



**moderne
perspektive** **weiter denken:
steilshoop:**

Elisabeth Deipenbrock

Bachelorarbeit an der Hafen City Universität
Wintersemester 2011-2012

**Moderne weiterdenken:
Perspektive Steilshoop**

Betreuung:

**Prof. Dr. Michael Koch
Prof. Dr.-Ing. MSc Maren Harnack**

Inhaltsverzeichnis

10	wandel der stadtplanung
32	Leitbild 1960 Hamburg
42	Bau steilshoop
66	Gespräch mit Christian Fahrenholtz
70	steilshoop im Spiegel der Presse
76	Map steilshoop
94	3 km steilshoop
100	Bau Analyse
120	Perspektive steilshoop
124	Fazit

Erkenntnisinteresse

Im Gegensatz zu populären Darstellungen unterstreiche ich die Leitmotive der Architektur der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts: Das Menschliche steht im Vordergrund und oft ist ein sozialer Gedanke Grundlage der Planung. Steilshoop scheint mir das passende Objekt zu sein, um darzustellen, dass heute mit den Großwohnsiedlungen der Nachkriegsmoderne falsch umgegangen wird. Außen- und Innenwahrnehmung klaffen auseinander. Ich behaupte, dass Steilshoop Qualitäten und Ziele verkörpert, die auch noch heute Gültigkeit haben. Doch die Bewohner leiden unter dem schlechten Image der Siedlung.

Zwar ist Steilshoop früher stark wissenschaftlich bearbeitet durchleuchtet worden. Doch heute beschäftigen sich nur wenige Kritiker mit dem architektonischen Erbe, das uns die vorherige Architektengeneration hinterlassen hat. Der Autor eines Architekturführers stellt dazu fest: „Eine ernsthafte Kritik erfolgt heute nicht mehr, weil kein Kritiker sich mehr in diese Siedlung verirrt“¹

Große Architekten wie Smithsons, Woods, Candilis, Bakema, die auch Teil des Team Ten waren, beteiligten sich am Entwurf von Steilshoop. Die Stadtbaupolitik der 60er Jahre plante nahe am internationalen architektonischen Geschehen und ließ mutige, anspruchsvolle, pro-gressive und soziale Zukunftsvisionen realisieren. So scheint Steilshoop passend, um das Potential der Großwohnsiedlung zu erkennen und die Moderne weiterzudenken. Der Wiederaufbau folgt den Grundsätzen der klassischen Moderne, die Anfang des 20. Jahrhunderts erdacht worden ist. Die Zerstörung der alten Stadt bot die Chance, Wohnvisionen euphorisch zu realisieren und „die Schwingungen der Zeit“² baulich umzusetzen. Die neue Realität der deutschen Städte zog jedoch auch negativ bewertete Planungsergebnisse mit sich. Als Reaktion auf die Missstände provozierte die neu geschulte Architektengeneration der 1960er einen Diskurs über die Gestaltungsregeln der Modernen Architektur. Die Reformierung der Planungsgrundsätze

innerhalb der Moderne vermied rückblickend Planungsfehler, erlangte jedoch nicht die gesellschaftliche Akzeptanz, weil die Differenzierung in der Gestaltung für den Laien unersichtlich ist. Die Nachkriegsmoderne gilt heute allgemein als hässlich und nicht lebenswert. Die Großwohnsiedlungen werden mit schlechtem Zustand, Monotonie, unsozialen Verhältnissen assoziiert und als inhuman bezeichnet. Die starke Gängelung der Bewohner und der rein rationalistisch-technische Blick auf die gebaute Umwelt wurden aber punktuell durchbrochen. Steilshoop ist ein Beispiel der Nachkriegsmoderne, in der Planer den Bewohnern die Mitbestimmung am Wohnungsgrundriss ermöglichen, wo Raum geschaffen wurde, um mit gemeinschaftlichen Lebensformen zu experimentieren und die soziale Staffelung des Wohnens aufzuheben. Steilshoop ist ein Ort, an dem Freiheit über mögliche Nutzungen des Raumes und Urbanität geschaffen werden sollte. Der Mensch, die zwischenmenschliche Interaktion und die Familie rückten in den Fokus des Entwurfs, der mit alten Dogmen brach. Experten (nämlich Einwohner und Professionelle) erkennen die Ästhetik und Lebensqualität der Siedlungen trotzdem beeinträchtigt die Außenwahrnehmung die Siedlung negativ. Um die Moderne mit ihren groß dimensionierten Ausprägungen positiv zu besetzen bedarf es der Aufklärung über Planungsgrundsätze, Gestaltungen und eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Siedlungen vielleicht kann dann die Moderne der 60er Jahre auf den zweiten Blick gefallen.

Dennoch weist die Großwohnsiedlung Steilshoop heute Merkmale auf, die eine Diskrepanz zwischen dem wünschenswerten Soll und dem Sein aufweist. Diese Schwächen lassen sich mit und trotz Wachheit und Toleranz nicht lösen, ein Weiterdenken der Moderne muss für das Gros folgen. Periodisch nimmt Steilshoop teil an den Aufwertungs- und Förderprogrammen der öffentlichen Hand, doch die Maßnahmen scheinen nicht nachhaltig zu wirken. Die Planungen der Architekten von Steilshoop wurden in abgewandelter Form

realisiert, wodurch das Konzept sensibel beeinträchtigt worden ist. Ob Steilshoop als Wohnort heute besser funktionieren würde, wenn der Entwurf von der (Investorengerechten und von Soziologen befürworteten) Nachverdichtung durch die Baubehörde verschont geblieben wäre, bleibt Spekulation. Anstelle der Kritik erscheint es wichtig, für die Zukunft bei der Frage nach dem „Wie besser“ nicht in Ratlosigkeit zu verfallen.³ Werden Schwächen erkannt, die z.B. aus Fehlannahmen der damaligen Planer entstehen oder aus mangelhafter Umsetzung resultieren, sollten zeitgenössische Lösungen gefunden werden. Vor allem gilt es aber, die Qualitäten und positiven Planungsansätze von Steilshoop zu erkennen, auszubauen und zu transportieren.

Gegenstand der Arbeit

Der Gegenstand der Arbeit ist die Großwohnsiedlung Steilshoop im Hamburger Stadtteil Wandsbek. Erste Überlegungen zur Bebauung des Gebiets sind 1955 getätigt worden, Baubeginn war im Jahr 1969. Im Jahr 1975 wurden die 20 Blöcke der Siedlung fertig gestellt. Die Großwohnsiedlung beheimatet ca. 18.000 Menschen und birgt 7.200 Wohnungen. Mit Familiengerechtigkeit sollte Steilshoop neue Maßstäbe in der Qualität des Sozialen Wohnungsbaus setzen. Das Design des Entwurfs resultierte aus der Zusammenarbeit der eingesetzten Architektengemeinschaft Burmeister, Ostermann, Garten, Kahl, Candilis, Woods, Josic, Suhr, Frick und Schulz. An der mehrfachen Überarbeitung des Entwurfs zwischen 1955 und 1969 kann der städtebauliche Paradigmenwechsel der Zeitspanne abgelesen werden. So zeigt der Entwurf den Wandel der Ziele im Städtebau. Mit der Abkehr von den modernen Grundsätzen schwinden die Mieter. Leerstand und eine un stabile Belegung sind die Folge, was bis heute Ursache für das negative Image sein kann. Förder- und Sozialprogramme der Stadt und des Bundes wurden bewilligt, bauliche Maßnahmen zur Umgestaltung aber meist aus finanziellen Gründen nicht realisiert. Heutzutage ist die Siedlung in der Öffentlichkeit kein Thema mehr. Steilshoop ist so zum sozialen Brennpunkt verurteilt und die Siedlungsform wird abgelehnt.

Schwerpunkt und Ziel der Arbeit

Es wird versucht, aus den Erkenntnissen einer städtebaulichen Analyse Planungsziele für Steilshoop zu artikulieren und das Konzept Steilshoop neu zu programmieren. Die Moderne Architektur soll ergänzt und weitergedacht werden. Es steht die Arbeit im Vordergrund, das Tun und Lassen der vorherigen Architektengeneration zu begreifen⁴ und das gebaute Vermächtnis der frühen Geschichte wahrzunehmen. Geschaffen werden soll „ein Bewusstsein dafür, dass die Architektur dieser Epoche genauso identitätsstiftend wirken und genauso revitalisiert werden kann wie die jeder anderen Zeit. Und dass einem Weiterbauen Vorrang zu geben ist vor der Zerstörung, wenn ein prägender Abschnitt der deutschen Geschichte nicht einfach von der Bildfläche und aus den Köpfen verschwinden soll“⁵

Gliederung der Arbeit

Zunächst stehen die Entwicklung des Entwurfs und die Realisierung der Siedlung Steilshoop im Mittelpunkt, um den präsenten Bau im Hamburger Norden nachvollziehen zu können. Im Zweiten Schritt erfolgt eine Analyse der städtebaulichen Situation in Steilshoop, um die Chancen der Siedlung, aber auch die Bedrohungen der Funktionalität erkennen zu können.

Aus diesen Qualitäten und Schwächen können Planungsziele artikuliert werden, die beispielhaft in Szenarien oder Gestaltungsvorschlägen visualisiert und umgesetzt werden können.

Methoden

Die Bachelorarbeit besteht aus drei Teilen. Der Erste Teil reißt die Architekturströmungen und Entwicklungen der Architekten auf internationale Ebene an und zeigt die stadtplanerischen Zielsetzungen der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts in Hamburg auf. Die Ergebnisse einer Literaturrecherche haben mir die gesuchten Informationen über die internationalen Entwicklungen erbracht. Fotomaterial der Zeit zu finden war schwieriger, auch gegenwärtige Bilder der prägenden Gebäude sind nicht immer leicht zu finden. Die Informationen über die Stadtplanung in Hamburg habe ich vor allem in Schriften der Baubehörde finden können. Die Entwicklungsstufen des Wettbewerbs sind gut dokumentiert. Im Hamburger Architekturarchiv sind viele originale Unterlagen und Dokumente in den hinterlassenen Buchbeständen der Architekten zu finden, die Hamburg und Steilshoop thematisieren. In der Rubrik „Im Spiegel der Presse“ habe ich mich ausschließlich auf Architekturzeitschriften bezogen, die im Archiv vorhanden waren. Andere Fachzeitschriften waren mir aus diesem Zeitraum nicht zugänglich. Zum Hamburger Abendblatt hatte ich wegen des dortigen Onlinearchivs guten Zugang und konnte durch die Schlagwortsuche fast alle Artikel zum Thema Steilshoop erfassen. Ich hab mich nur auf diese eine Zeitung gestützt, da ich denke, dass das Hamburger Abendblatt die meistgelesene und einflussreichste Zeitung in Hamburg ist. Das Experteninterview mit Christian Fahrenholtz vermittelte mir vor allem die Maßstäbe und Ziele, die damals Priorität hatten. Die städtebauliche Analyse erfolgte auf Grundlage thematischer Karten. Abbildungen wie Pläne, Karten und Bilder vermitteln das Ideal und die Zielsetzungen der Nachkriegsmoderne. Um mich der Siedlung anzunähern und das tägliche Leben in Steilshoop zu erfassen, habe ich Wahrnehmungsspaziergänge gemacht. Zu Fuß wollte ich den Raum erfahren und die Eindrücke der Stadtlandschaft einwirken lassen, die kleinen Kontraste sehen und so auch eine andere Perspektive erleben als die Planerperspektive von oben. In der Entwurfsanalyse habe ich die Ziele von Steilshoop, die ich

zuvor ermittelt habe, den einzelnen baulichen Ausgestaltungen zugeordnet und kommentiert, wobei die Problematik der Festsetzung von Maßstäben der Bewertung entsteht. Zur Systematisierung habe ich zuvor eine SWOT-Analyse durchgeführt. Die Stärken und Schwächen habe ich in der Entwurfsanalyse erläutert und Potentiale und Bedrohungen genutzt, um zukünftige Strategien zu entwickeln. Zu Anfang der Arbeit dachte ich, eine komplette Neuprogrammierung der Siedlung sei nötig. Nun liegt das Hauptaugenmerk auf der Aufklärung über den Bau von Steilshoop, womit der analytische Aspekt in den Vordergrund tritt.

Viele Aussagen resultieren aus subjektiven Eindrücken und müssten z.B. durch empirische Untersuchungen untermauert werden, dass ist mir jedoch im Rahmen der Bachelorarbeit leider nicht möglich.

wandel d. stadtplanung

klassische Moderne

Die Leitbilder der 60er Jahre folgen aus den Umständen der Zeit und sind als Reaktion auf die Entwicklungen der vorangegangenen 50er Jahre zu verstehen. Daher hier eine Darstellung der vorangegangenen Motivationen und Ausprägungen des Bauens.

Anfang des 20. Jahrhundert erdachten Architekten und Planer Lösungen für die Neuformung der Industrialisierten Stadt. Die „Entlastung des Menschen“ sollte erreicht werden. 1896 formulierte Louis Sullivan das Credo „form follows function“¹ das bis in die 1960er Jahre Diskursthema der Architekturavantgarde bleibt. Damals stellte sich die Frage nach der Auflösung des „Ganzen Hauses“² um die Arbeitsbelastungen des Menschen vom Wohnraum zu trennen. Jedem Raum und jeder Zone wurde eine bestimmte Nutzung und entsprechende Form zugewiesen: „Es ist das Gesetz aller organischen und anorganischen, aller physischen und metaphysischen, aller menschlichen und übermenschlichen Dinge, aller echten Manifestationen des Kopfes, des Herzens und der Seele, dass das Leben in seinem Ausdruck erkennbar ist, dass die Form immer der Funktion folgt“³. Es bestand ein ungebrochener Fortschrittsglaube und die Technisierung der Gesellschaft und die Kraft der Maschinen durchzog alle Lebensbereiche. Eine radikale Neugliederung der städtischen Systeme wurde gefordert. Die Hauptströmung der Architekten arbeitete „mit einer auffallend starken Affinität zum analytischen Denken der Naturwissenschaften und zum Marxismus“⁴. Der Funktionalismus ließ die Ornamente zugunsten der Versorgung der Masse zurück. Alles außer den Konstruktionselementen wich, technische Perfektion und Einfachheit galten als ästhetisch. Die Auseinandersetzung mit den industriellen Fertigungsmethoden und die maschinell konzipierten Gebäude begründeten den minimalistischen Ansatz der Architektur. Ziel war, gesunde Wohnungen für Alle zu schaffen. Zudem sollte die Schönheit der Form dem Nutzen durch die Funktion folgen: „Das schönste an der Bahn ist, dass sie fährt.“⁵

1928 fand im schweizerischen La Sarraz der erste einer Reihe von

„Congrès Internationaux d'Architecture Moderne“ (CIAM) statt. Dort verfassten die Teilnehmer der Konferenz ein Dokument, in dem sie vereinfachte, rationalisierte Fertigbaumethoden forderten, um „die heute zurückgesetzten Ansprüche der großen Masse zu erfüllen.“⁶

Nach weiteren Tagungen, auf denen der Städtebau vorrangiges Thema war, veröffentlichte die Gemeinschaft der Architekten 1933 die „Charta von Athen“. In fünf Hauptpunkten – Wohnen, Erholung, Arbeit, Verkehr und historische Bauten – wurden der Zustand der Stadt abgehandelt und Vorschläge zur Verbesserung formuliert.⁷

Die CIAM war 1933 bis 1947 von der Persönlichkeit Le Corbusiers beherrscht. Er prägte mit seinen Bauten wie der „Unité d'habitation“, einem kollektiven Wohnungsbautyp im französischen Marseille, die Bilanz der westlichen Architekturszene. „Manchmal steht ein einzelnes Bauwerk an der Entwicklung und übernimmt die Rolle des Prototyps.“⁸ Das Werk von Le Corbusier war im Symbolismus verankert. Das Werk Le Corbusiers ist durch ein Suchen nach Verallgemeinerung, Universalität und absoluten formalen Wahrheiten gekennzeichnet, die den Menschen in die engen Kontakt mit einer Natur innewohnenden Harmonie bringen soll, einer göttlichen Achse, wie er es nannte, die „uns erlaubt eine Einheit der Planung im Universum anzunehmen und einen Willen als seine Ursache.“⁹ In seinem Buch Modulor versuchte er den Goldenen Schnitt der Architektur zu finden in einem Verhältnis zum menschlichen Maß um die mathematische Begründbarkeit der Formen zu erreichen. Es ging um Normierung und Standardisierung der architektonischen Einheiten.

