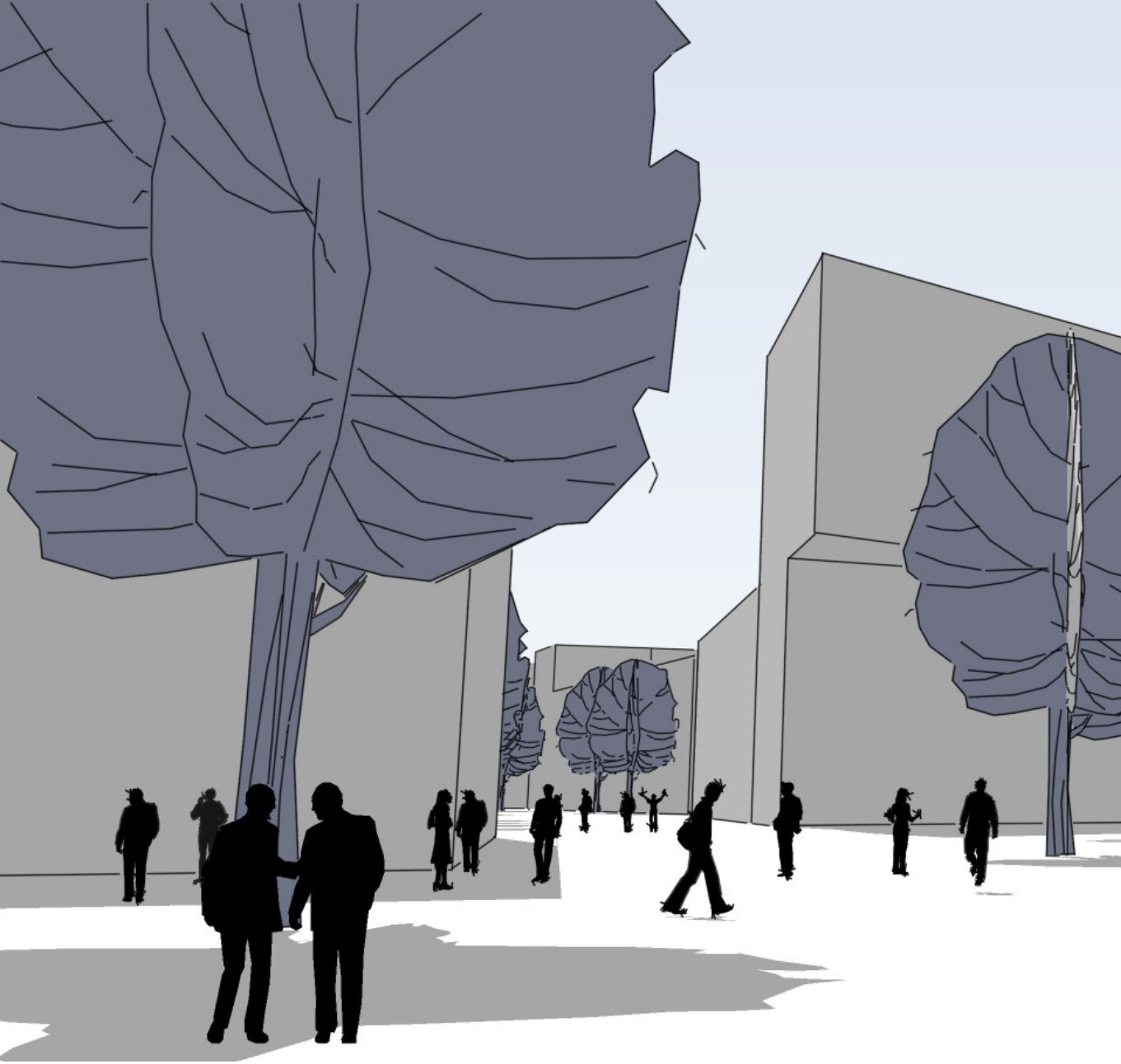


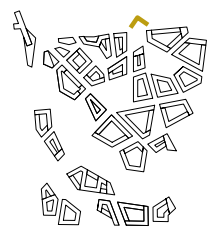


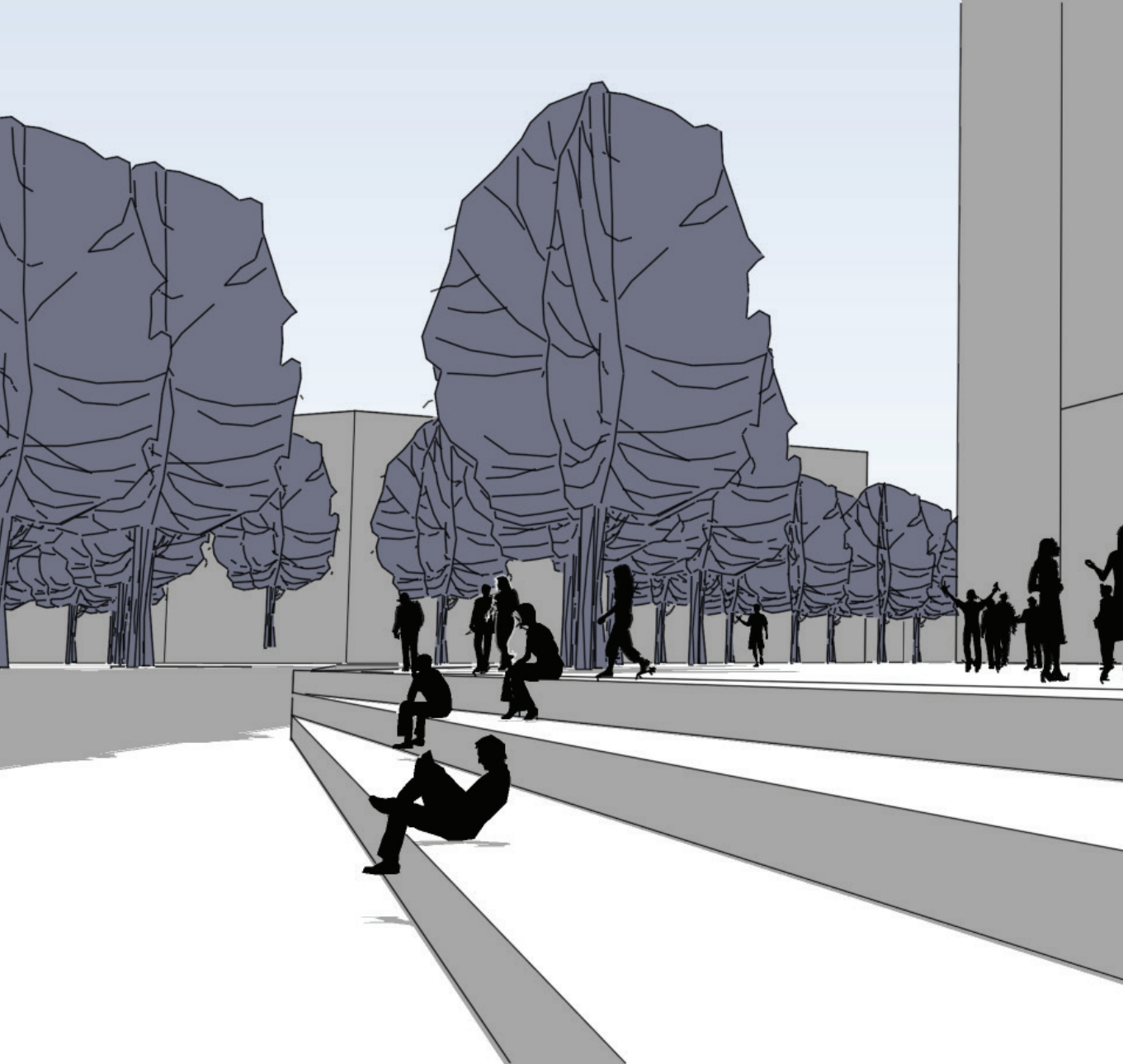




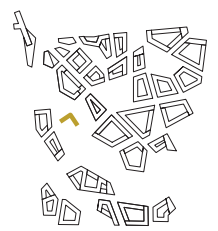
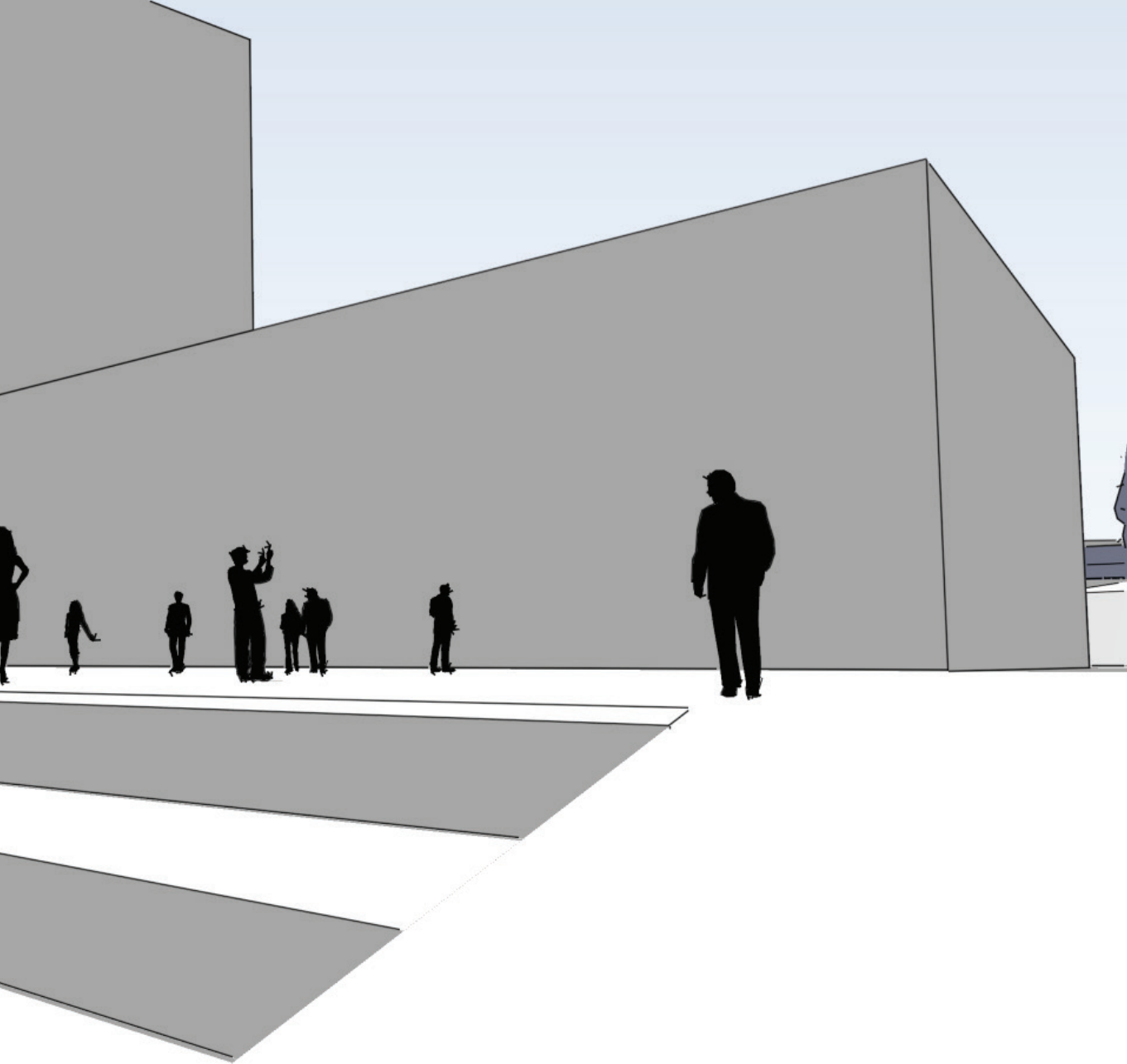


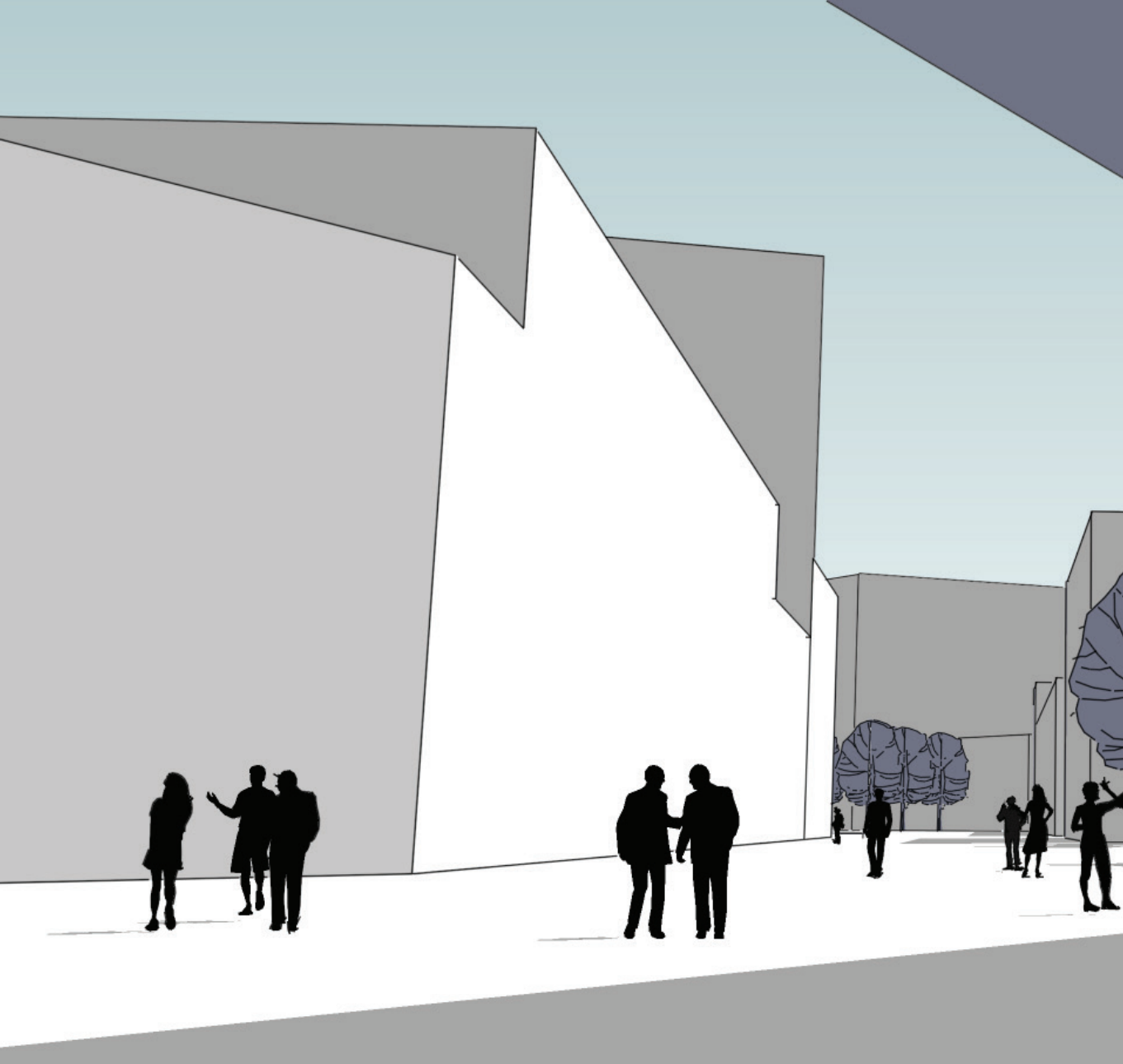


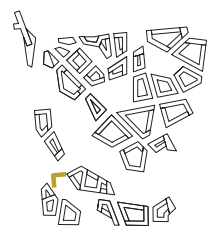
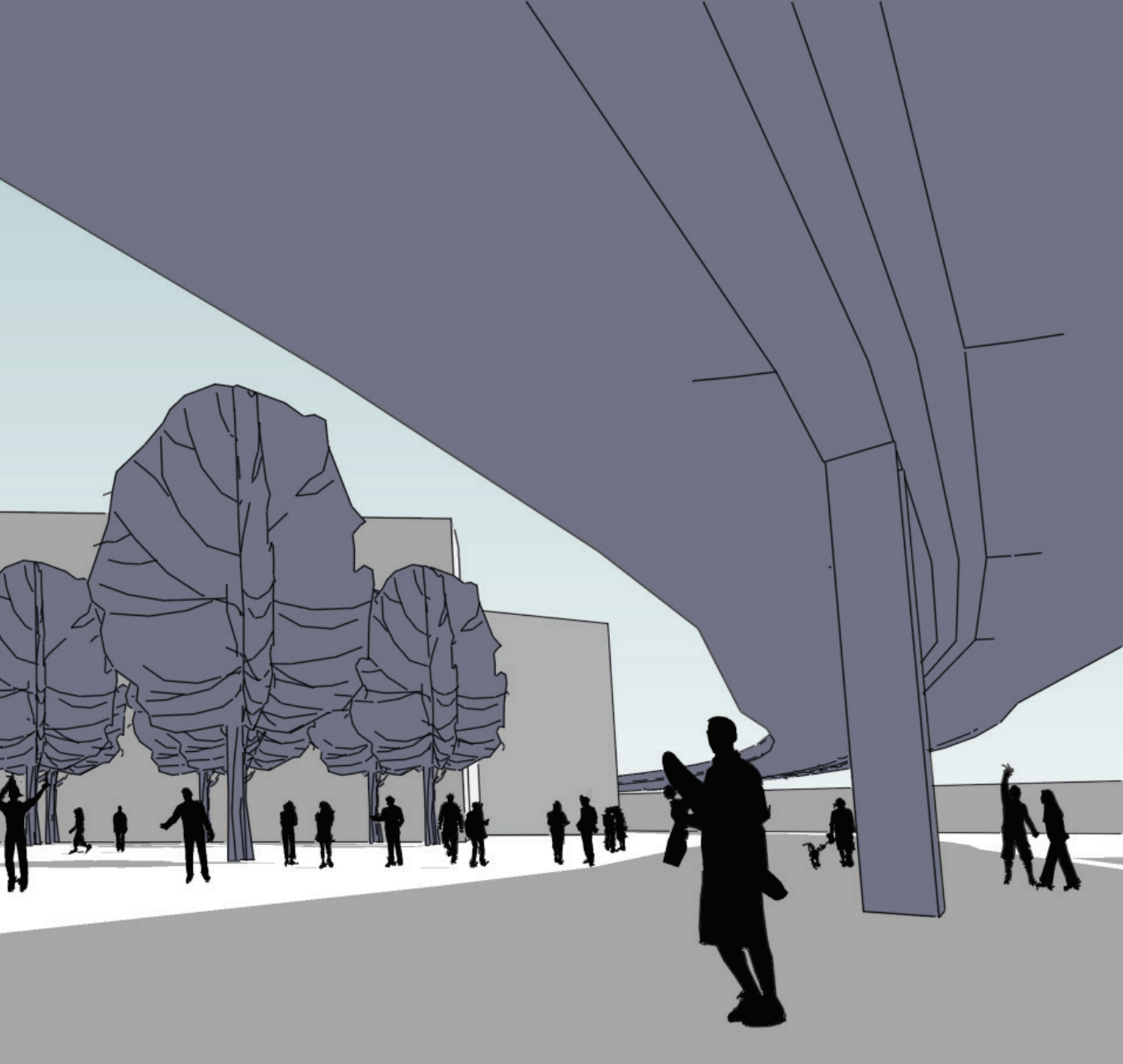