Die Vision der zukünftigen Stadt: Die Funktionen sollten in Zonen unterteilt werden und die Stadt von dazwischenliegenden Grüngürteln durchzogen werden. Zudem sollen die Menschen verdichtet in hohen, weit auseinander liegenden Apartmentblocks leben - die aufgelockerte gegliederte Stadt. Planungsgedanke war es, dem prognostizierten Wachstum der Städte entsprechen zu können und trotz Menschenmassen dem Einzelnen genügend

Wohnraum zu ermöglichen und ein ausgewogenes Verhältnis von Wohn- und Freifläche zu sichern. Die Enge und Dichte der gewachsenen Strukturen sollte durchbrochen werden. Jede Wohnung sollte licht-, luft- und sonnendurchflutet sein. Die Überwindung der Distanzen zwischen den Zonen in der Stadt sollte durch den personalisierten Individualverkehr geregelt werden. Zur Vermeidung von Staus wurden große Schneisen in durch die Stadt gezogen - die autogerechte Stadt.

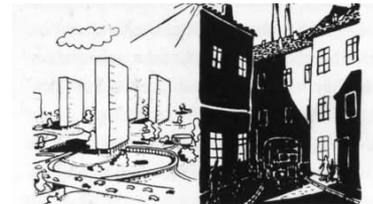
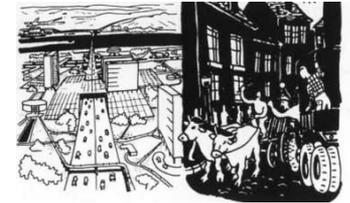
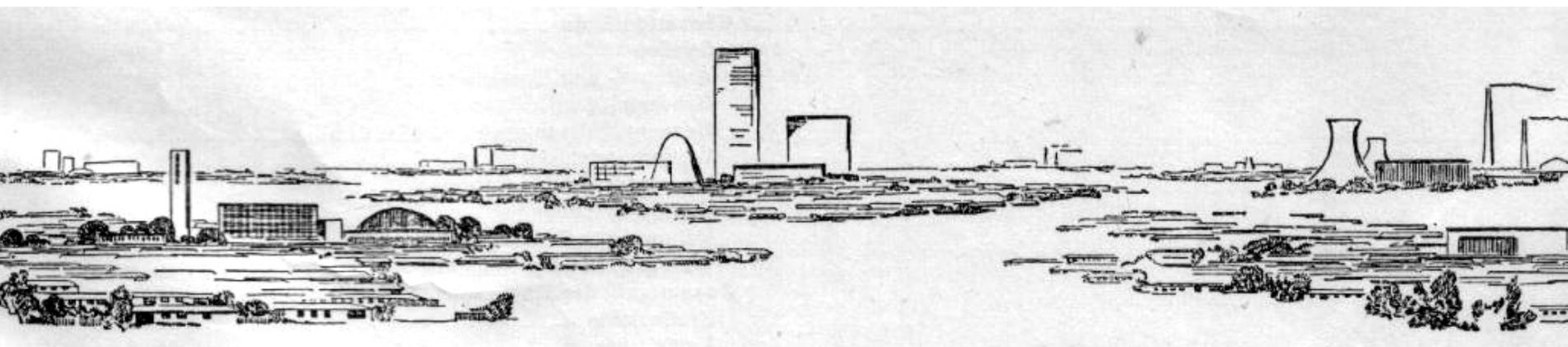
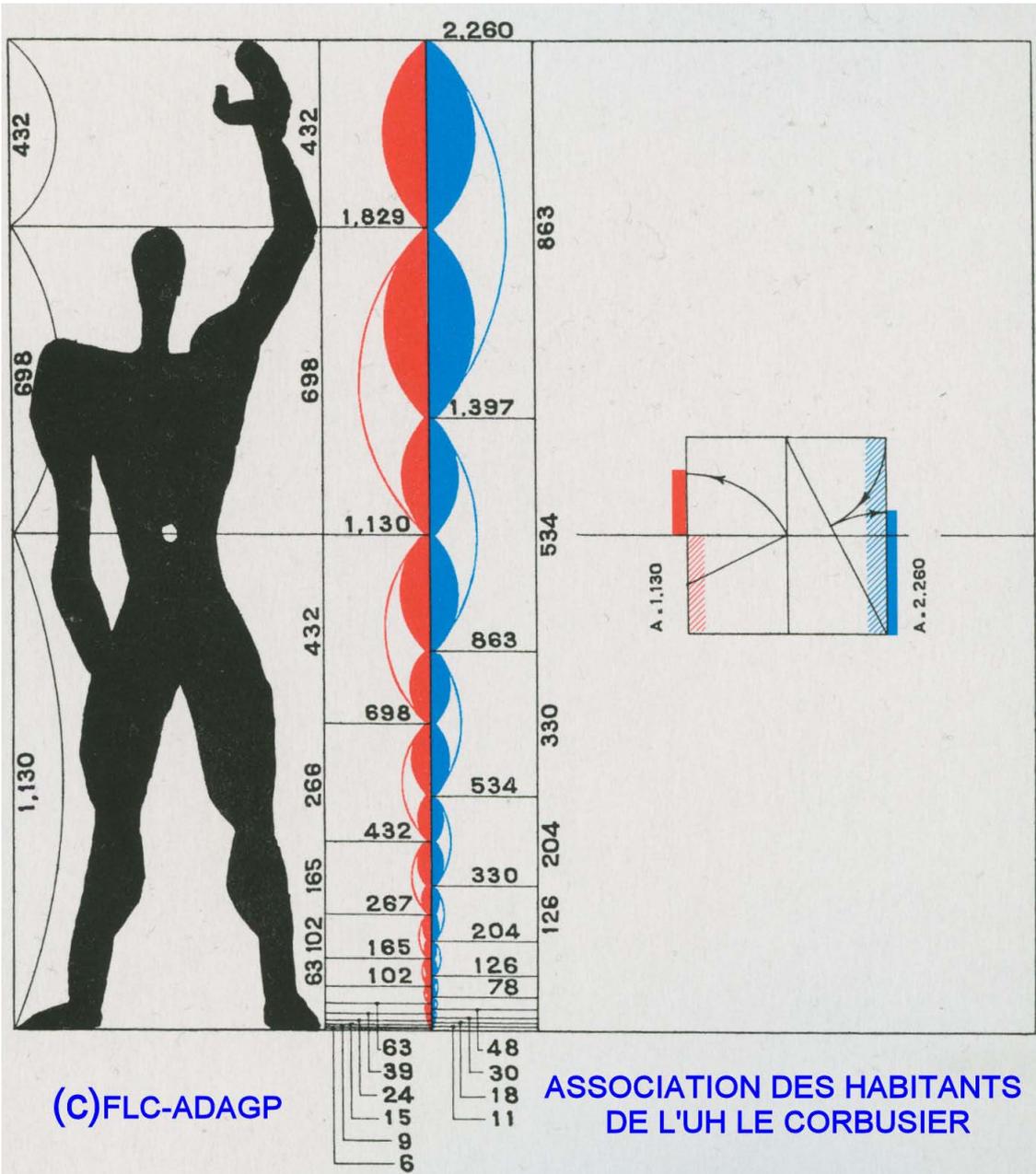


Abb.1 Die Gegliederte und aufgelockerte Stadt Göderitz 1957

Abb.2 Prinzipien der Charta v. Athen
Le corbusier 1947





(C)FLC-ADAGP

ASSOCIATION DES HABITANTS
DE L'UH LE CORBUSIER

Abb:3 Modulor
Le Corbusier 1942-1955

Abb:5 unite d'habitation
Le Corbusier Marseille 1947

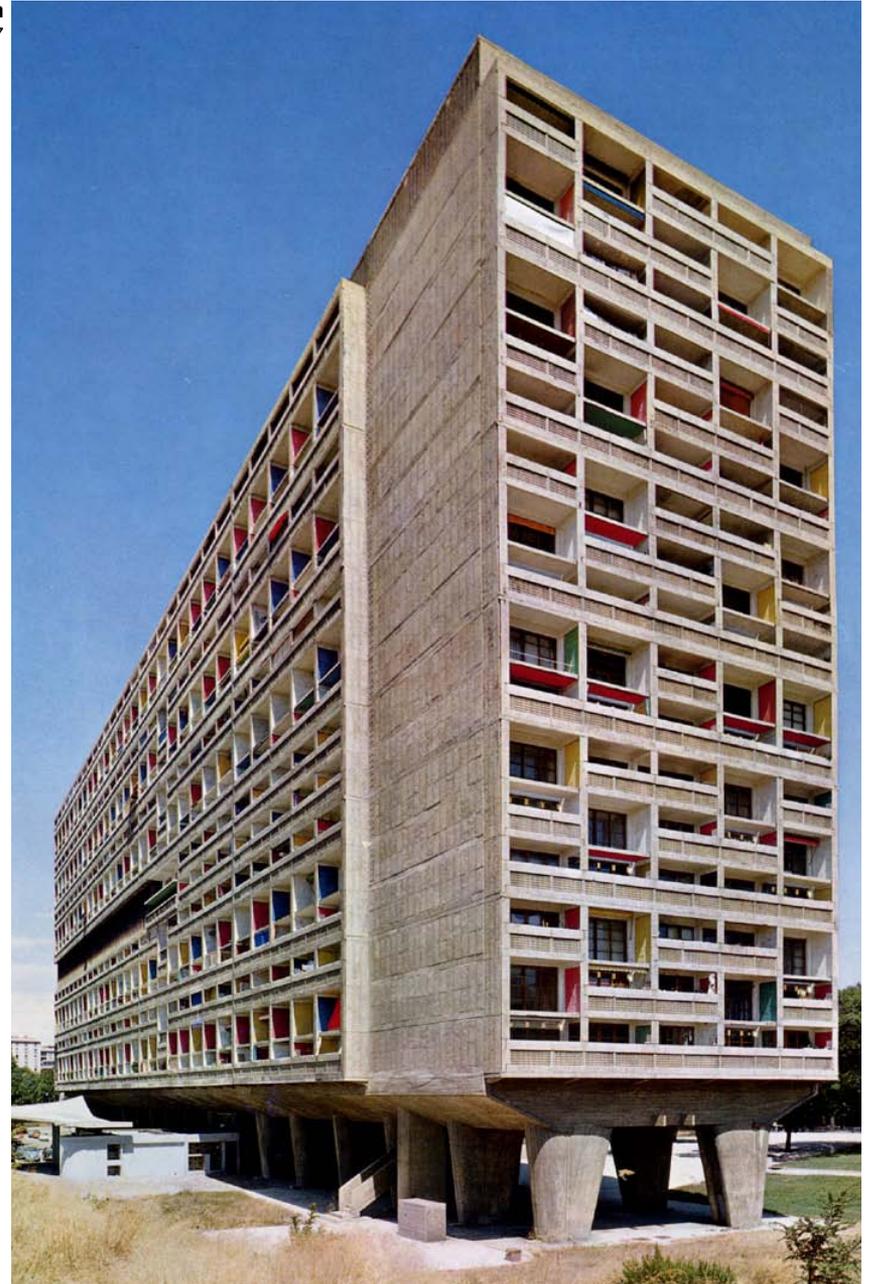


Abb:4 Le plan voisin de Paris
Le Corbusier 1925



Team X

Nach den Leitlinien der Moderne wurde der Wiederaufbau in Deutschland gesteuert. Der Wiederaufbau der Städte stellte eine Chance dar, die Zukunft neu zu planen und eine neue Architektur für ein demokratisches Deutschland zu errichten. Der Wiederaufbau hat zur „Verbreitung, Verwandlung, aber auch der Verfälschung der Moderne“ beigetragen¹⁰. Dieser sogenannte „doktrinäre Funktionalismus“¹¹ in der Wiederaufbauphase verband sich mit Formen und Motiven der klassischen Moderne, aus denen aber eine Auslese von zweckrationalen Lösungskonzepten stattgefunden hatte. Dabei war der größte Teil der Lösungsangebote der klassischen Moderne unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit ausgeschlossen worden. Klotz umschreibt diese Phase mit dem Begriff „Bauwirtschaftsfunktionalismus.“¹²

„Die daraus resultierende langweilige Simplifizierung war eine Verhöhnung der leidenschaftlichen Einfachheit, die die Schöpfungsbauten der modernen Architektur ausgezeichnet hatte. Funktionale Disziplin wurde zum Instrument des Immobilienmarktes; Planungsbürokratien übernahmen die Tabula rasa Ideologien und wendeten diese mit moralisierendem, stupiden Selbstbewusstsein an.“¹³

Die Skepsis gegenüber dem dogmatischen Funktionalismus wuchs, zudem wurden nun angesichts der neu geschaffenen Realitäten die Lösungswege der Moderne in Zweifel gezogen und neue Kernprobleme wurden behandelt. „Nun war der Feind die degenerierte moderne Architektur.“¹⁴ Der dogmatisch angewandte Funktionsbegriff wurde einerseits in der Fachöffentlichkeit hinterfragt und die Dominanz des Verkehrs kritisiert. Innerhalb der CIAM konnte keine Einigung über Gestalt und Grundsatz des Städtebaus gefunden werden, andere Prinzipien des städtischen Wachstums wurden gesucht. Die Gegenkritik formulierte die lose Gemeinschaft „Team X“, bestehend aus den Architekten Peter und Alison Smithson (England), Georges Candilis und Shadrach Woods (USA), Jacob Bakema und Aldo van Eyck (Niederlande),

John Voelker, William und Jill Howell. 1953 beim XI CIAM Kongress im französischen Aix-en-Provence wurde den funktionalistischen Kategorien die „Hierarchy of Human Associations“ – Haus, Straße, Viertel und Stadt – entgegengesetzt. Das Team X setzte, die Identität und die daraus erwachsene Nachbarschaft als grundlegendes emotionales Bedürfnis voraus, eine Architektur der Beziehungen sollte entstehen.¹⁶

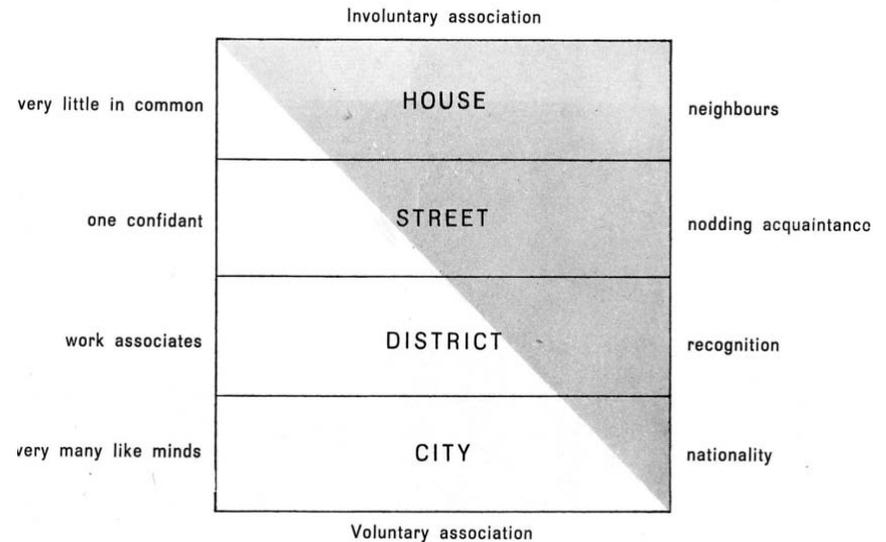


Abb:13 Hierarchy of human associations

Der Mensch stand im Mittelpunkt, nicht die Funktionen. Die neuen Kategorien bezogen sich auf freiwillige und unfreiwillige soziale Bezüge im Raum. Ein neues Prinzip des städtischen Wachstums sollte gefunden werden. Dem simplifizierten System des Stadtkerns „The Core of the City“, der als Agglomerationsraum von Straßen

verstanden wurde, sollten gestreute, komplexe Einheiten folgen, um dem menschlichen Bedürfnis nach Identität nachkommen zu können. Das „Zuhausesein“, die Straße als Erweiterung des Hauses zu betrachten und die Kommunikation im Raum zu stärken, also baulich zu stimulieren, war der Wunsch. Der 10. CIAM Kongress in Dubrovnik wurde vom Team X vorbereitet mit Diskussionen zum Thema: „fysieke vorm en sociaal- psychologische behoeften“ (etwa die physische Form und die sozial-psychologischen Bedingungen).¹⁷ Bruch mit dem Rationalismus und der rein sachlich betrachteten Stadt einher. Die Stadt wurde mit emotional betrachtet. Es wurde nicht nur auf die vier Funktionen hin untersucht, die Analysen bezogen sich auf das Vorhandene. Innerhalb des methodisch vereinheitlichten Vorstellungsrasters der CIAM fielen die Unterschiede der Denkansätze zwischen Team 10 und den anderen Entwürfen extrem auf - die Darstellungsmöglichkeiten der vier Funktionen reichten nicht mehr aus, um die komplexen menschlichen Zusammenhänge darzustellen. Team Ten stellte sich gegen Normierung und Standardisierung des Lebens. Der Abschlussbericht einer Arbeitsgruppe des Kongresses in Dubrovnik resümierte: „Das Leben fällt durch das Netz der vier Funktionen“. Die CIAM löste sich im Jahr 1959 auf.

Mit einem Brief an den Kongress übergibt Le Corbusier die Verantwortung denen, die „die Probleme persönlich und intensiv erfassen. Sie fühlen, welche Ziele verfolgt werden müssen, mit welchen Mitteln man sie erreicht und wie dringlich die heutige Situation ist. Sie wissen Bescheid“¹⁸. Die Annahmen und Ziele hatten sich gewandelt.

Abb:6 Die Homogenität des Funktionalismus
Amsterdam



Abb:9 Team X



Abb:10 Zwischenraum

Abb:8 Urban Re-identification Grid

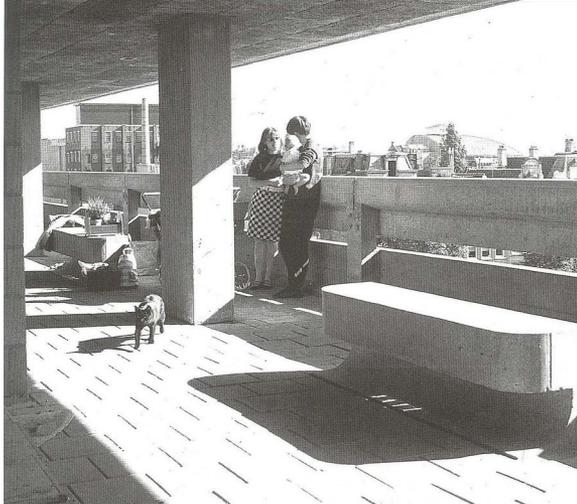
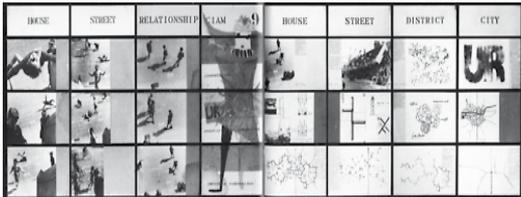


Abb:11-12 Students' House Amsterdam



Abb:7 Straßenkinder in London

Diskurs Strukturalismus

Das strukturalistische Denken durchzog die Wissenschaften. Der Philosoph Foucault beschreibt 1966 in seinem Buch die „Ordnung der Dinge“ eine Abhandlung, die den wissenschaftlichen Diskurs und die Praktiken vom 17. bis zum 19. Jahrhundert beschreibt. Durch die Gegenüberstellung der Gegenwart beschreibt Foucault den Ideenkorpus des Strukturalismus.¹⁹

Der Sprachwissenschaftler Ferdinand de Saussure untersuchte das Sprachsystem. Darin erkannte er, dass Worte als Elemente der Sprache ohne Bezüge innerhalb eines Systems sinnlos sind. Erst die Systematisierung im Satz gibt dem Wort eine Bedeutung. Die Lage des Wortes im Satzbau ist entscheidend, nicht das Wort selbst. Übertragen auf den Städtebau ist das einzelne Haus irrelevant. Erst die topologische Lage in dem System gibt dem Element Sinn.²⁰ Elemente einer Stadt sind Linien (z.B. Straßen), Punkte (z.B. Schulen) und Flächen (z.B. Baublöcke). Erst die Verknüpfung der wiederkehrenden Elemente ergibt eine Stadt.

Der im 20. Jahrhundert lebende französische Anthropologe Claude Lévi-Strauss versuchte die strukturalistische Analyse auf menschliches Denken und kulturelle Erscheinungen auszuweiten. Er stellte die These auf, dass in allen Kulturen gleiche Phänomene und Zeichen herausgebildet werden. Er zog diese Erkenntnis daraus, dass er Zeichen und Mythen seiner eigenen Gesellschaft in vielen in archaischen Kulturen wieder erkannte. In seinem Reisebericht „Die traurigen Tropen“ schlussfolgerte er:

„Die Gesamtheit der Bräuche eines Volkes ist stets durch einen Stil gekennzeichnet; sie bilden Systeme. Ich bin davon überzeugt, dass die Anzahl dieser Systeme begrenzt ist und dass die menschlichen Gesellschaften genau wie die Individuen in ihren Spielen, ihren Träumen, ihrem Wahn niemals absolut Neues schaffen, sondern sich darauf beschränken, bestimmte Kombinationen aus einem idealen Repertoire auszuwählen, das sich rekonstruieren ließe. Würde man das Inventar aller Bräuche, die je beobachtet, in Mythen ersonnen, in den Spielen von Gesunden und Kranken sowie in

den Verhaltensweisen von Psychopathen beschworen wurden, dann erhielte man schließlich eine Art periodischer Tafel ähnlich derjenigen der chemischen Elemente, in der sich alle realen oder auch nur möglichen Bräuche zu Familien gruppieren würden, so dass man nur noch herauszufinden brauchte, welche von ihnen die einzelnen Gesellschaften tatsächlich angenommen haben.“²¹

Bei seinen Forschungen stellt er die These auf, dass die Struktur des Dorfes des im brasilianischen Wald lebenden Volkes der Bororo die Gesellschaft determiniert. Es bestehen klare runde Dorfstrukturen. Einfache Strukturen spiegeln auch die Mythen wieder, sie resultieren aus den Bräuchen des Täglichen und dem Lebensablauf. Der Aufbau des Dorfes erinnert an ein Fahrradrad, die Häuser der Familien sind im Zirkel um die Narbe – das Männerhaus – angeordnet. Die große Symbolik der Runden und des Überschreitens der Mittellinie ist in den Traditionen festgeschrieben. Siedeln sie um (z.B. durch Missionare verursacht in parallel angeordneten Siedlungen), scheinen sie ihrer Tradition beraubt, da diese in anderem Bauschema zu kompliziert auszuführen sind, um sie weiterhin zu pflegen. Werden die Rituale von der neuen Struktur nicht verlangt, so scheinen sie schnell in Vergessenheit zu geraten. Abstände der Gebäude zeigen Vorrechte, Traditionen und Hierarchien; die (imaginären) Geraden verlangen Rechte und Pflichten. Lévi-Strauss war auf der Suche nach dem Menschsein. Er stellt die Frage nach der natürlichen Art des Menschen zu leben – im Gegensatz zur kulturell-technischen Wohnweise der Gegenwart. Die Thesen wurden ebenfalls im 20. Jahrhundert von dem französischen Psychoanalytiker Jacques Marie Émile Lacan in seinen Theorien über soziale Wesen auf das Individuum übertragen. Seine These lautete, dass der Mensch angeborene Instinkte besitze und er sich selber mit fortschreitendem Alter und Erwachsenwerden seiner Umgebung und Situation mit einer Maske anpasse, die er selbst aber nie wahrnehmen könne, so sehr er sich auch der Umgebung anzupassen versuche.

Abb:14 Ghorfa Dorf
CIAM Otterlo 1959



Abb:15 archaisches Pueblo Dorf
Bsp. für menschliches Bauen 1962



Abb:18 Dorfstraße in Neu - Guinea
Forum 1959



Abb:17 Archaische Bauweise
Forum 1959

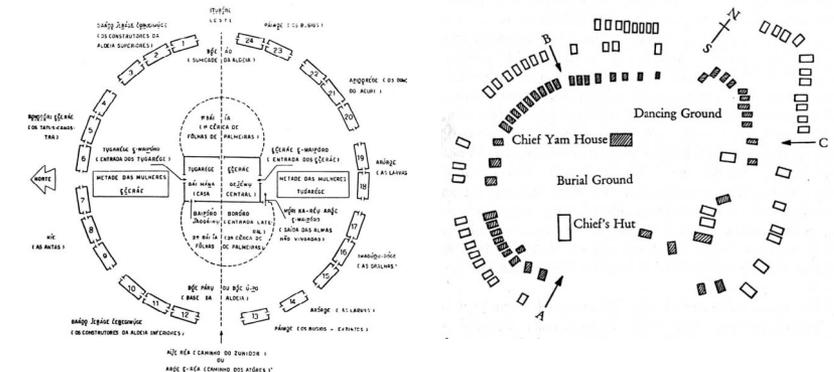


Abb:16 Grundriß Omarakana-Dorfes (links); Schema Bororo- Dorfes (rechts)
CIAM Otterlo 1959

Wandel der Stadtplanung

Die Vielfalt der Bereiche, die Strukturalisten erforschen, umfasst auch die Architektur. Der Diskurs in den Gesellschaftswissenschaften gibt Aufschluss über die gedanklichen Hintergründe der die Form bildenden Architekten. Es entsteht keine neue einheitliche Strömung; der Funktionalismus, die Moderne blieb Grundlage, Inspiration. Es findet nur eine Weiterentwicklung bestimmter Ausprägungen der klassischen Modernen Architektur durch die Architekten statt. Die Sichtweise und die wissenschaftlichen Ausgangsthesen zur Legitimation der Architektur wandeln sich, sie begründen sich topologisch.

Der Strukturbegriff in der Architektur bezieht sich auf die Situation archaisch lebender Völker und der Frage des Bezugs zu unserer Hochkultur. Man will den Prozess des menschlichen Bauens verstehen und ein ursprüngliches, universelles, strukturbildendes Element für die zukünftige gebaute Umwelt finden. Die kulturellen Muster sollen losgelöst von Ort und Zeit in der Gemeinschaft Gültigkeit haben. Urkulturelle Formen des organisierten Zusammenlebens werden in unsere Städte übertragen, indem die Urform abstrahiert und formalisiert wird. (Wie das Waisenheim in Amsterdam von Aldo van Eyck). So soll eine Eingliederung in bestehende, traditionelle Stadtstrukturen glücken. Der Strukturalismus versucht die Neuinterpretation so umzusetzen, dass ein Widererkennungswert mit der Struktur des Alten verbleibt. Aus der Wahrung der Form wird auch die Identität gewahrt. Die Form ansich ist jedoch unwesentlich. Die Orte in einem strukturellen, d.h. topologischen Raum haben Bedeutung.

Das genutzte Element wird maschinell vorgefertigt erstellt. Die Nutzung ist unabhängig von der Form, die Flexibilität und Variabilität der Räume ist gegeben, der Nutzer kann den Raum seinem Bedarf anpassen. Das genutzte Repertoire an Elementen wird im Raster widergespiegelt. Durch die Wiederkehr der Elemente in verschiedenen Anordnungen entsteht eine Planungsflexibilität, die wieder auf den Nutzer verweist. Wie in einem Schubladensystem

gibt es eine große Primärstruktur, in die Sekundärelemente eingefügt werden können. So können auch nutzungsflexible Gebäudegrundrisse entstehen und so ein Netz aus „bedienenden Haupträumen“ und „dienenden Nebenräumen“ bilden.²² Die Form sollte nach dem Architekten und Team Ten Mitglied Hermann Hertzberger unvollständig erscheinen, um eine Aneignung und Umnutzung möglich zu machen. Er überließ die Inneneinrichtung des Centraal-Beheer Verwaltungsgebäude den Angestellten, um durch die eigen Gestaltung das Büro zu personalisieren.²³ Die Bewohner sollten aktiviert sein für eigene Interpretationen und die Form sollte keine Nutzung beschränken. Nicht die Form stand im Mittelpunkt, sondern die Beziehung zwischen Objekt und Betrachter. Die Assoziation des Menschen mit dem Realen, das Imaginäre und das Reale führen zum Symbolismus, der als weitere Dimension in der Architektur Einzug findet. Doch durch die Gestaltungsoption entsteht ein Potential des Raumes, zudem wird das ureigene Bedürfnis des Menschen befriedigt, selber zu bauen und sich einzurichten. Der Mensch ist nicht bloßer Konsument der Ware Wohnung. Der Mensch schöpft Identität aus Mitbestimmung. Die Strukturen verselbständigen sich, können wachsen und es entsteht ein einheitliches Gefüge im städtischen Umfeld. Die Monotonie soll durch plastische Differenzierung und Überlagerung und Rhythmisierung der Raumeinheiten überwunden werden und so menschlich und bewohnbar erscheinen.

Die Funktionen überlagern sich, ein Band entsteht, wo Wege, Baustrukturen, Grün und Nutzungen sich vermischen - die Straße als gliederndes Element. Vor allem der japanische Architekt Kenzo Tange sieht in den Erschließungskonzepten symbolisch Kommunikationsstränge, die sich in Horizontaler und vertikaler Form dreidimensional ins städtische Gefüge ausdehnen soll. Auch in den Gebäuden gibt es nun Straßenkorridore, die sich durch die Gebäude ziehen und in die Stadt führen. Durchlässigkeit und offene Strukturen prägen die Architektur. Der Übergang

von Öffentlich und Privat, von Individualität und Kollektivität wird nicht mehr durch die Anordnung determiniert. Schwellen und Bewegungsräume erzeugen Kommunikation und sollen geschaffen werden, die Kommunikationsdichte wird erhöht durch das Anheben der Einwohnerdichte. Der Hinterhof wird auf die Straße gestülpt. Die Räume verweisen aufeinander und als Kommunikationsträger wird sich auf Prinzipien der „Alten Stadt“ bezogen – wie Treppen, Straßen, Gassen, Durchgänge oder Höfe. Die „Hierarchy of human association“ steht im Vordergrund.²⁴

Soziologen wie Mitscherlich, Bahrtdt und Jacobs fordern Gemeinschaftshaltiges Wohnumfeld.²⁵ Der Öffentliche Raum und das Städtische soll in den Planungen berücksichtigt werden. Um dies zu erreichen, ist aber auch zwingend der Einzelne und das gemeinschaftliche Verhalten des Menschen zu berücksichtigen. Nach den Auffassungen der Architektur- und Stadtplanungskritikerin Jane Jacobs ist dazu eine Komplexitätssteigerung nötig, orientiert an der traditionellen Stadt sowie eine territoriale Differenzierung in privat, öffentlich und halböffentlich. Nachbarschaft und öffentliche Kommunikation würden nur auf freiwilliger Basis und beiläufig entstehen an den Übergangsschwellen der Zonen. Das Individuum muss nach Auffassung von Mitscherlich aus sozialpsychologischer Sicht auch die Freiheit haben, sich in seinen privaten Raum zurückzuziehen, um sich offen gegenüber der Gemeinschaft zu zeigen. Deshalb sollen gemeinschaftsstimulierende Räume geschaffen werden, um die Unwirtlichkeit der Stadt zu überwinden.²⁶ Die Stadt und das Gebäude, der Städtebau und die Architektur werden als untrennbare Disziplin erkannt: „Man ist der Auffassung, nur so die komplexen Probleme der Multiplikation von Wohnungen unter Berücksichtigung soziologischer, wirtschaftlicher, geographischer, politischer und formaler Parameter lösen zu können.“²⁷

Die Städte werden offen gestaltet, viele Eingänge und Korridore prägen die Raumstadt. Die Architektur ist demokratisch. Das

Theater hat nur gleichberechtigte Ränge und die Qualität des Wohnungsbaues wird angehoben, die sozialen Staffellungen sollen aufgehoben werden. Keine Vorbelastung des Stils durch die Anwendung von Nationalsozialisten im 3. Reich; neue Monumentalität wird gewagt. Die Architektur soll die Menschen nicht gängeln, das Leben steht im Vordergrund.