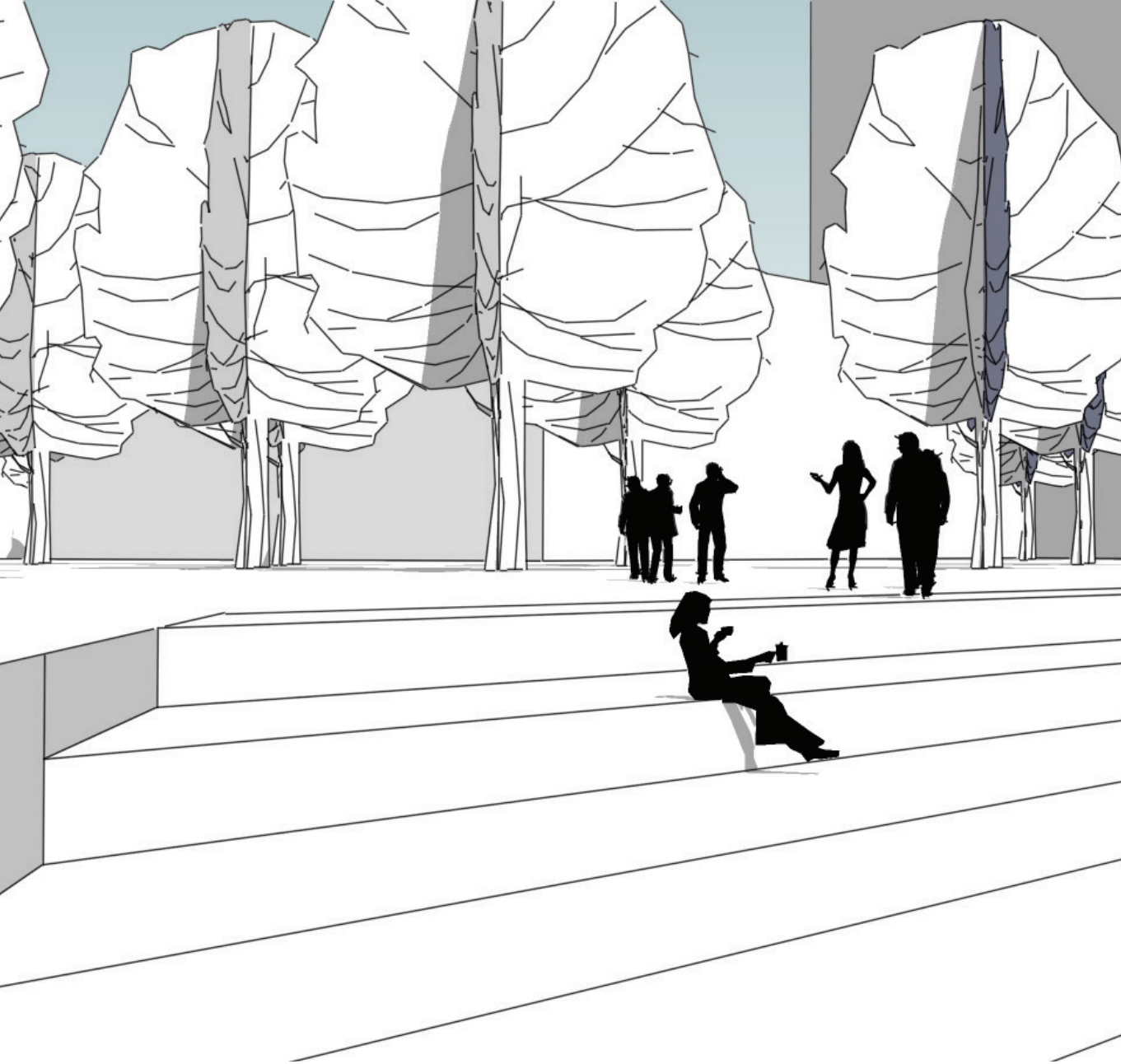


Ansicht 4: Treppenanlage im westlichen Isepark

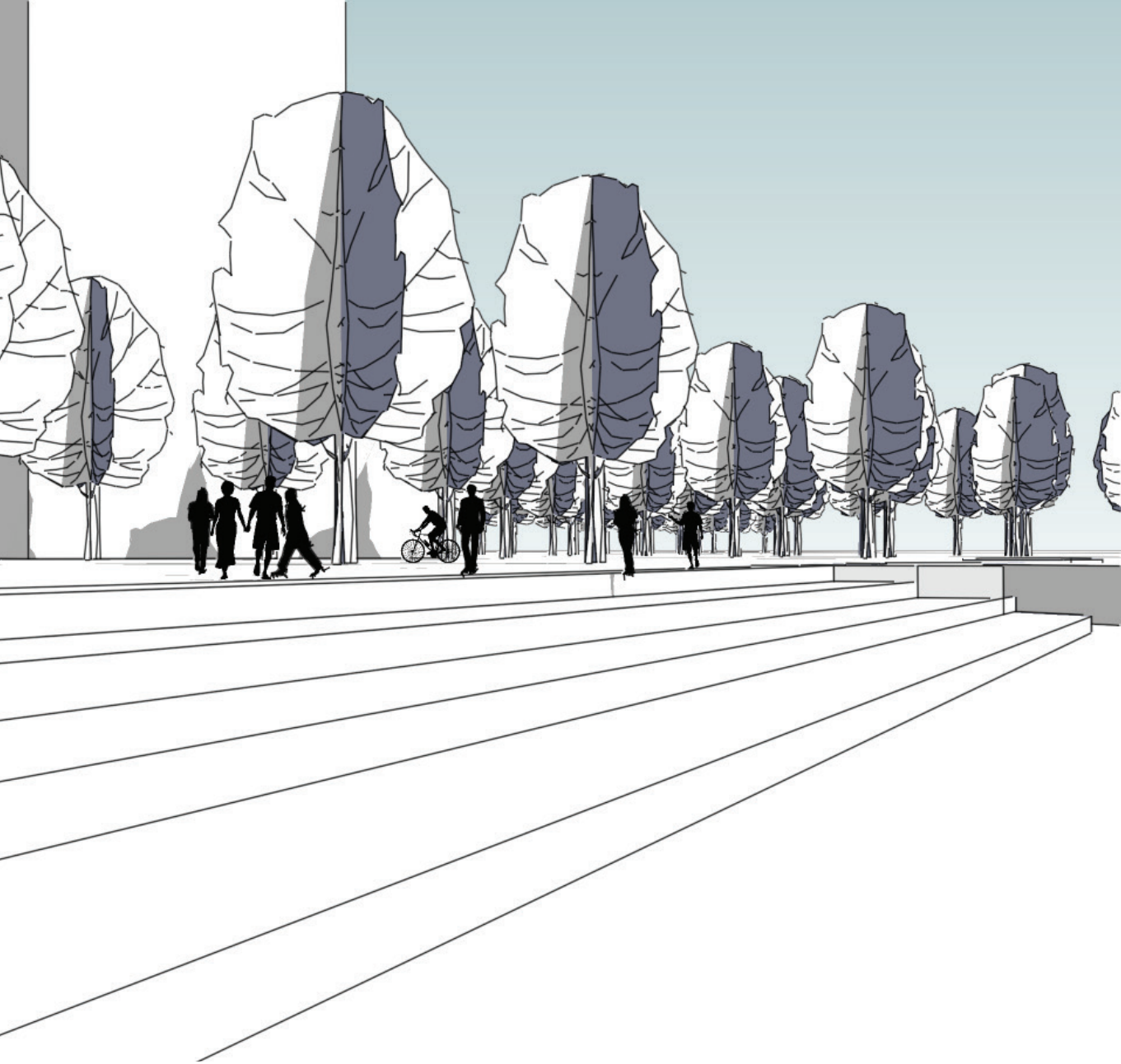


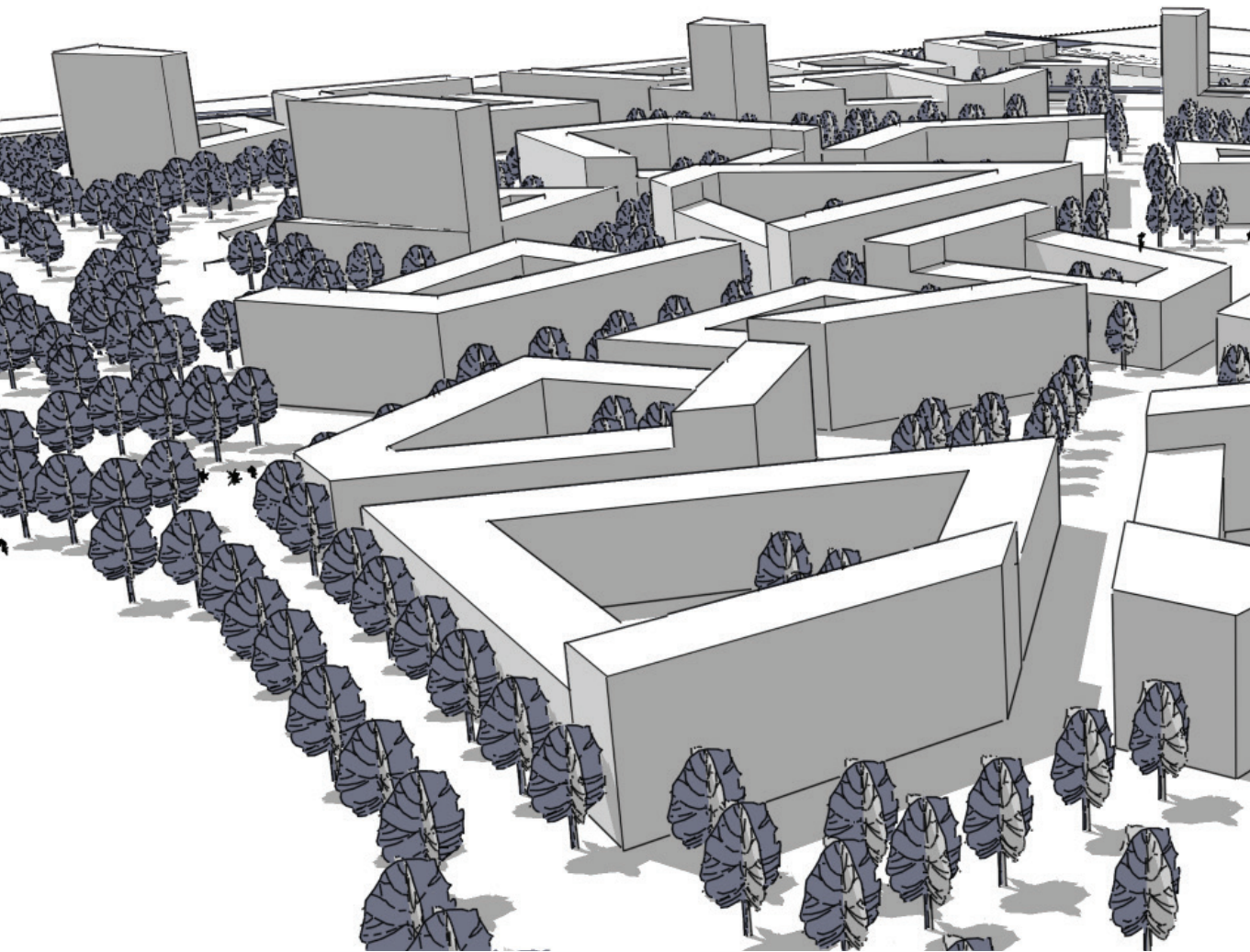




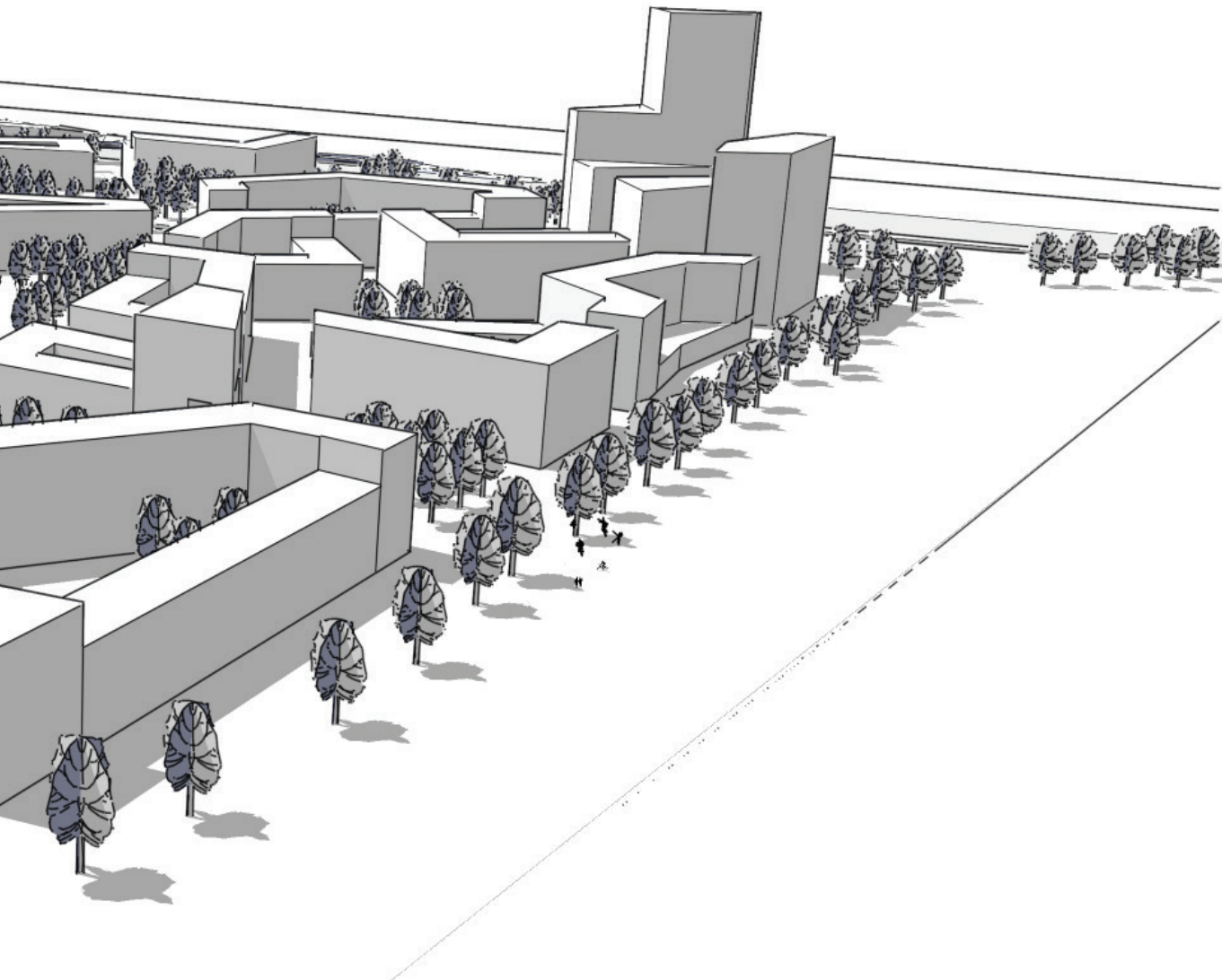


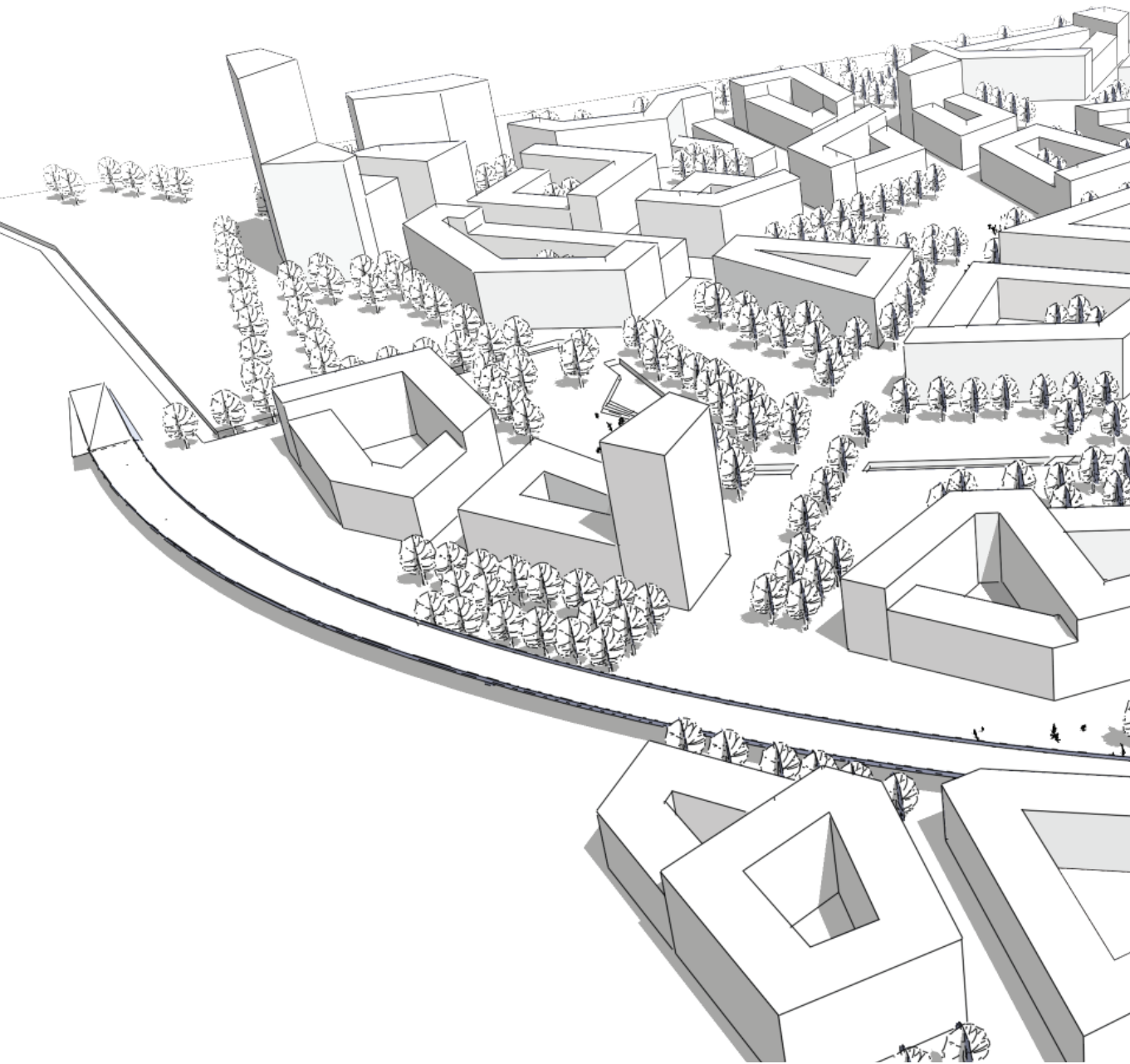
Ansicht 6: Treppenanlage im östlichen Isepark