Mir erscheinen die 60er so: Die Planer gestalten mit prallem Optimismus und Fortschritts-glauben – die Technik macht es möglich; der Mond wird betreten. Keine Wirtschaftskrise, keine Ölkrisen haben das Wirtschaftswunder erschüttert, der Wohlstand wächst und Bau- und Babyboom sind ungebrochen. Die Organisation des Wachstums wird als Herausforderung angenommen. Gemeinsam wird für das Wir gebaut. Die Identität wird im Zukünftigen gesucht, nicht in der Vergangenheit. Die Studentenbewegung demonstriert für freiheitliche Werte und Pazifismus. Ein Umweltbewusstsein wird herausgebildet, der Glaube an eine bessere Zukunft besteht. Die Gesellschaftswissenschaften nehmen eine stärkere Rolle ein und das Computerzeitalter beginnt. Trotz den kritisierten Realitäten der dogmatischen Moderne und den biedereren 50er Jahren blieb Platz für die utopischen Planungen bis hin zur „Large Scale Architecture“ und der „Walking City“ des Archigram.

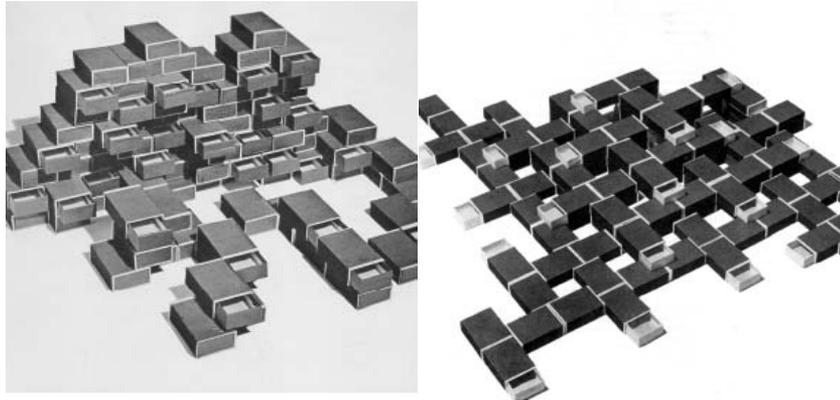


Abb:19-24 Vom homogenen Körper zur differenzierten Struktur
Veranschaulichung Forum 1959

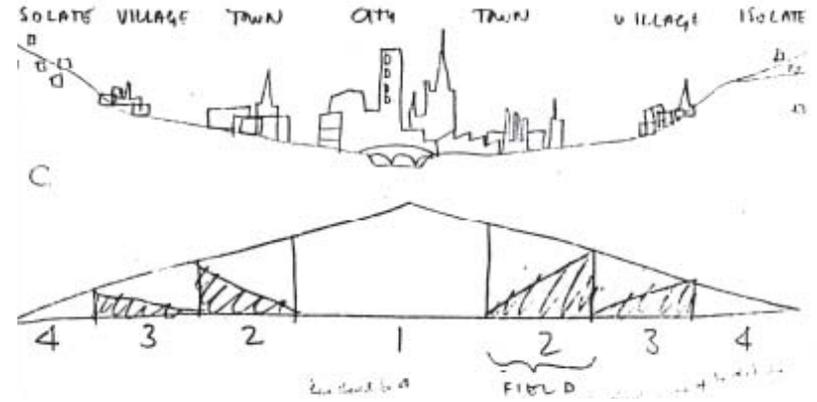


Abb:26 Valley section
Vorgestellt CIAM 1954



Abb:25 Habitat 67
Moshe Safdie Montreal Expo 1967

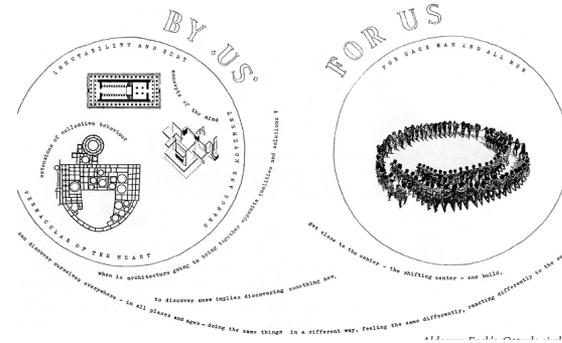
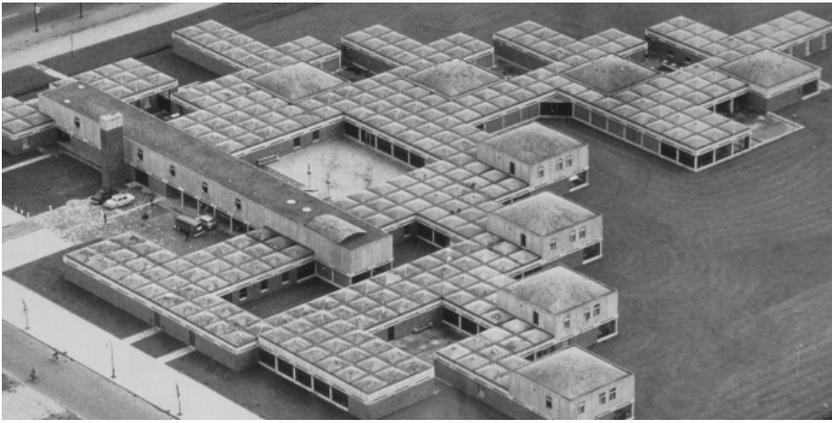


Abb:28
„by us for us“ -
von Menschen für
Menschen Gebaut
„Otterlo Circles“
 Vorgestellt CIAM 1959
 Aldo van Eyck

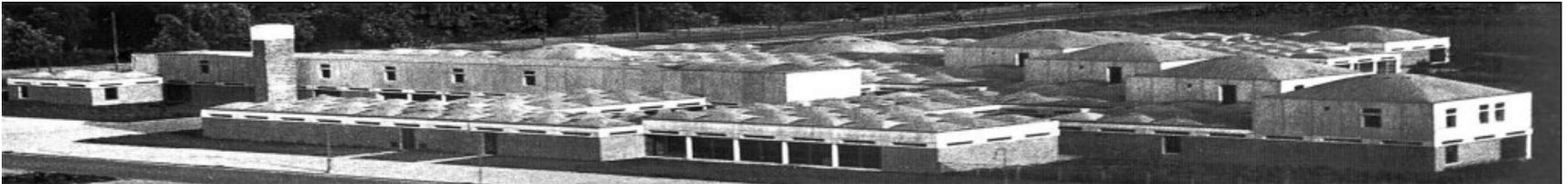


Abb:26-27 Waisenheim
 Aldo van Eyck Amsterdam 1960

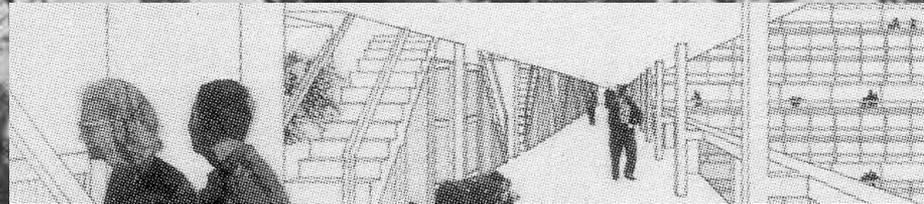
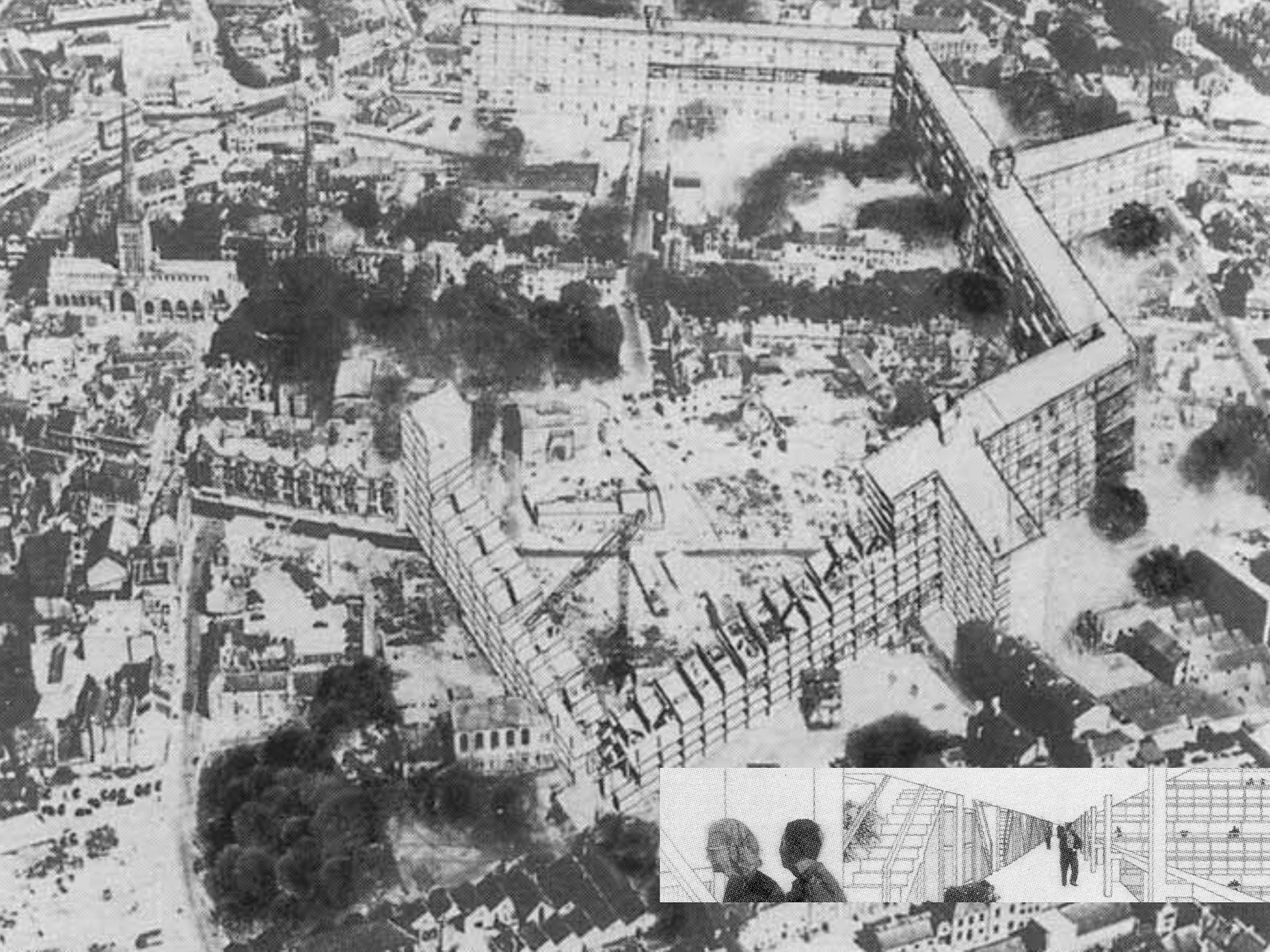




Abb:31-32 Free University
Shadrach Woods Berlin 1973

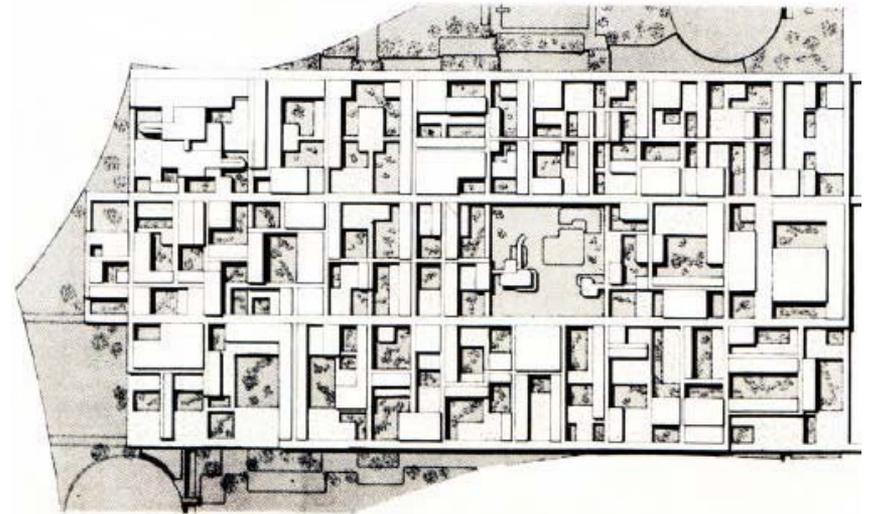


Abb:29 Wettbewerb Golden Lane Wohnprojekt
Alison and Peter Smithon London 1952
Abb:30 Wettbewerb Golden Lane Wohnprojekt
„The street in the air“
Alison and Peter Smithon London 1952

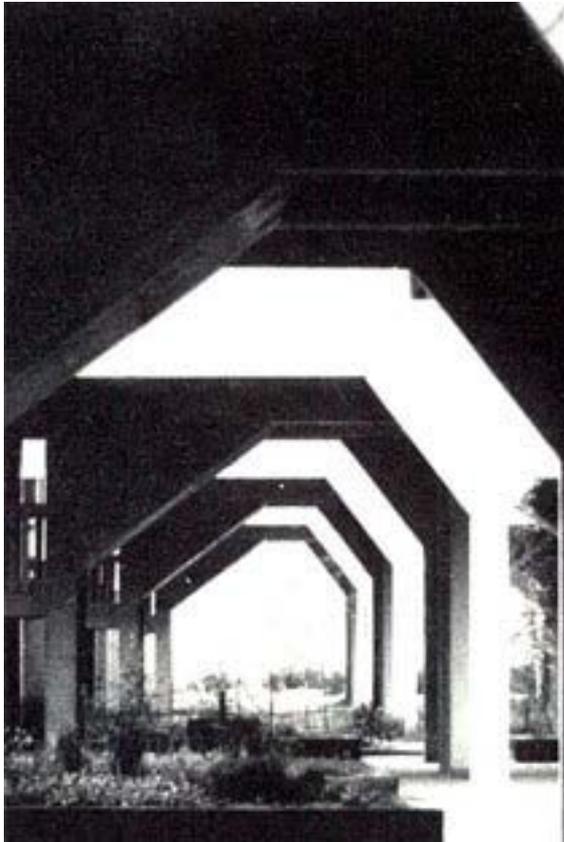


Abb:33-34 Centraal Beheer Apeldoorn
Das Gebäude als kleine Stadteinheit
Hermann Hertzberger 1972





Abb:35-36 Kashba
„Die Stadt unterm Wohndach“
P. Bloom Hengelo 1973



Leitbild 1960 Hamburg

Die Leitbilder Hamburgs 1960

Der Wandel der Leitbilder begründet sich auf den Realitäten der Stadt. Die architektonischen Vordenker publizieren ihre Lösungsansätze, die so Stadtplaner auf lokalen Ebenen beeinflussen. Die Entwicklungen des Städtebaus werden in der Phase der Stadterweiterung auch von den verantwortlichen Planern in Hamburg verfolgt und aufgegriffen. Sie werden nachhaltig geprägt durch den „Congrès International d'Architecture Moderne“ (CIAM), der in den 30er bis 50er Jahren als Motor für Architektur und Städtebau bezeichnet werden kann und umfassenden Einfluss auf die weiteren Diskussionen und Arbeiten der Architekten hatte. Als Gegenpol bildet sich innerhalb der CIAM das Team X. Der Einfluss der neuen Planungsansätze durch das Team X ist auch in dem Hamburger Aufbauplan von 1960 zu erkennen. Natürlich gehen die Umgestaltung und Neuorientierung nicht nur auf den theoretischen Diskurs zurück, die Betrachtung der Stadt, die Bedürfnisse der Hamburger Einwohner, die politischen Ziele und die ökonomischen Zwänge fordern dringend Lösungen. 1952- 1964 kam mit Werner Hebebrand ein Oberbaudirektor nach Hamburg, der Kontakt zur CIAM pflegt. In diesen Jahren wird er mit an der Planung und Konzeption der Stadterweiterung nach der Phase des Wiederaufbaus betraut. Die Verantwortung der Planung war weitgreifend. Der Begriff durchzog alle Lebensbereiche, die Beeinflussung der Gesellschaft und des Individuums durch die Planung wurde nicht in Frage gestellt. Durch die bürokratisierte und universelle Regelwelt werden alle Bereiche der Siedlungen verplant, alle Lebensbereiche normiert.¹ Subtile Mechanismen mit den Zielen „Modern, Sauber, Rational, Diszipliniert und Familienorientiert“² begrenzen die Selbstverwirklichung im Wohnraum. Die gemeinnützigen Wohnungsunternehmen bekommen mit ansteigender Wohnungsanzahl eine immer stärkere Position. Anfang der 60er Jahre besteht immer noch ein großer Wohnungsbedarf. Gerade die Versorgung der Schwachen des Wohnungsmarktes muss durchdacht werden, hinzu kommt eine Neubauwelle wegen der Zerstörungen durch die Flut in Hamburg nach 1962. Die

Dichte der alten Stadt wird durch die Auflockerung nicht mehr erreicht. Angesichts der steigenden Bodenpreise und des großen Flächenbedarfs müssen neue Baugebiete ausgewiesen werden, bisher unbebaute Randgebiete werden als Baufläche freigegeben. Eine zentrale Herausforderung ist der zunehmende Verkehr. Die City – Ziel der arbeitenden Bevölkerung – steht zusehends unter Druck, der Agglomerationsraum für Verkehr und Arbeit muss entlastet werden. Es geht um die Überprüfung der „städtebaulichen Grundlagen und Ordnungsvorstellungen“ der Hamburger Aufbauplanung.³ Der Aufbauplan 1960 stellt keinen reagierenden Auffangplan dar. Es stehen auch nicht die „anerkannten Grundsätze der Baukunst“ im Vordergrund, sondern ein Entwicklungsplan, der die „Wechselwirkung von sozialer, wirtschaftlicher und räumlicher Entwicklung Rechnung“ tragen möchte.⁴ Ziele des Aufbauplans sind die Entflechtung und Verbesserung des auf den Stadtkern bezogenen Verkehrs, die Ausweisung relativ stark verdichteter Bebauung in bisher un- oder wenig bebauten Gebieten sowie die verbesserte Zuteilung von Wohn- und Arbeitsgebieten.⁵ Diese drei neu entwickelten Ziele im Aufbauplan 60 werden in der Siedlung Steilshoop umgesetzt. Die Maßnahmen in Steilshoop dienen der Erfüllung der übergeordneten Ziele auf städtischer Ebene, wie die Entwurfsanalyse zeigt, da der O-Ton des Aufbauplans sperrig ist und sich auf die Ursachen bezieht. Die Maßnahmen sehe ich als oberstes Ziel des Baus der Siedlung Steilshoop an und erläutere deshalb den Aufbauplan 1960 schon unter diesen Gliederungspunkte. Die Ziele sind die Harmonisierung von Wohn- und Arbeitsgebieten mit dem Ziel der Entflechtung und Verbesserung des auf den Stadtkern bezogenen Verkehrs, die Schaffung von überschaubaren Stadteinheiten mit dem Ziel der verbesserten Zuteilung von Wohn- und Arbeitsgebieten sowie die Deckung des Wohnbedarfs mittels Ausweisung relativ stark verdichteter Bebauung in bisher un- oder wenig bebauten Gebieten.

Harmonisierung von Arbeits- und Wohnstätten

In den CIAM Diskussionen und im Funktionalismus kam der Innenstadt quasi eine fünfte Funktion zu. Die Innenstadt bildet den Treffpunkt der städtischen Gemeinschaft als Einkaufs-, Flanier- und Geschäftsmeile, sie ist der Kern, „the Heart of the City“. Entsprechend der starken Ballung der Arbeitsplätze im Bereich der „inneren Stadt“⁶ strömen Pendler und Kunden von den Wohngebieten mit dem Auto in die Innenstadt, wodurch eine extrem hohe Verkehrsbelastung entsteht. Verkehrsschneisen werden in den 50er Jahren in und um und zum Stadtzentrum geplant. Zur Entlastung der „1A Lage“ wird eine Dezentralisierung angestrebt. Für Bürostandorte werden neue gut erschlossene Unterzentren ausgeschrieben, um den großen Konzernverwaltungen eine Alternative zur engen Innenstadt zu bieten und damit den „Standort Hamburg“ zu sichern. Projekte wie die City Süd in Hammerbrook und die City Nord in Winterhude werden als neue Standorte etabliert. Die City Nord wird von Hebebrand initiiert. Der Aufbau erinnert an die zwei Zentren von New Yorks Mid Town und Lower Manhattan.⁷ Das Projekt City Nord wurde vom Stellvertretenden Leiter des Landesplanungsamtes Hamburg, Christian Fahrenholtz, auf der CIAM Konferenz 1959 im niederländischen Otterlo präsentiert. Es bezog sich auf ein Planungsprinzip, das sich auf Art und Maß der Gebäude konzentrierte und den öffentlichen Raum neu definierte. Die Gebäude sollten selbstbestimmt von Architekt und Bauherr gemäß „der optimalen Lösung für Funktion und Gestalt ihres Hauses“⁸ nachträglich entworfen werden. „Es bildet sich so ein eigenwillig neues, lebendiges Straßen-, Raum- und Stadtbild. Die Büros sind in eine grüne Umgebung eingebunden.“⁹ Durch die Ausgliederung von Nutzungen aus der Innenstadt wird diese entlastet und es entstehen neue Zentren, „um dem bestehenden Zug in den Ballungskern eine zentrifugale Bewegung entgegenzusetzen.“¹⁰ Auch zur Versorgung der Bewohner und zur Belebung der Wohngebiete werden örtliche Quartiere mit zentralen Nutzungen versehen. Das „Zentrale Orte System“ greift

in Hamburg die Struktur der historischen Zentren wieder auf und stärkt diese durch Verdichtung und neu zugeordneten Funktionen. Die „Ortszentren werden nicht als reine Ladenzonen geplant, sondern als integrierte Zentren inmitten der Stadteinheit.“¹¹ Ein Netz zur Versorgung der Bevölkerung entsteht und der Kern der Stadt wird entlastet, dafür werden die zentralen Orte bevorzugt. Damit wird eine Stück weit durch den Hamburger Aufbauplan 1960 die Gliederung der Stadt nach Funktionen aufgehoben. Die Frage nach der Reichweite von Gütern und Dienstleistungen stehen im Vordergrund des „Zentrale Orte Systems“. Es entstehen jedoch nicht viele kleinere „Cities“, sondern verdichtete Unterzentren, die ihre jeweils eigenen Charaktere ausprägen. Im Aufbauplan 1960 wird eine Harmonisierung von Arbeits- und Wohnstätten angestrebt. Es sollte aber keine Funktionsüberlagerung von Wohnen, Arbeiten und Erholung entstehen, sondern ein „geordnetes Nebeneinander, ein sinnvoller Zusammenhang der Funktionen.“¹² Die Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten sollte den Pendlerstrom eindämmen und so die „Belastung des tätigen Menschen“¹³ durch Fahrtwege und Staus reduzieren. Die S-Bahnstrecke in Hamburg wird ausgebaut und neben den Grünzügen zum weiteren Gliederungsprinzip der Stadt. „Im Zuge jeder Aufbauachse ist eine Schnellbahnlinie erforderlich.“¹⁴ 1965 wird der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) gegründet. Ziel des Baus der S-Bahn ist es, dass das Auto stehen gelassen wird: „Je kürzer die erforderliche Reisezeit mit der Schnellbahn zur Hamburger Innenstadt im Vergleich zur Fahrt auf der Straße ist, umso höher wird der Anteil der potentiellen Schnellbahnbenutzer sein, der dies Verkehrsmittel täglich benutzt.“¹⁵ Durch den Ausbau der Schnellbahn findet eine Abkehr von dem Planungsziel der 50er Jahre statt, der Autogerechten Stadt. Hätten die Planer weiter das Auto gefördert, so wären in Hamburg bei 1,8 Millionen Einwohnern zur Regelung des Verkehrs ein Stadtauto-bahnnetz von 290 km erforderlich.¹⁶ Durch die Unterstützung des ÖPNV wurden „nur“ 180 km städtischer Autobahn geplant.

Überschaubare Stadteinheiten

„Zielvorstellung ist, außerhalb der Kernzone (...) selbständige, in sich geschlossene, durch Grün getrennte, aber durch Verkehrsanlagen miteinander verbundene städtische Einheiten in überschaubarer Größe zu schaffen.“¹⁷

Alle städtischen Einheiten sollen Flächen für Wohnen, Arbeiten und Erholung vorsehen. Die Befriedigung der „verschiedenen Bedürfnisse der Bevölkerung – Einkauf, Verwaltung, Kultur und Erholung“¹⁸ werden in Zentren wie Altona oder St. Pauli zusammengefasst. Zentren werden mit einer Schnellbahnhaltstelle erschlossen, im Bereich der Stationen werden verdichtete Wohnquartiere realisiert. Durch die Zentralität ist die Versorgung der Bevölkerung gesichert. Die historisch gewachsenen Quartiere werden durch „Höherzonung und Ausweitung“¹⁹ verdichtet. Die Dichte wird zum planungspolitischen Steuerungsmittel für einen sozialen, humanen und hygienischen Städtebau sowie Regulator für den ökonomischen Städtebau.²⁰ Im Wohnungsbau wird etwa eine maximale Bebauungsfläche von Geschossflächenzahl 1,5 angestrebt. Aus soziologischer Sicht wird die hohe Geschossflächenzahl unterstützt. Gemeinschaft und Nachbarschaft sollen entstehen, daher fand zunächst eine Gliederung in „Gemeinschaftseinheiten statt. Von der Wohngruppe bis zur Siedlungseinheit wurde so sozialer Kontakt in baulichen Zusammenhängen quantitativ beschreiben und als Grundlage für zukünftige Siedlungen festgesetzt. Im Aufbauplan 60 wird der bekannte französische Stadtsoziologe Chombart de Lauwe zitiert: Eine zu geringe Dichte könnte den Eindruck von Öde und Langeweile hervorrufen. Der „Mensch in Bewegung“ schaffe den Eindruck der Belebung.²² In Hamburg wird der Grundsatz „die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ von dem Konzept „Urbanität durch Dichte“ abgelöst. Damit wendet sich Hamburg früher als andere Städte in der BRD von den Ideen der Wiederaufbauphase ab. Auch heute prägen die dezentralen dörflichen, klein- oder mittelstädtischen Zentren die Stadt. Nicht nur Wirtschaftswachstum und Produktivität Hamburgs stehen im Vordergrund der „Sicherung der relativen Attraktivität“,

auch die „Einkommensverwendungsseite“ also Wohn-, Bildungs- und Freizeitwerte, sollen gesteigert werden.²³ Damit wird nicht nur auf die städtebaulichen, baulichen und landschaftlichen Qualitäten der städtischen Teilräume geachtet werden, sondern ebenso wichtig erscheinen Prägnanz, Unverwechselbarkeit der örtlichen Atmosphäre, Bildhaftigkeit der Umwelt und die Einprägsamkeit der Stadtgestalt.²⁴ Ein differenzierter Städtebau soll geschaffen werden durch unterschiedlich hohe und geformte Baukörper. Hamburgs Politik unterstützt die Integration künstlerischen Schmucks an den Fassaden.²⁵

Wohnbedarf decken

Der Wiederaufbau von Hamburg war in den 60er Jahren weitgehend abgeschlossen. Die Phase der Stadterweiterung und Verdichtung begann, da es wegen der engen Staatsgrenzen Hamburgs einen effektiven Umgang mit der Baufläche bedarf. Die Anwohnerzahl Hamburgs stieg bis 1960 auf 1,8 Millionen an und die Erwartungen über die Bevölkerungszahl lagen bei bis zu 2,2 Millionen Hamburgern.

Daher wurden neue verdichtete Wohngebiete ausgewiesen. Berücksichtigt wurden:

- das Ansteigen der Bevölkerung auf 2,2 Millionen Einwohner bis zum Jahr 1970,
- die neue Wohnfläche für ca. 105.000 Menschen, die nach der Zerstörung in Notwohnun-gen, Behelfsheimen und Notlagern lebten,
- durch Sanierung und Auflockerung der alten Innenstädte konnte die vorherige Dichte nicht mehr erreicht werden, so mussten für 1.000-2.000 Einwohner/ha neue Wohnungen entstehen.
- es entstanden immer mehr selbstständige Haushalte in Hamburg, die mehr Wohnbaufläche beanspruchten,
- Die quantitative Wohnfläche des Einzelnen stieg,
- Und es bestand ein gesteigerter Wohnflächenbedarf durch die Wohnfolgeeinrichtungen²⁶

Zusammen wurden Wohnflächen für 460.000 – 500.000 Einwohner benötigt. Der Wohnungs-bau wurde gefördert. Die wohnungspolitischen Zielsetzungen verlangten eine hohe Qualität von Wohnungsgrundriss und Wohnumfeld. Es wurde eingefordert, „dass Wohnungsbau nur dann als wirtschaftlich bezeichnet werden kann, wenn Kosten und Wohnwert in einem günstigen Verhältnis zueinander stehen.“²⁷ So regelte die Baubehörde die Festlegung der Wohnfläche der Wohnungen bezogen auf die Belegungsdichte. 1959 entwickelte sie einen Woh-nungsschlüssel, der die prozentualen Anteile der jeweiligen Wohnflächengrößen im Neubau regelte.²⁸ Eine ausgewogene Wohnungsmischung sollte entstehen und die tatsächliche Nachfrage der Bevölkerung an Klein-, mittelgroßen und Großwohnungen abdecken. Ziel war es, dem einzelnen Bewohner und den Bedürfnissen der Familien zu entsprechen. In unmittelbarer Nähe der Wohnungen wurden Grün- und Bewegungsflächen gestaltet, die die Menschen mit der Natur verbinden und eine Balance zwischen Bebauung und Freiraum schaffen sollte. Ein Grünband entstand sowie wie städtische Wanderwege. Die Behörde band zusätzlich Förderungen an Größe, Ausstattung und Lage von Kinderspielplätzen. Um den hohen Bedarf an Wohnungen finanzieren zu können, wurde die Rationalisierung von Bauverfahren mittels vorfabrizierter Wände, Fassaden und Deckplatten in Montagebauweise gefördert. Die Festlegungen auf städtischer Ebene wirkten auf die baulichen Vorgaben der Wettbewerbsausschreibung von Steilshoop ein. Der Entwurf setzte die politischen Wohn- und Lebensvorstellung der Hamburger Politik in Steilshoop um. Zur Erreichung der ehrgeizigen Ziele und zur Einlösung des Versprechens, den Wohnbedarf zu decken und neue Standards zu setzen, bedurfte es großer staatlich geförderter Neubauprojekte und neuer Finanzierungsmodelle wie Eigenheimzulagen. Steilshoop musste gebaut werden, um die Versprechen der Poli-tiker einzulösen zu können.