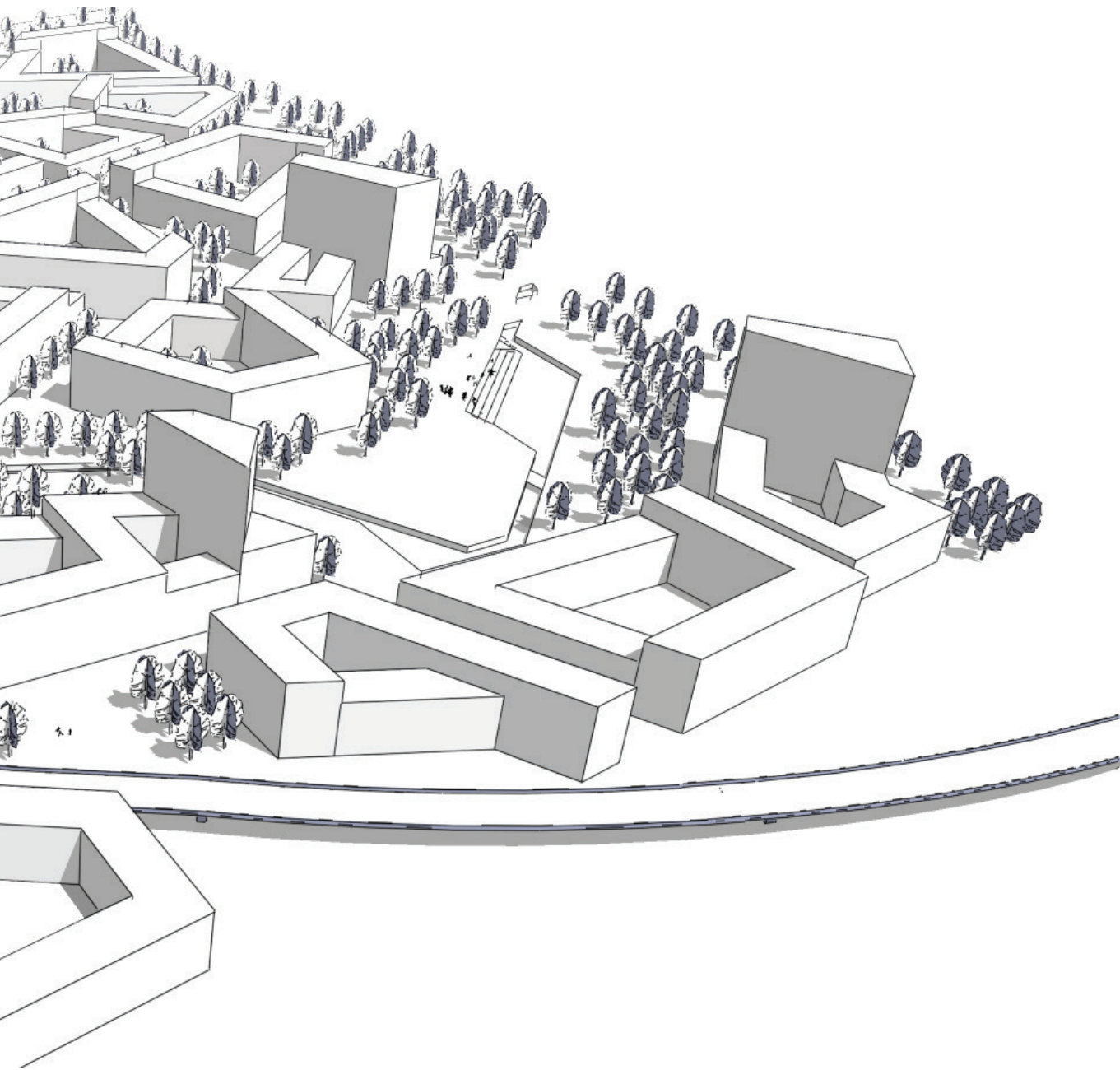


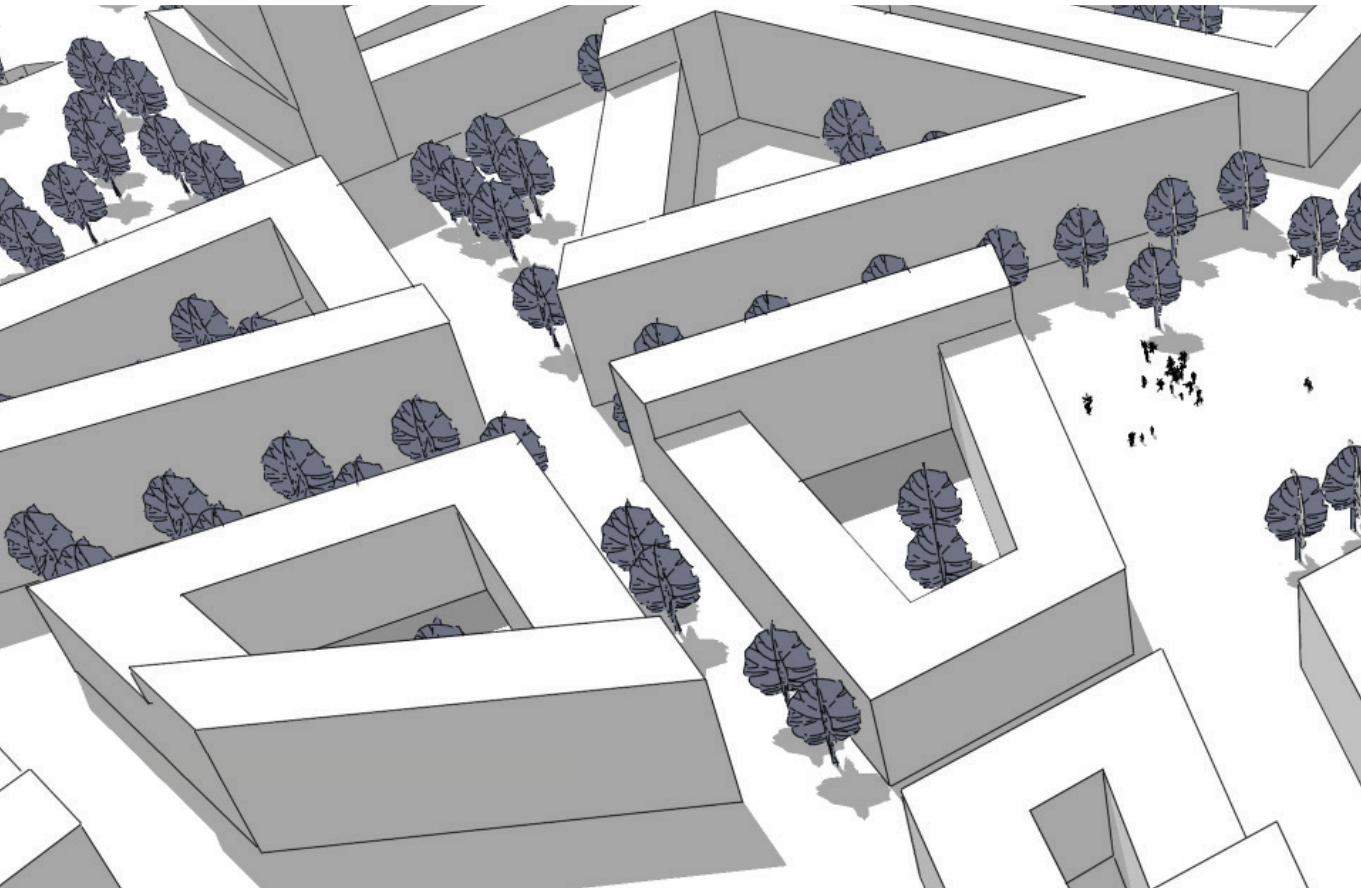
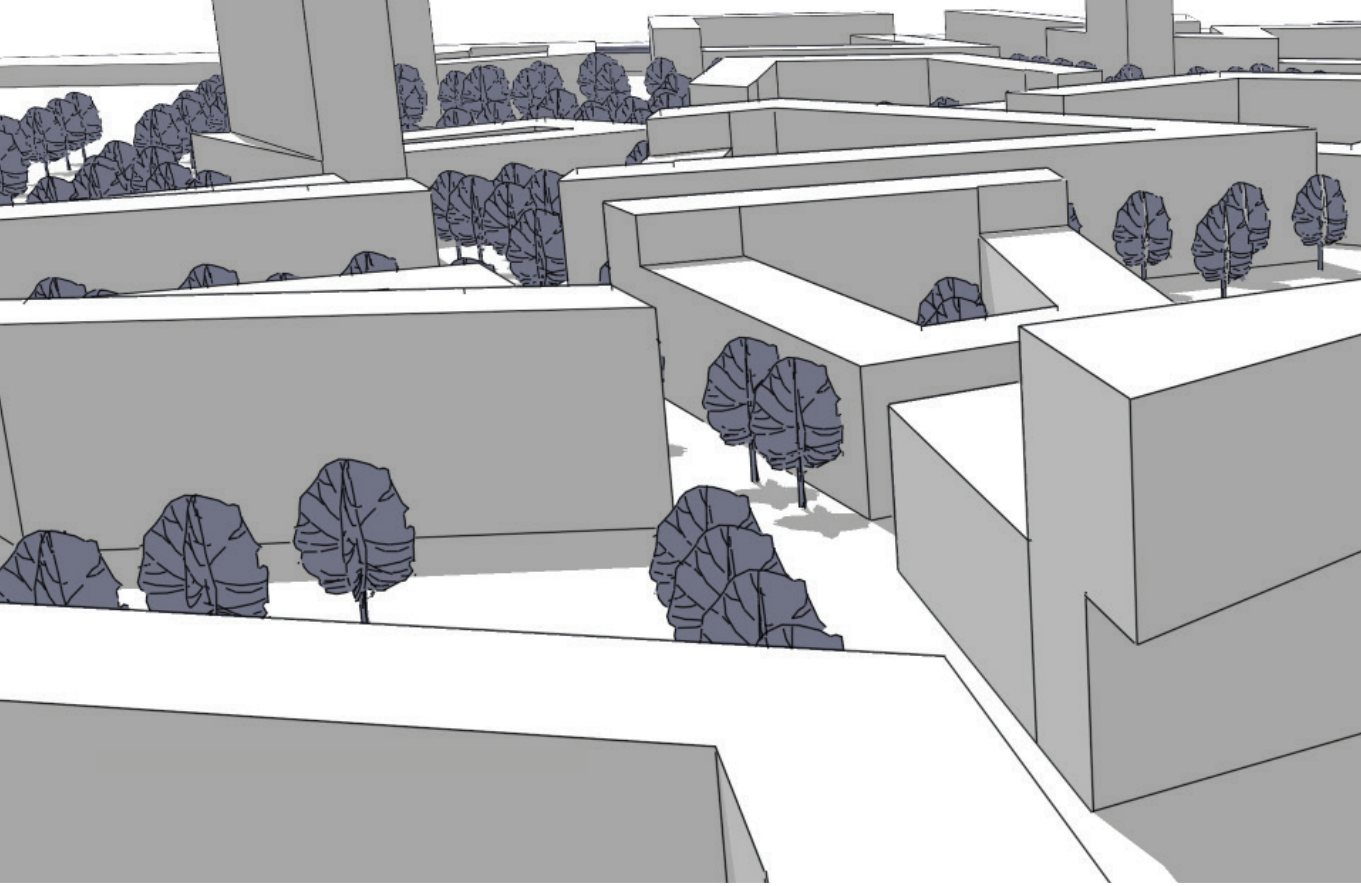
Ansicht 7: Vogelflug aus Nordosten