Abb: 37
Aufbauplan 1960

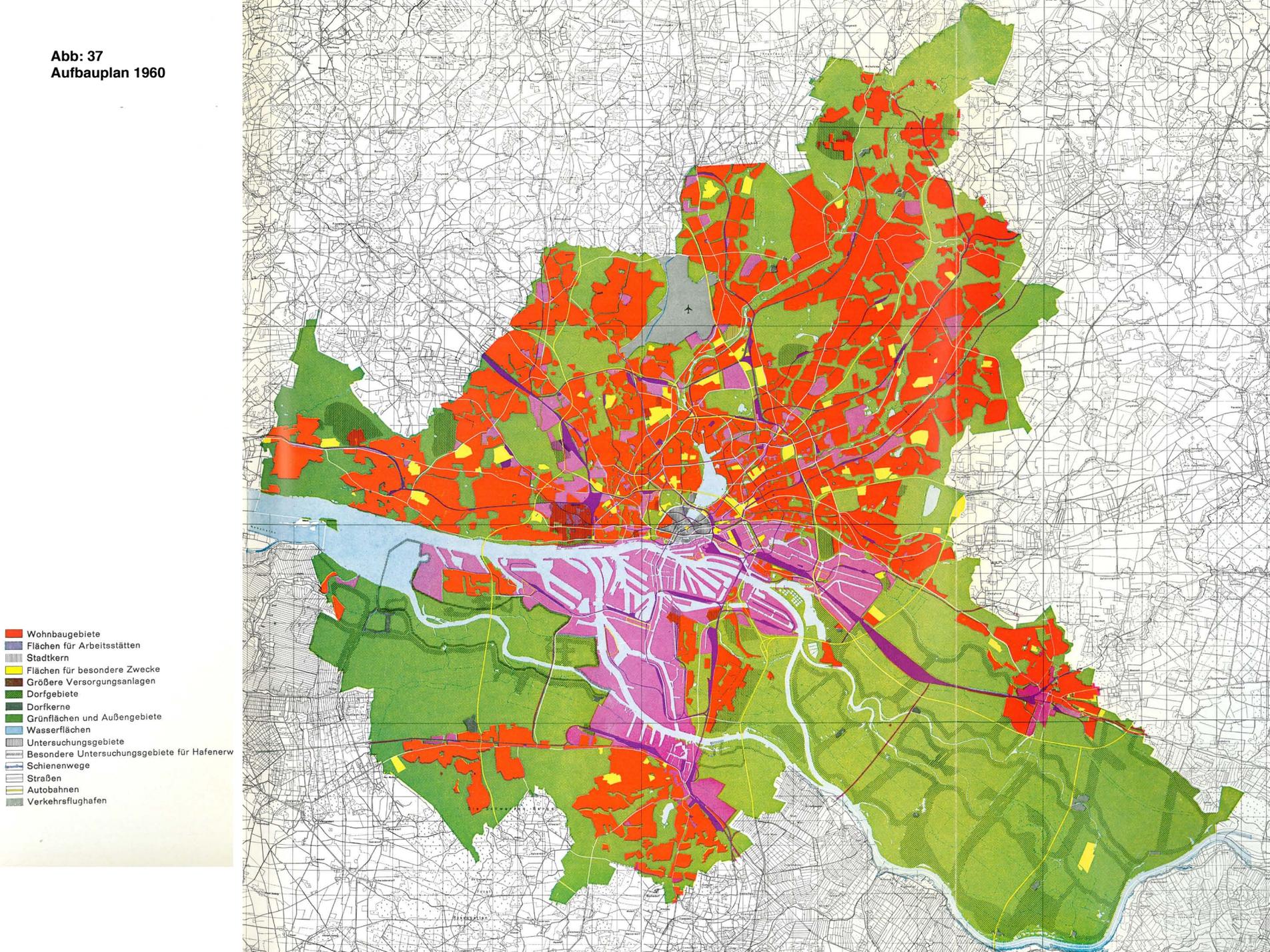
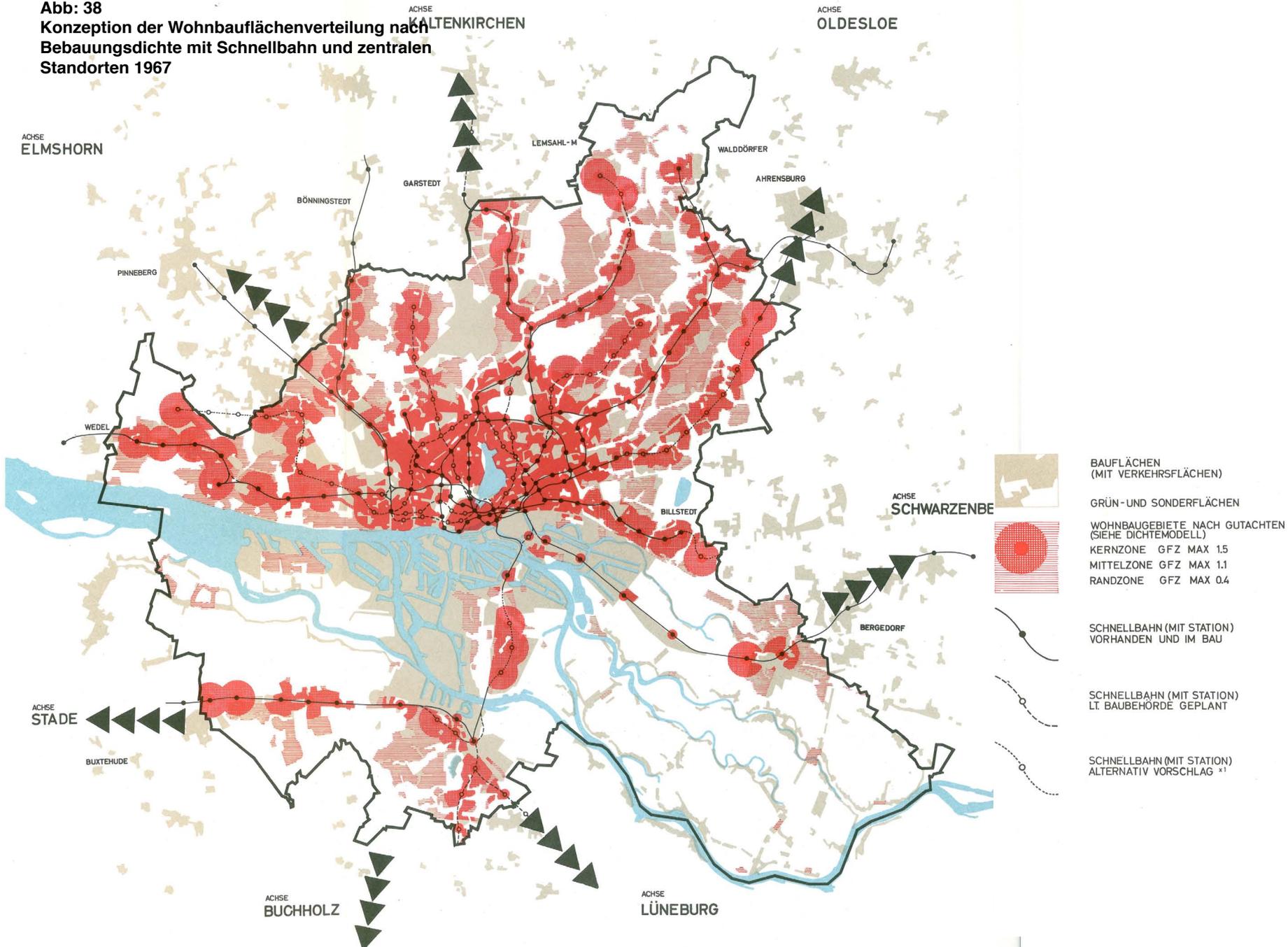


Abb: 38
Konzeption der Wohnbauflächenverteilung nach
Bebauungsdichte mit Schnellbahn und zentralen
Standorten 1967



-  BAUFLÄCHEN
(MIT VERKEHRSFLÄCHEN)
-  GRÜN-UND SONDERFLÄCHEN
-  WOHNBAUGEBIETE NACH GUTACHTEN
(SIEHE DICHTEMODELL)
- KERNZONE GFZ MAX 1.5
- MITTELZONE GFZ MAX 1.1
- RANDZONE GFZ MAX 0.4
-  SCHNELLBAHN (MIT STATION)
VORHANDEN UND IM BAU
-  SCHNELLBAHN (MIT STATION)
LT. BAUBEHÖRDE GEPLANT
-  SCHNELLBAHN (MIT STATION)
ALTERNATIV VORSCHLAG *1

Abb. 39
Änderung des Wohnungsschlüssel

Größe d. Wohnung. nach Zahl d. Zimm.	Gültig bis 3. 1971		Gültig ab 3. 71		Gültig ab 4. 73	
	Wohnfl.	Anteil	Wohnfl.	Anteil	Wohnfl.	Anteil
1 – 1 1/2-Zimmer- wohnungen	28 – 46 m ²	10 %	28 – 46 m ²	10 %	40 – 50 m ²	10 %
2 " "	52 – 60	15	52 – 60	15	50 – 60	15
2 1/2 " "	62 – 68	30	62 – 68	25	60 – 70	25
3 " "	68 – 75	25	68 – 78	20	70 – 80	20
2 2/2 " "	76 – 82	10	76 – 82	20	80 – 85	20
3 1/2 " "	82 – 87	10	82 – 88	10		
4 " "	90 – 95		90 – 100		85 – 100	10

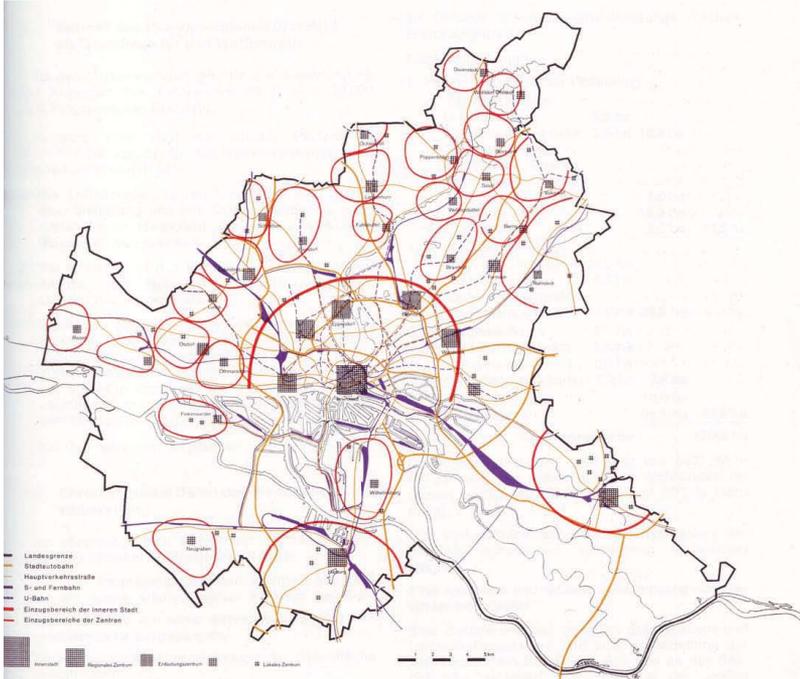


Abb. 41 Zentralität



Abb. 42 Luftaufnahme City Nord

Abb. 43 Bevölkerungsentwicklung im Raum Steilshoop

Gebiet mit Steilshoop	Einwohner im Jahre									
	1808	1890	1900	1910	1925	1933	1939	1950	1961	1970
	69	127	123	141	162	866	270	6.581	8.042	5.666



Abb.44 Generalbebauungsplan 1944,
Erste Skizze

Abb. 45 Aufbauplan 1969

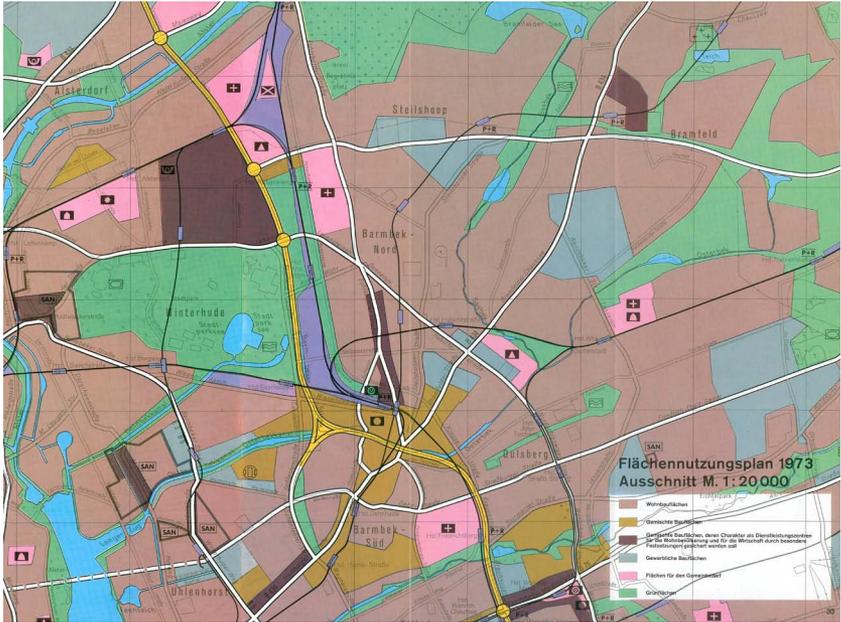


Abb. 46
Flächennutzungsplan 1973

BQU
steilshoop

städtebaulicher Wettbewerb

1965 standen die Sieger des städtebaulichen Entwurfs von Steilshoop fest. Der Jury gehörten als Vorsitzender Prof. Dr. Ing. e.h. W. Hebebrandt, als Stellvertreter Prof. Dr. Ing. e.h. Dr. phil. h.c. E. May und als weitere Schöne Architekten und weitere an. Sie prämierten die Preissieger und schlugen die Ankäufe vor. Neun Entwürfe wurden ausgewählt. Aus den prämierten Büros formierte sich eine Architektengemeinschaft, die in Kooperation mit der Baubehörde den Plan von Steilshoop ausarbeitete. In der Architektengemeinschaft übernahmen die französischen Architekten Candilis und Woods die Federführung und bestimmten das Grundprinzip des realisierten Entwurfs. Die Baubehörde nahm Änderungen vor, insbesondere durch die Anhebung der Bebauungsdichte. Sie setzte daher die Geschosshöhen im Zentrum auf den bestehenden Entwurf herauf – „Urbanität durch Dichte“. Die Besonderheit des Entwurfs besteht in der Rückbesinnung auf den Innenhof sowie darauf, die Straße als öffentlichen Lebens- und Begegnungsraum von Menschen zu sehen. Dahinter steht der Diskurs über die Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit in einer Stadt und die Übertragung von gesellschaftlichen Netzen auf Baueinheiten und Einwohnerzahl. Der Wille ist erkennbar, eine humane Architektur zu planen – menschlich heißt hier vor allem kind- und familiengerecht. Der Anspruch besteht, Wohnbedarf zu decken und jedem Wohnungssuchenden die gewünschte Wohnform zu bieten. Als Fußgänger soll jeder in Steilshoop Sozial-, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen, den ÖPNV und Grünflächen erreichen. Ob Steilshoop den Zielen auch heute noch gerecht wird und wie die Siedlung mit Ihren ambitionierten Grundsätzen heute wirkt, soll nach der baulichen Analyse in einem zweiten Schritt bewertet werden. Das Wettbewerbsprogramm Hamburg-Steilshoop stellt die Anforderungen an den Städtebau 1958 fest. Die kurz formulierte Aufgabe lautete: „Der Wettbewerb soll die in städtebaulicher und wirtschaftlicher Hinsicht beste Lösung für die Bebauung und Grüngestaltung des Geländes erbringen.“¹

Auf dem 187 ha großen Gelände wurden Flächen von überörtlicher Bedeutung und Flächen für den Wohnungsbau und die Wohnfolgeeinrichtungen vorgesehen. Nicht störendes Gewerbe, ein Grünzug am Bramfelder See, Sportanlagen für den Ortsteil Bramfeld, eine öffentliche Sportanlage und zwei Schulen (davon eine Gesamtschule) sollten entworfen werden. Als Maß zur Gliederung der Wohnbebauung galten die Volksschuleinheiten. Als Gliederungsprinzip der Siedlung galt: 20-40 Bewohner bilden eine Wohngruppe, 200-400 eine Siedlungseinheit, 1.000 bis 15.000 eine Siedlungsgruppe und 5.000 bis 7.000 Bewohner eine Volksschuleinheit.² Drei Volksschuleinheiten mit 152.000 qm Geschoßfläche (also 1.900 Wohnungen und 6.200 Einwohner) wurden ursprünglich für Steilshoop angedacht. Als Wohnfolgeeinrichtungen pro Volksschuleinheit waren eine Volksschule, sechs Ladengruppen und ein Altenheim zu errichten. Für die Gesamtanlage waren Flächen für ein Ladenzentrum, eine Kirche und ein Kindertages- und Jugendheim einzuplanen. Das Ladenzentrum sollte die Lage der geplanten U-Bahn berücksichtigen. 950 Parkplätze für Autos werden je Volksschuleinheit gefordert. Diese sollten außerhalb des Straßenraums liegen, aber nicht weiter als 200 m von den Wohnungen entfernt sein. Als städtebaulicher Hinweis wurde der Bezug zum geplanten Bürostandort „City Nord“ erwähnt, da ein Teil der dort erwarteten 35.000 Angestellten Wohnungen in Steilshoop beziehen sollten. Außerdem sollten die Abstände der Wohngebäude mindestens 18 m betragen oder das Doppelte ihrer Gebäudehöhe. In einem gesonderten Merkblatt wurde auf die Gliederung von Wohnsiedlungen hingewiesen. Die Architekten Prof. van den Broek & Bakema (Rotterdam), G. Candilis (Paris), Despoto-poulos (Athen), Ervi (Helsinki) und Smithons (London) wurden zur Teilnahme am Wettbewerb eingeladen. 1961 wird der öffentliche Wettbewerb ausgeschrieben. Das Preisgericht mit dem Vorsitzenden Prof. W. Hebebrandt beschloss eine Umverteilung der Preise, um eine Kampfabstimmung zu verhindern. Eine Einigung

unter den Fachleuten über die Bewertung der Entwürfe war nur schwer zu erzielen. Der Konflikt schwelte zwischen „progressiven Fachpreisrichtern und retardierenden Sachpreisrichtern“³. Zudem fehlten die Senatoren im Preisgericht, so dass die Interessen der Stadt nicht ausreichend vertreten waren. Erst vier Jahre später wurde die Architektengemeinschaft berufen. Durch die fehlende eindeutige Auslobung des Wettbewerbs verzögerte sich der Planungsprozess von Steilshoop. Doch es gelang, eine Architektengemeinschaft zu gründen, die 1965 aufgestellt wurde. Aus 95 eingereichten Entwürfen werden fünf mit Preisen und vier Ankäufe selektiert:

Die fünf Preise gingen an:

1. Preis Burmeister und Osterman (Hamburg)
2. Preis Garten und Kahl (Hamburg)
3. Preis Hansen und Flache (Darmstadt)
4. Preis Bartsch, Thürwächter, Weber (Frankfurt)
5. Preis Bargou, Furtwängler (München)

Die vier Entwürfe, die angekauft wurden, kamen von Smithson aus London, Candilis aus Paris, Bakema aus Rotterdam und Freidinger aus Karlsruhe. Fünfzehn Entwürfe gelangten in die engere Auswahl und wurden schriftlich vom Preisgericht kommentiert. Am interessantesten schienen die Entwürfe der ausländischen Architekten, die im Team Ten organisiert waren. Sicherlich haben ihre Lösungsvorschläge Diskussionen provoziert, aber gestalterisch beeindruckte besonders der Entwurf von Candilis.