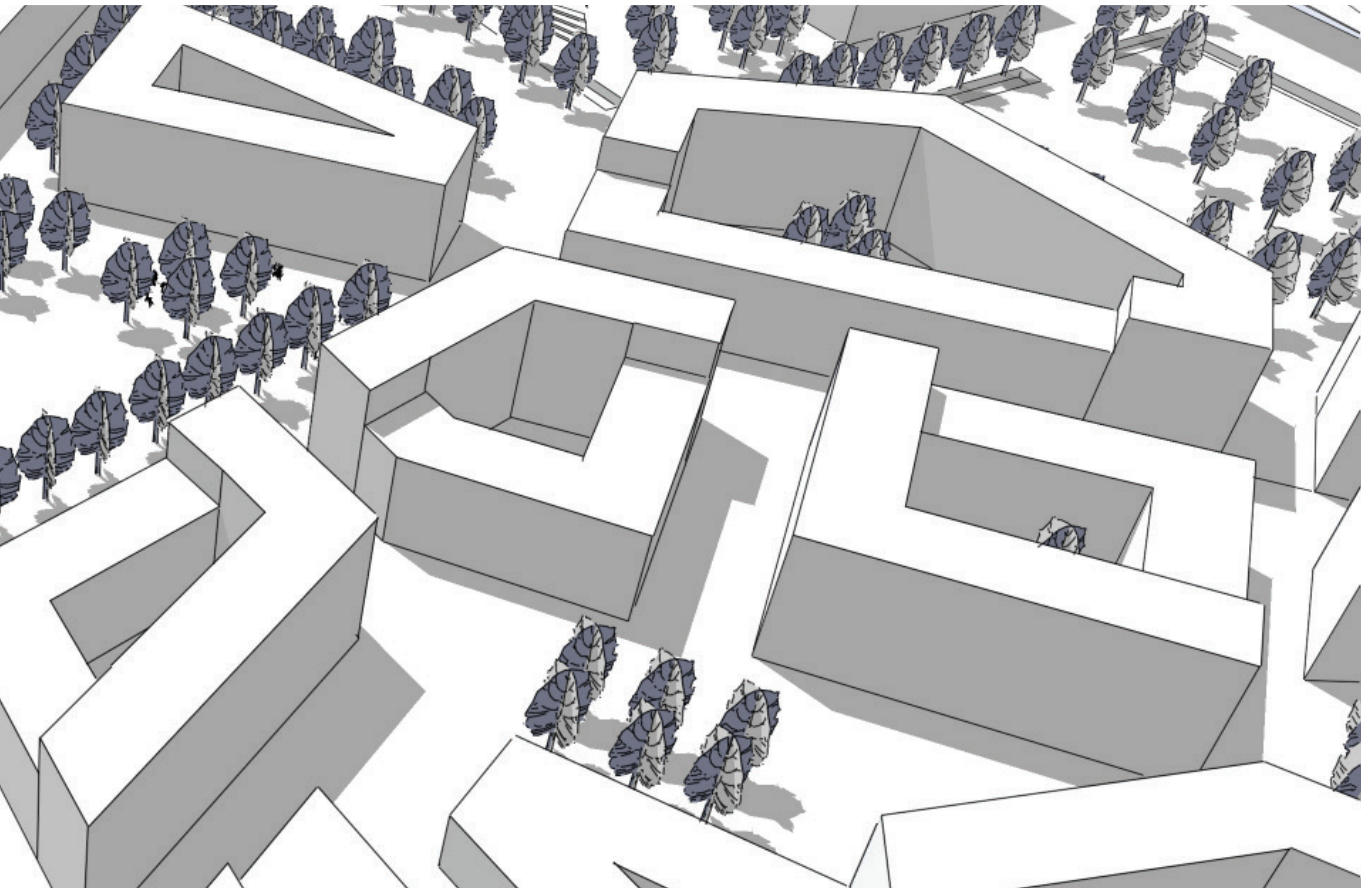
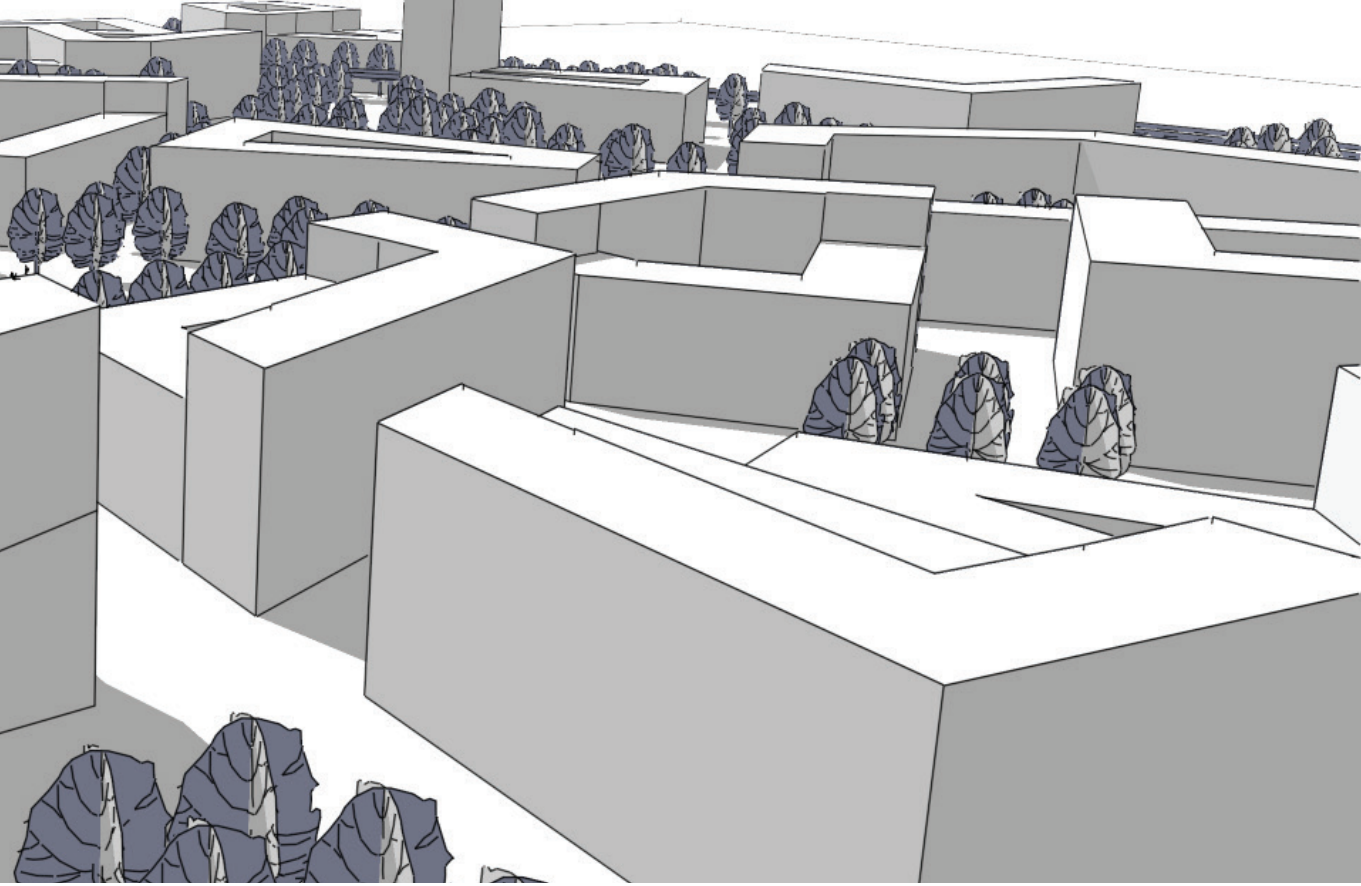




Ansicht 8: Vogelflug aus Südwesten



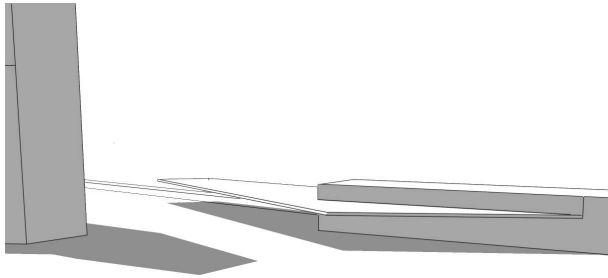




7

ABSCHLUSS

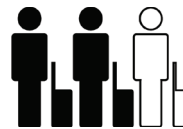
Abschluss der Arbeit mit einem Ausblick in die Zukunft, einer kritischen Reflexion und einem Fazit.



Durchgangsbahnhof



Bahnhofsneubau mit Bahnstadt



22000 Reisende

Hamburg Diebsteich

Nördlich des Gleisdreiecks mit den Überwerfungen zur Verbindungsbahn und damaligen Fernbahnhof Altona, liegt der Durchgangsbahnhof Diebsteich. Die Inbetriebnahme der Bahnstrecke Richtung Pinneberg erfolgte zunächst zwischen Holstenstraße und Langenfelde im Jahr 1962 und wurde 1967 vollständig eröffnet. Es folgte 1981 die Anbindung an den Bahnhof Hamburg-Altona mit dem Bau neuer Brückenanlagen.

Am 1. Juli 2014 gab die Deutsche Bahn bekannt den Fernbahnhof an den heutigen Standort zu verlegen. 2023 wurde die Neueröffnung gefeiert. Begleitend zu der Verlegung wurde 2017 der Startschuss zur Errichtung des Bahnhofquartiers Diebsteich mit den vorbereitenden

Untersuchungsmaßnahmen begonnen. Dabei entstand in den letzten Jahren ein durchmischtes Quartier zum Wohnen, Arbeiten und Leben. Die Revitalisierung der Isebek entwickelte eine Anziehungskraft des Iseparks und vernetzte die Landschaftsachse über das neue Quartier hinaus. Mit dem markanten Hochhaus gegenüber des neuen Bahnhofsgebäudes hat das Quartier seinen Platz innerhalb der Stadtsilhouette gefunden und wahrt einen eigenen, unverkennbaren Charakter.


Hamburg

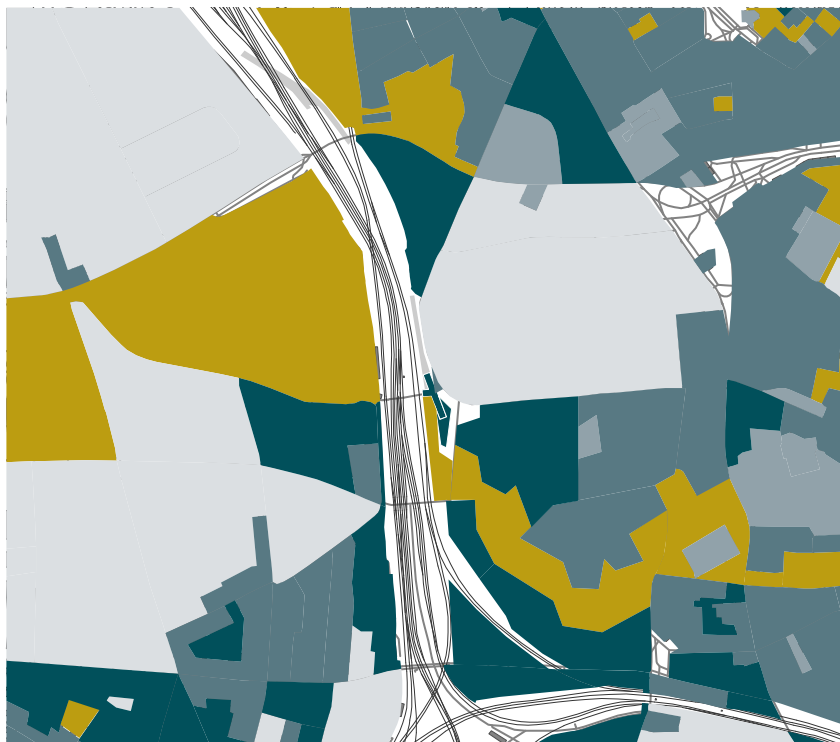
Stadtstaat
1.787 408 Einwohner
755,30 km²
Deutschland



Neubauten
Hamburg Diebsteich

1: 15 000 N |


 Neubau





Flächennutzung
Hamburg Diebsteich

1: 15 000 N |

 Büro, Mischnutzung

 Wohnen

 bes. funktionale
Prägung

 Gewerbe

 Grün

7.1 Ausblick

Wie auf der vorherigen Seite zu sehen könnte in ein paar Jahren mal ein Steckbrief für den zukünftigen Fernbahnhof Diebsteich aussehen. Ein dichtes und durchmischtes Quartier, das nur wenige Jahre alt ist und sich in das Umfeld fügt. Ein Bahnhofsumfeld, das dem Fernbahnhof entspricht und auf ihn eingeht.

Es kann sich in den kommenden Jahren aber auch ganz anders entwickeln, fernab der in dieser Arbeit ermittelten Schlussfolgerungen. Schaut man nochmal zurück auf die vier Szenarien, gäbe es noch drei weitere Möglichkeiten einer Entwicklung für das Umfeld. Sollte sich die wirtschaftliche Variante als eine für Hamburg passende Entwicklung durchsetzen, wäre eine zur City Nord und City Süd passende City West an dem Standort Diebsteich durchaus denkbar, aufgrund der guten städtischen und regionalen Anbindung. Die schon im Konzept der Handelskammer Hamburg geäußerten Vorstellungen für das Gebiet haben auch allemal ihre sinnvolle Bedeutung, da in Hamburg weiterhin mehr Büro- und Gewerbeflächen entstehen sollen (BNP Paribas Real Estate 2017).

Das Gebiet könnte aber auch dem Druck des Wohnungsmarkts weichen und nur der Wohnnutzung bestimmt werden, zumal die Stadt es immer schwerer hat ihr Ziel von 6.000 neugebauten Wohnungen im Jahr, aufgrund der flächenmäßig begrenzten Innenentwicklung, einzuhalten (Freie und Hansestadt Hamburg, Wohnungsbau 2017). Da käme eine so große Fläche der Erfüllung dieses politischen Ziels nur entgegen. Außerdem wird in direkter Nachbarschaft schon großflächig Wohnraum realisiert, durch die Neue Mitte Altona und demnächst auch durch

die Umgestaltung des Holstenareals, wodurch diese Variante auch realistisch wäre.

Neben den beiden überwiegend monofunktionalen Varianten einer Entwicklung, wäre aber auch eine vielleicht nähergelegene Variante denkbar. Bis 2023 wird die Verlegung des Fernbahnhofs abgeschlossen sein und seinen Betrieb am Standort Diebsteich aufnehmen. Betrachtet man die Geschwindigkeit, mit welcher die Entwicklung des Umfelds vorangeht, wird absehbar, dass 2023 vielleicht gerade mal die direkt am Bahnhof liegenden Grundstücke entwickelt sein werden. Die Untersuchung für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wurde Anfang dieses Jahres beschlossen. Ehe diese abgeschlossen ist, wird ein Jahr vergangen sein. Bis gegebenenfalls ein Wettbewerb ausgeschrieben wurde und davon Entwürfe vorliegen, wird ein weiteres Jahr vergangen sein, und das ist schon gutmütig prognostiziert. Somit ist davon auszugehen, dass frühestens 2020 oder 2021 erste Bauabschnitte begonnen werden und zur Eröffnung des neuen Bahnhofs gerade mal wenige Gebäude fertiggestellt sein werden. Im Zuge eines entsprechenden Wettbewerbsergebnisses, wäre bei dieser Variante die gemischte Nutzung von Wohnen und Arbeiten denkbar, wenn die bestehende Wohnnutzung gewahrt und das Postareal umgenutzt oder abgerissen und neu bebaut werden würde.

Sicher ist, dass noch viel Zeit vergehen wird, bis man sich über die zukünftige Bedeutung des Gebiets einig geworden ist. Dadurch wird der erste Abriss oder Neubau noch lange auf sich warten lassen, wenn Stadt, Politik und weitere Interessenten nicht zeitnah auf einen Nenner kommen.

7.2 Reflexion

Die Ausarbeitung der Analysen und der möglichen Gestaltung und Entwicklung des Gebiets verlief mehrschichtig. Von Zeit zu Zeit kamen immer mehr Aspekte in die Analyse, wodurch teilweise nicht ganz einheitliche Wege zu den Schlussfolgerungen führten und auf unterschiedlichen Ebenen Erkenntnisse gesammelt wurden. So stellte man beispielsweise am Ende der Analyse fest, dass die ersten Analyseschritte vielleicht hätten anders ausgearbeitet bzw. differenter betrachtet werden sollen. In der Analyse von den Nutzungen anderer Bahnhofsumfelder wäre von vornerein eine Differenzierung von gemischter Nutzung und Büronutzung für das Endergebnis sinnvoller gewesen. Das Ergebnis ist nun etwas verzerrt, da die in der übergeordneten Analyse ermittelte benötigte Nutzungsverteilung aufgrund der fehlenden Unterscheidung nicht ganz der Nutzungsverteilung des ausgearbeiteten Quartiers entspricht. Das Stresemann-Karree musste darum der gemischten Nutzung zugeordnet werden, obwohl dort überwiegend Büro und Gewerbe angedacht sind.

Abseits der begrifflichen Differenzen wurde die benötigte Nutzungsverteilung in einem größeren Maßstab ermittelt, als nur dem in dieser Arbeit behandelten Gebietsausschnitt. Die Verteilung betrifft das gesamte Umfeld eines Bahnhofs und nicht bloß einen Bereich daraus. Eine großräumigere Entwicklung für Diebsteich wäre nötig, um die Nutzungsverteilung auf den zukünftigen Fernbahnhof widerzuspiegeln und dessen Umfeld den vergleichbaren Bahnhofsumfeldern anzupassen.

Um eine solche weiträumigere Entwicklung zu gestalten, hätte man ein größeres Gebiet abgrenzen müssen, was sich nicht nur auf

eine Seite des Bahnhofs beschränkt. Eine großräumigere Untersuchung könnte ein noch zusammenhängenderes Wachstum gewährleisten, wodurch beide Bahnhofsseiten auf den Fernbahnhof abgestimmt werden könnten. Jedoch wurde unser Gebiet auf diese eine Bahnhofsseite begrenzt, da so eine intensivere Ausarbeitung und bauliche Gestaltung möglich war.

Die Gestaltung des Quartiers bzw. der Entwurf als Ergebnis hätte graphisch noch genauer und detailreicher ausgearbeitet werden können, um eine realistische Vorstellung der Form und Erscheinung des Quartiers zu schaffen. Jedoch steht unser geschaffenes Quartier lediglich als ein aus den Gestaltungsanforderungen entsprungenes Bild des benötigten Bahnhofsumfelds für Diebsteich da. Es soll nur als eine Möglichkeit der Entwicklung und Gestaltung des Gebiets verstanden werden, um das Potential und die Qualitäten dieses Raums aufzuzeigen.

7.3 Fazit

Wie muss das Quartier für den zukünftigen Fernbahnhof Diebsteich gestaltet sein?

Um dem zukünftigen Fernbahnhof ein der Zentralität angemessenes Umfeld zu geben, bedarf es eines Umdenkens über die Nutzung und Gestaltung des Gebiets. Diebsteich benötigt eine kompaktere und dichtere Bebauung, mit einem neuen Nutzungsschwerpunkt. Ein eigenständiges Quartier, mit einem hohen Wiedererkennungswert ist von Nöten, um den Ansprüchen eines Fernbahnhofs gerecht zu werden. Dabei sollen aber standortspezifische Merkmale gewahrt werden, sodass sich ein neues Quartier in das bestehende Umfeld fügt.