Bakema hielt sich streng an das Wettbewerbsprogramm. Die Siedlung wurde von ihm entsprechend den³ Volksschuleinheiten geteilt und jeweils einer Volksschule zugeordnet. Schulen, Spielplätze und Sportanlagen wurden in den gliedernden Grünstreifen angesiedelt. Die Siedlungseinheiten wurden um einen tiefer gelegten Parkplatz gruppiert. Die Gebäude mit Flachbauten wurden von höheren L-Förmigen Gebäuden eingerahmt. Als Leuchtturm besaß jede

Einheit im Norden einen Block mit 15 Stockwerken.

Die Smithons haben den mittleren Bereich nördlich des Zentrums komplett unbebaut gelassen. Der Grünzug, in dem eine Grundschule und die Sportanlagen eingebettet wurde, erstreckte sich bis zum See. Vom Grünzug ausgehend reihten sich Flachbauten, die sich an der Typologie des Geländes orientierten. Die westlich und östlich des Zentrums gelegenen Gebäude wurden alle durch „the street in the air“ direkt mit dem Zentrum verbunden. Sie erinnern an die Golden Lane Street in London, sahen aber nur vier Geschosse vor. Diese Gebäude lagen an der Hauptverkehrsstraße. Südlich davon wurden drei geschwungene Hochhäuser angelegt, die nach Süden orientiert waren. Das Zentrum wurde an der U-Bahn Station platziert, wirkte kompakt und barg die Ladenzonen sowie eine weiterführende Schule.

Candilis hatte eine höher gelegte Fußgängerzone entwickelt, die sich von der U Bahn im Süden Richtung Norden zum See hochzog und zu Schulen und Sportstätten führte. Alle öffentlichen Einrichtungen wurden in unmittelbarer Nähe zum Zentrum angesiedelt, z.B. unterhalb des Fußgängerdecks, in dem auch Wohnhochhäuser integriert wurden. Die restliche Wohnbebauung wurde östlich und westlich der Fußgängerzone in Flachbauten untergebracht. Die Bewohner konnten durch Gartenwege zum Zentrum gelangen.

Dennoch folgte 1961 der 1. und 2. Preis den gängigen Grundsätzen der aufgelockerten und gegliederten Stadt.

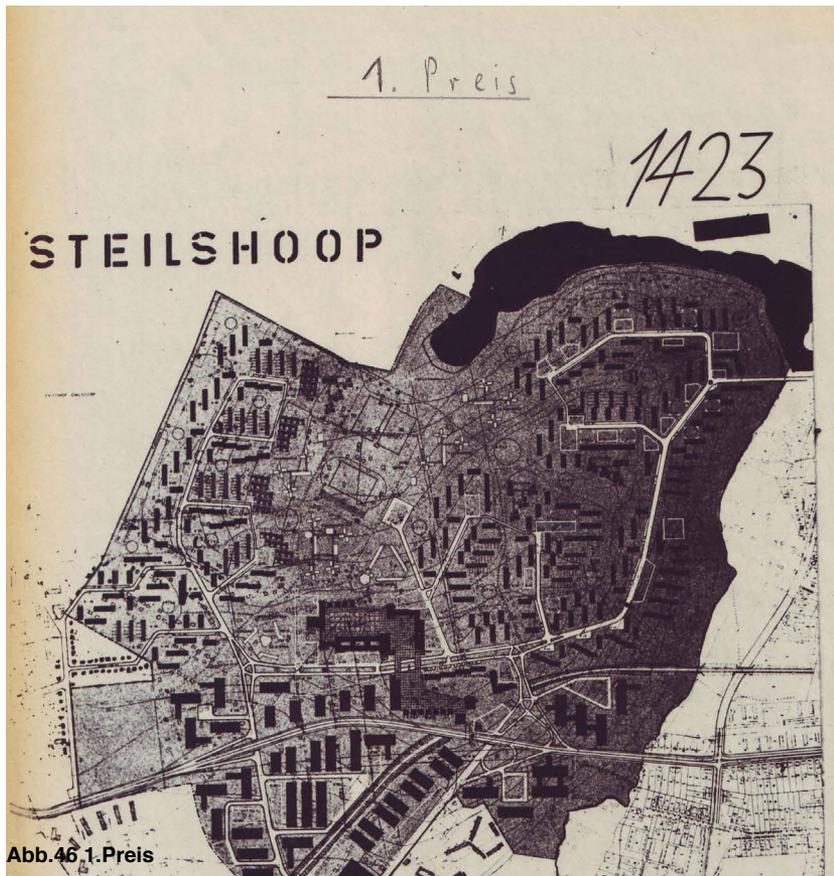


Abb. 46 1. Preis

1423 1. Preis
Die neue Wohnstadt wird in zweckmäßiger Trennung von den Verkehrslinien und vom Gewerbegebiet in zwei Teilen beiderseits einer großen inneren Grün- und Sportfläche angeordnet.

Diese Gliederung entspricht im besonderen Maße den topographischen Gegebenheiten; dies wird auch durch die Anordnung der Baumassen hervorgehoben. Hierbei wird, trotz einer gewissen Weitläufigkeit, der Zusammenhang des geplanten Stadtbildes erreicht.

Das Baugebiet ist an zwei Stellen an den Schwarzen Weg angeschlossen; die Anschlußstellen sind sehr reichlich bemessen. Das Netz der Wege zum Zentrum und zu den öffentlichen Einrichtungen der einzelnen Volksschuleinheiten ist zweckmäßig und überzeugend.

Die Anordnung aller öffentlichen Einrichtungen im Zusammenhang mit dem Zentrum und der U-Bahn-Station am mittleren Grünanger ist bemerkenswert.

Die Lage und Form des 22-geschossigen Appartementhauses am Hauptanschlußpunkt ist zweifelhaft.

Die Gesamtanlage ist maßstäblich gelungen und sympatisch.

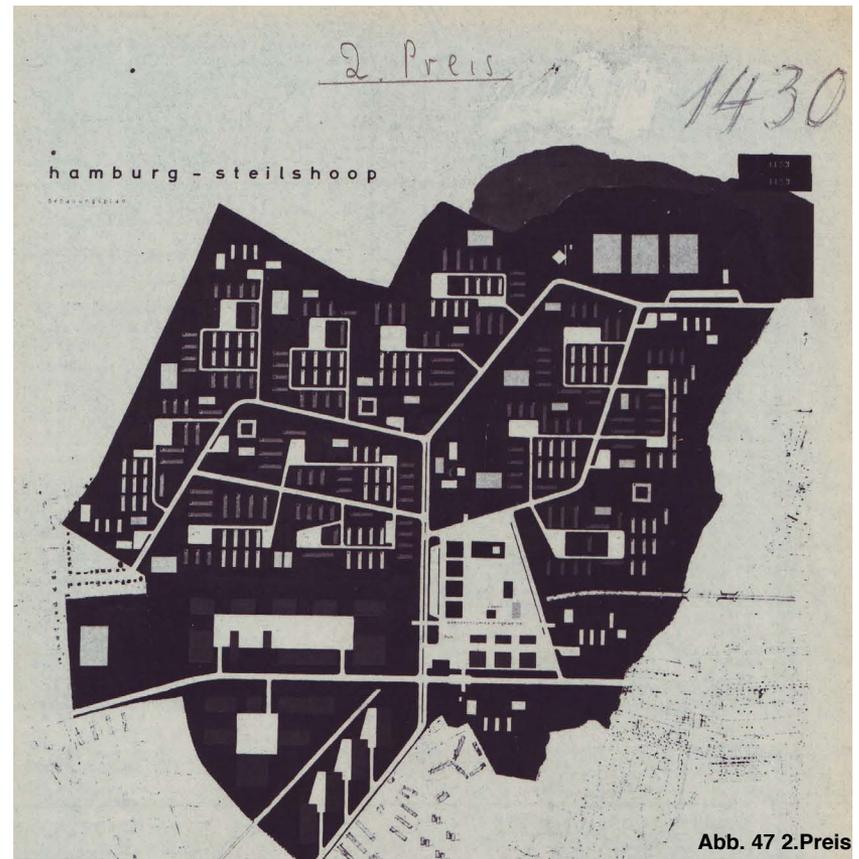


Abb. 47 2. Preis

1430 2. Preis
Das Arbeitsstättengebiet liegt richtig und ist gut vom Schwarzen Weg her aufgeschlossen. Eine gute Trennung zum Wohngebiet ist erreicht. Die Aufschließung der Wohnstadt über nur eine Wohnsammelstraße mit nur einer Anschlußstelle an den Schwarzen Weg ist nicht ausreichend. Die Verbindungen in die anschließenden Wohngebiete sind richtig bemessen. Die Gliederung der Wohnstadt selbst und der einzelnen Siedlungseinheiten und Siedlungsgruppen ist etwas unausgesprochen. Die Hochhausakzente sind richtig gesetzt. Die Führung der Grünwege entlang den Wohnsammelstraßen ist nicht überzeugend. Die gesamten Fußwegverbindungen liegen bei einer derartigen Aufschließung im Straßenbegleitgrün.

Das Ladenzentrum ist angemessen dimensioniert und erschlossen.

Die Lage des katholischen Zentrums zum Ortszentrum ist nicht gut. Die Erweiterung der Wasserflächen durch Aufstauung der Seebek wird als Anregung begrüßt.

Die Bebauung ist in ihren Einzelheiten vielfach schematisch. Selbst bei der starken Überbauung des gesamten Geländes und bei der in der vorgeschlagenen Form zweifelhaften inneren Aufschließung hat der Entwurf seinen Wert durch Einfachheit und Unaufdringlichkeit.

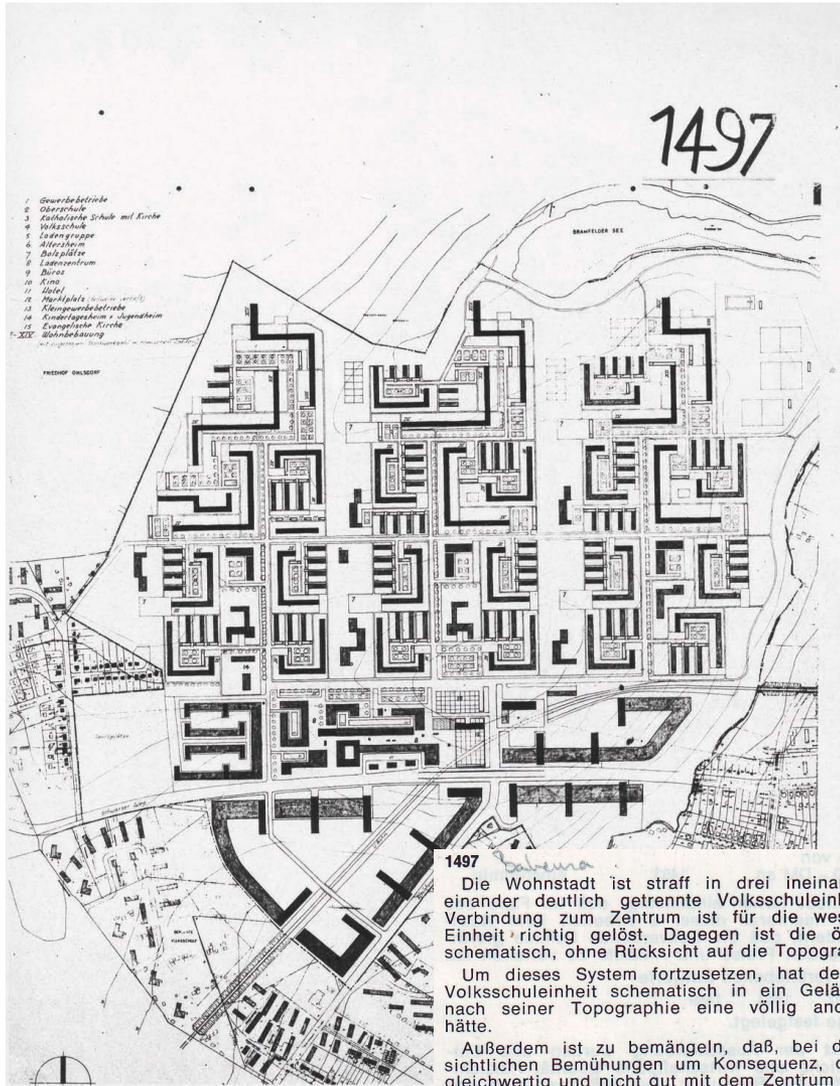


Abb. 52 Ankauf Bakema

1497

Die Wohnstadt ist straff in drei ineinander ähnliche und voneinander deutlich getrennte Volksschuleinheiten gegliedert. Deren Verbindung zum Zentrum ist für die westliche und die mittlere Einheit richtig gelöst. Dagegen ist die östliche Volksschuleinheit schematisch, ohne Rücksicht auf die Topographie, angehängt.

Um dieses System fortzusetzen, hat der Verfasser die östliche Volksschuleinheit schematisch in ein Gelände übertragen, welches nach seiner Topographie eine völlig andere Bebauung erfordert hätte.

Außerdem ist zu bemängeln, daß, bei der aus dem Entwurf ersichtlichen Bemühungen um Konsequenz, dieser östliche Teil nicht gleichwertig und nicht gut mit dem Zentrum verbunden ist.

Die äußere Aufschließung der Wohnstadt ist richtig und angemessen; die in der Mitte verlaufende Ost-West-Straße ist etwas zu schematisch; das rechtwinklige Straßensystem hat verkehrstechnische Nachteile.

Die Gliederung der Volksschuleinheiten am Eingang ist überzeugend, auch die Verlegung der Masse der Wohnungen an den Nordrand erscheint bei der hier gewählten Anordnung möglich. Die Ladengruppen liegen in bezug auf den Schwerpunkt der Wohnhausbebauung zu weit südlich und zu nah am Zentrum.

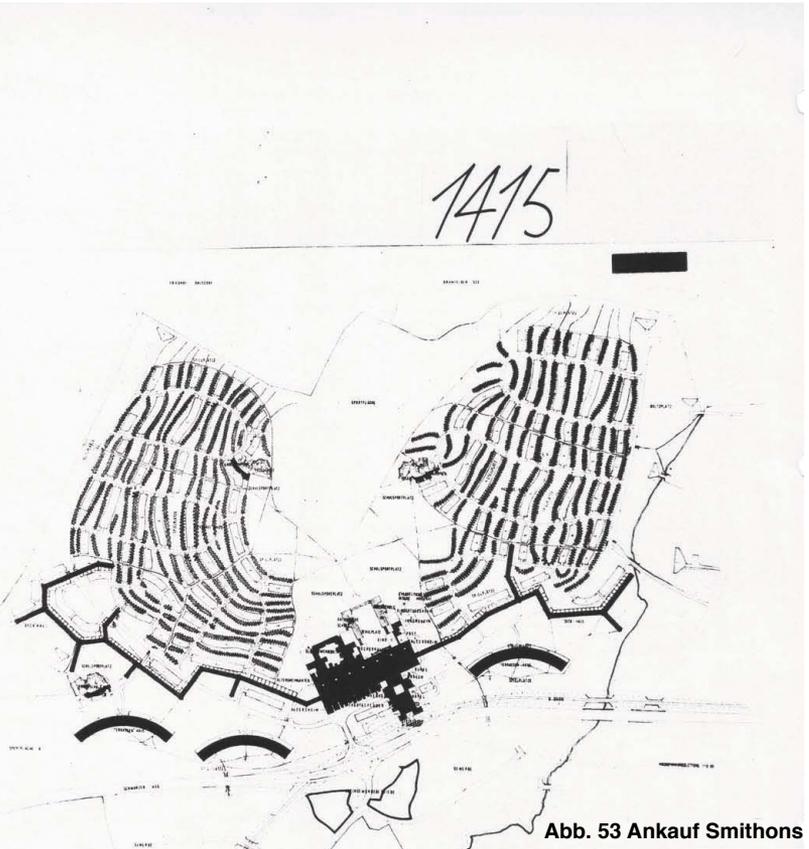


Abb. 53 Ankauf Smithons

1415

Der Verfasser hat sich bemüht, die drei verschiedenen Wohnformen (Flachbau, Mittelhochbau und Hochbau) streng zu gliedern und für sie eigene Formen zu finden. Er bemüht sich darüber hinaus, diese Formen in eine spannungsvolle Beziehung untereinander zu bringen. Das Preisgericht hält diesen mit dem Entwurf vortragenen Gedankengang für sehr wertvoll.

Die Aufschließung der Wohnstadt über nur eine Anbindung am Schwarzen Weg reicht nicht aus.

Das Fußwegnetz ist in seinen Beziehungen zum Zentrum und zu den Grünräumen gut.

Die Stellung der Terrassenhäuser vor der Gesamtanlage im Süden vor den „Deckhäusern“ und mit Blick auf das Arbeitsstättengebiet überzeugt nicht. Das Wohnen in den „Deckhäusern“ kann durch die in ihnen geführten Wege benachteiligt werden. Die Deckhäuser sind zu lang.

Der hohe Anteil gartenbezogener Häuser wird hervorgehoben. Die Lösung der Gruppen dieser „Passagehäuser“ erscheint jedoch, besonders in bezug auf die Parkplätze, problematisch.

Die Lage der Schulen ist gut.

Das Zentrum ist nach Maßstab und Lage richtig.

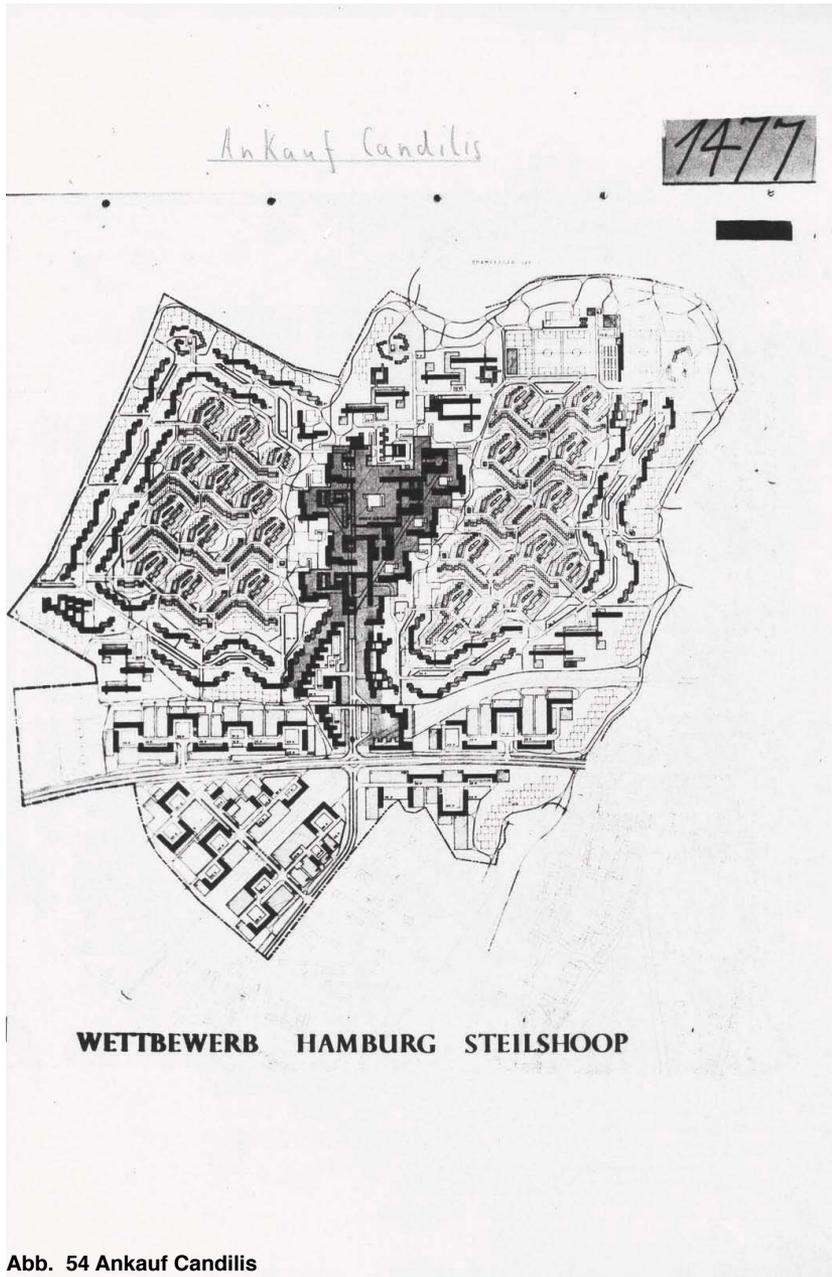
Die Arbeitsstätten sind zu gering bemessen.

Abb. 50

Abb. 51

Abb. 48-51,55,-
Niederschrift des Preisgerichts für den
Wettbewerb zur Bebauung, Hamburg
Steilshoop

Abb. 51



1477 Ankauf Candilis

Die Wohnstadt ist als eine eindrucksvolle Form innerhalb des Stadtgebietes konzipiert und das Projekt ergibt durch seine Eigenwilligkeit einen geistvollen Beitrag für die Bewältigung ähnlicher Aufgaben in einer Weltstadt.

Die Wohnformen sind voneinander getrennt, in einprägsamen Bezirken von gutem Wohnklima gegliedert. Die niedrige Bebauung steht in bewußtem, wirkungsvollem Gegensatz zur Hochentwicklung des Zentrums. In dieser Entschiedenheit liegt die hohe Qualität des Entwurfs.

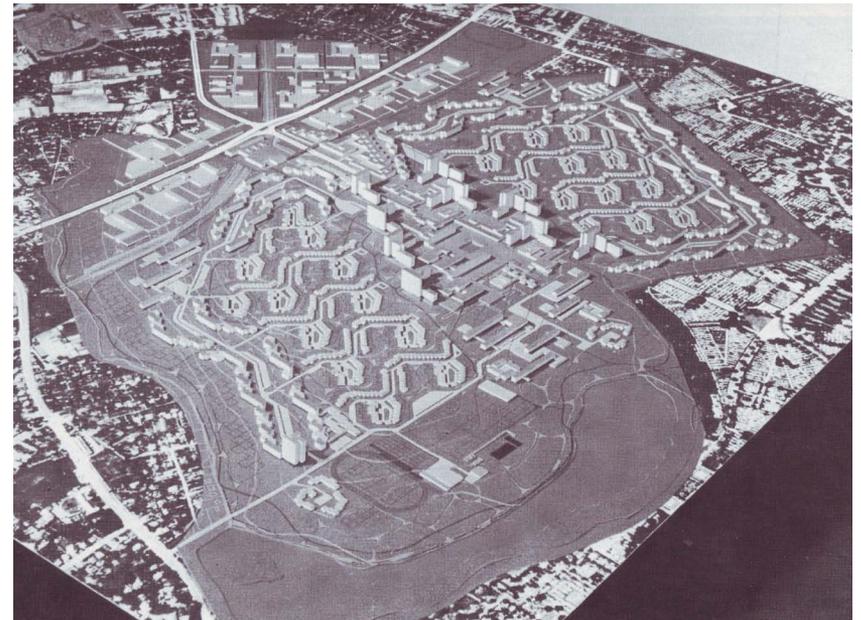
Das Zentrum ist überbewertet; es wird aber mit seiner Hochhausbebauung zu einem wirksamen Mittelpunkt der Wohnstadt.

Die Aufschließung der Wohnstadt über nur eine Anbindung am Schwarzen Weg ist nicht ausreichend. Die Führung des gesamten Verkehrs unter dem Zentrum hindurch ist unzweckmäßig und kostspielig.

Die innere Aufschließung ist nicht vertretbar.

Durch die gewählte Anordnung der Baukörper treten in den Wohngebieten vielfach Verschattungen auf, auch ist die Randbebauung der Wohnsammelstraßen problematisch.

Abb. 56 1. Ankauf Dipl. Arch.G.Candilis A. Josic, S. Woods, C. Beriger, Paris



Entwurf der Architektengemeinschaft

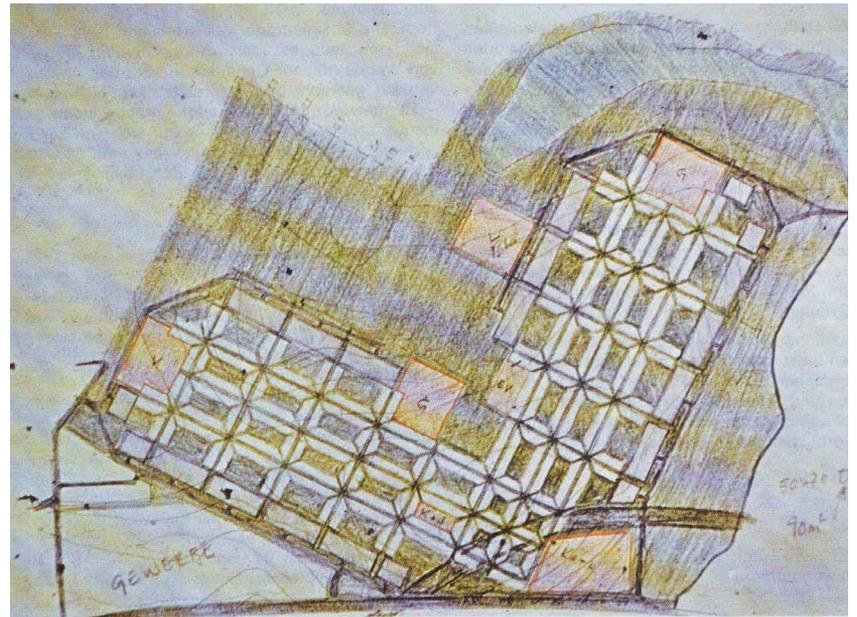
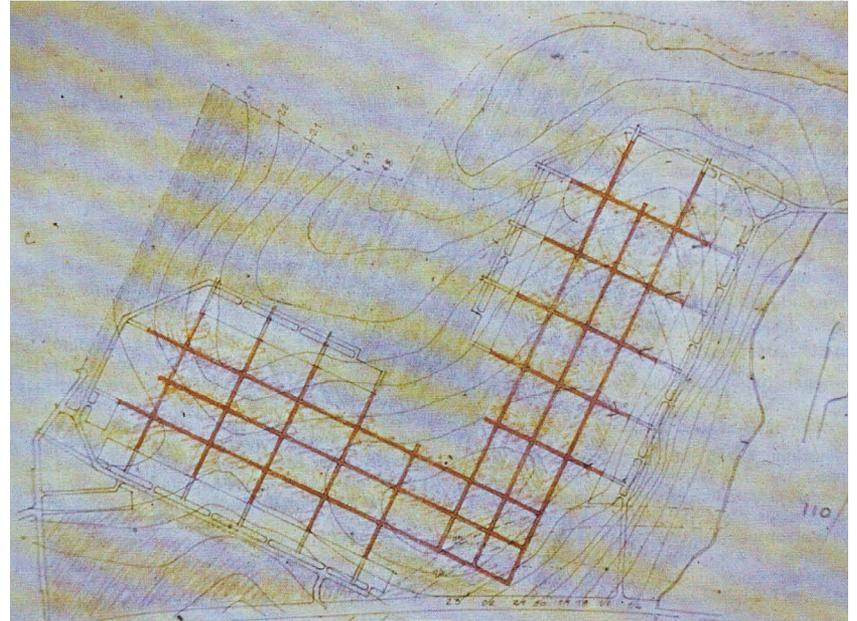
In den Entwürfen der gelobten Ausländer wurden die Wettbewerbsvorgaben nicht erfüllt. 1965 entsprechen die vier Jahre alten Entwürfe nicht mehr den gewandelten Auffassungen. Kritik am Städtebau der 50er Jahre und die Forderung nach „Urbanität durch Dichte“ wurden formuliert. Zur Umsetzung planungspolitischer Ziele und durch die Nachbearbeitung des Wettbewerbs wurden neue Ansprüche an die Architektengemeinschaft gestellt, die sich nunmehr aus Burmester und Ostermann, Garten und Kahl, Dr. Suhr sowie Prof. Candilis zusammensetzte und mit dem Verkehrsingenieurbüro Dr. Schickel kooperierte. Die Arbeit zwischen den Ingenieuren und den Stadtplanern barg Konflikte. Die Straße sollte nicht nur mit dem Ziel des möglichst flüssigen Verkehrs als Verkehrsträger dienen. Die Stadtplaner gaben der Straße weitere Funktionen und verfolgten nicht die technische Optimierung. Damit nahmen sie Einfluss auf die Gestaltung der Straße und die Arbeit der Ingenieure. Beispielweise nahmen die Planer Einfluss auf die Materialwahl oder die Fußgängerzone sollte durchhängen um bessere Einsicht für den Fußgänger zu gewähren. Zusätzlich wollten sie enge Kurven, um die Fahrgeschwindigkeit zu drosseln. Die Gemeinschaft sollte „neue Formen der Siedlungsgestaltung“⁴ finden. Zur Zusammenarbeit unter den Architekten wurde kommentiert: „Für eine fruchtbare Kooperation (...) war es von entscheidender Bedeutung, dass die 1. und 2. Preisträger die Verteidigung ihrer Konzepte (...) möglichst bald überwinden und hinnahmen, dass sie in einer Art „Lernsituation“ standen mit der Chance der Zusammenarbeit mit Candilis und seinen Partnern.“⁵ Zuvor musste jedoch die Räumung der Kleingartensiedlung mit 2.800 Kleingartenparzellen geregelt und eine Bodenordnungsvereinbarung abgeschlossen werden. Der schwierige Prozess dauerte wegen der vielen Grundeigentümer und einer schwierigen Rechtslage viele Jahre. Ein einfacher Kauf war nicht möglich aufgrund eines testamentarisch festgelegten Verkaufsverbotes sowie der Forderung nach Ersatzgrundstücken seitens einer Erbgemeinschaft. Letztendlich trat die

„Gemeinnützige Aktien-Gesellschaft für Angestellten-Heimstätten“ (GAGFH) als Käufer auf und bot Ersatzgrundstücke an. Die Stadt schloss zusätzlich einen Erbbaurechtsvertrag über 99 Jahre ab, der die Flächennutzung