Das Quartier muss, wie es der städtebauliche Entwurf tut, die Interessen unterschiedlicher Akteure berücksichtigen und sie in einem entworfenen Quartier für den zukünftigen Fernbahnhof Diebsteich vereinen. Sowohl politische und wirtschaftliche Interessen, als auch historische und standortgemäße Merkmale müssen in die Gestaltung des Bahnhofumfelds miteinfließen. Der Entwurf geht dabei als Beispiel voran, indem dieser die Schnittmenge aus allen Belangen bildet und in der Gestaltung berücksichtigt.

Die Entwicklung und Gestaltung des Umfelds von Diebsteich wird von elementarer Bedeutung für den verlegten Fernbahnhof sein, denn nur durch ein angemessenes Umfeld kann der Bahnhof die Bedeutung haben, welche zukünftig für ihn vorgesehen ist. Wie Frau Stöver (s. Einleitung) es schon betont hat: Der Bahnhof wird eine wichtige Funktion haben, wodurch das Umfeld entsprechend gestaltet werden muss.

8

ANHANG

Anhang mit gelistetem Quellenverzeichnis und Abbildungsverzeichnis

8.1 Quellenverzeichnis

Altona.info (2014) Mitte Altona komplett – Fernbahnhof Altona wird verlegt – Einigung mit DB AG, Lokalzeitung für Hamburg-Altona, <http://www.altona.info/2014/07/01/fernbahnhof-altona-wird-geschlossen-fhh-einigt-sich-mit-bahn-ag/> (letzter Aufruf 16.05.2017)

Amsterdam Zuidas (2017) Zuidas, <https://www.amsterdam.nl/zuidas/> (letzter Aufruf 12.09.2017)
Bauprojekte.deutschebahn.com (2017) Hamburg-Altona Bahnhof - Verlagerung des Fernbahnhofs an den Standort Diebsteich, DB Netz AG, <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-altona-bhf> (letzter Aufruf 06.09.2017)

Beckedorf, Harald (2017) Geh'n wir in den Luna Park Altona, <http://www.luna-park-altona.de/geschichte/> (letzter Aufruf 12.09.2017)

BNP Paribas Real Estate (2017) Büromarkt Hamburg, https://www.realestate.bnpparibas.de/upload/docs/application/pdf/2017-04/2017-q1_bnppre_aag_buero_hamburg_de.pdf?id=p_1685962&hreflang=de (letzter Aufruf 18.09.2017)

Bossy, Franziska (2014) Gnade dem Großbauprojekt, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/bahnhof-hamburg-altona-verlegung-ist-gute-entscheidung-a-978630.html> (letzter Aufruf 12.09.2017)

Brill, Lothar (2017) Tunnel Neu-Ulm Ost, <http://www.eisenbahn-tunnelportale.de/lb/inhalt/tunnelportale/5302.html> (letzter Aufruf 14.09.2017)

Dittmann, Olaf (2017) Der Fernbahnhof Altona wird doch keine Hundehütte, WELT Online, erschienen am 12.05.2017, <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article164520981/Der-Fernbahnhof-Altona-wird-doch-keine-Hundehuette.html> (letzter Aufruf 06.09.2017)

DMM (2016) Bhf Hamburg-Altona in neuem Glanz, <http://dmm.travel/news/artikel/lesen/2016/09/bhf-hamburg-altona-in-neuem-glanz-76909/> (letzter Aufruf 16.09.2017)

Freie und Hansestadt Hamburg, Grüne, Gerechte, gewachsene Stadt am Wasser (2014) Grüne, Gerechte, gewachsene Stadt am Wasser – Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, <http://www.hamburg.de/contentblob/4309812/72bbf7e4247706605e49ed206a8e7a2/data/broschuere-perspektiven.pdf> (letzter Aufruf 06.09.2017)

Freie und Hansestadt Hamburg, Kreative Milieus und offene Räume in Hamburg (2010) Kreative Milieus und offene Räume in Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, <http://www.hamburg.de/contentblob/2052460/980c6596b81fd651f4f18748b7d8d25f/data/gutachten-kreative-milieus.pdf> (letzter Aufruf 06.09.2017)

Freie und Hansestadt Hamburg, Landschaftsprogramm Hamburg (1989) Landschaftsmodell Hamburg – Landschaftsachsenmodell, Umweltbehörde – Amt für Landschaftsplanung, <http://www.hamburg.de/contentblob/4371698/e993ca810f85f0baff45d8cf26992056/data/landschaftsachsenmodell-broschuere.pdf> (letzter Aufruf 06.09.2017)

Freie und Hansestadt Hamburg, Räumliches Leitbild (2007) Räumliches Leitbild, Wachsende Stadt – Grüne Metropole am Wasser, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, <http://www.hamburg.de/contentblob/155068/65b62ad9195e940e29ed0453626acd90/data/raeumliches-leitbild.pdf> (letzter Aufruf 06.09.2017)

Freie und Hansestadt Hamburg, Wohnungsbau (2017) Wohnungsbau wird weiter gestärkt, <http://www.hamburg.de/bsw/wohnungsbau/4029174/wohnungspolitik/> (letzter Aufruf 18.09.2017)

Freie und Hansestadt Hamburg, Zukunftsplan (2011) mehr altona – Der Zukunftsplan, Prozessdokumentation, Hamburg Bezirk Altona, <http://zukunftsplan-altona.hamburg.de/contentblob/3120106/2290ca3757ae7ed298041e2b8badbbb5/data/zukunftsplan-langfassung-teil-4-zusammenfuehrung-ergebnisse.pdf> (letzter Aufruf 06.09.2017)

hamburg.de, Grundlage für die Entwicklung des Umfelds des künftigen Fernbahnhofs Hamburg-Altona am Diebsteich geschaffen (2017) Grundlage für die Entwicklung des Umfelds des künftigen Fernbahnhofs Hamburg-Altona am Diebsteich geschaffen, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/8265794/2017-02-28-bsw-fernbahnhof-diebsteich/> (letzter Aufruf 06.09.2017)

Handelskammer (2017) Standpunkte, Das Bahnquartier Altona – Leben und Arbeiten in zentraler Lage, Handelskammer Hamburg, <https://www.hk24.de/blob/hhik24/produktmarken/interessenvertretung/verkehr-stadtentwicklung/stadtentwicklung/downloads/3632524/bbf62de1bfc8e53f34d3b961f3e74af5/standpunktepapier-bahnquartier-altona-data.pdf> (letzter Aufruf 06.09.2017)

Kleffmann, Peter (2014) Verlegung des Bahnhofs Altona beschlossen, <https://web.archive.org/web/20140818022557/http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Verlegung-des-Bahnhofs-Altona-beschlossen,bahn878.html> (letzter Aufruf 12.09.2017)

kulturkarte (2017) Dammtorbahnhof, <http://www.kulturkarte.de/hamburg/25035dammtor> (letzter Aufruf 18.05.2017)

Kurpjuweit, Klaus (2005) Das Kreuz mit dem Nordkreuz, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/das-kreuz-mit-dem-nordkreuz/657946.html> (letzter Aufruf 18.05.2017)

neue bahnstadt opladen (2017) Meilensteine für die Bahnstadt, <http://www.neue-bahnstadt-opladen.de/nbso/bahnstadt/chronologie/chronologie-fortlaufend/> (letzter Aufruf 14.09.2017)

mvv-muenchen Ostbahnhof (2017) Bahnhof Ostbahnhof München, <http://www.mvv-muenchen.de/de/netz-bahnhoeefe/bahnhofsinformation/bahnhof/ostbahnhof-muenchen/index.html> (letzter Aufruf 18.05.2017)

mvv-muenchen Pasing (2017) Bahnhof Pasing, <http://www.mvv-muenchen.de/de/netz-bahnhoeefe/bahnhofsinformation/bahnhof/pasing/index.html> (letzter Aufruf 18.05.2017)
Prellbock Altona (2017) Über uns, Prellbock Altona, <http://prellbock-altona.de/ueber-uns/> (letzter Aufruf 16.05.2017)

OeverZaaijer (2012) GETZ, <http://ge.archello.com/en/project/getz> (letzter Aufruf 15.09.2017)
stationsweb.nl (2017) Station Amsterdam Sloterdijk, <http://www.stationsweb.nl/station.asp?station=amsterdamsloterdijk> (letzter Aufruf 15.09.2017)

Straschewski, Mike (2008) Ostbahnhof, <http://www.stadtschnellbahn-berlin.de/bahnhof/bahnhof.php?bhf=355> (letzter Aufruf 16.05.2017)

Ullheimer, Jens (2017) Zur Geschichte des Wartesaals im Harburger Fernbahnhof, <http://kulturtag-harburg.netsamurai.de/zur-geschichte-des-wartesaals-im-harburger-fernbahnhof/> (letzter Aufruf 18.05.2017)

Verniewing Bijlmermeer (2004) The Development of Amsterdam Southeast, Amsterdam 2004

White, Henry Patrick (1987) A Regional History of the Railways of Great Britain — Volume 3: Greater London. David & Charles, Newton Abbott 1987

Zucchi, Cino (2017) Keski Pasila Masterplan, <http://www.zucchiarchitetti.com/projects/urban-design/er029/> (letzter Aufruf 15.09.2017)

8.2 Abbildungsverzeichnis

Die Abbildungen dieser Arbeit sind komplett eigenständig erstellt bzw. aufgenommen worden - mit Ausnahme der Bilder von den Steckbriefen.

Bestimmte Abbildungen basieren auf folgenden Daten:

1. Einleitung:

Die Bilder vom Untersuchungsraum sind eigenständig aufgenommen worden.

3. Übergeordnete Analyse:

Die Bilder der Bahnhöfe von den Steckbriefen stammen aus dem Archiv von Wikipedia.

Die Karten der Steckbriefe basieren auf den Daten der GEOFABRIK GmbH.

4. Örtliche Analyse

Die Karten der Standortanalyse zu Diebsteich basieren auf den Geodaten des Transparenzportal Hamburg vom Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Die historischen Karten basieren auf dem von Christian Terstegge zur Verfügung gestellten Daten.

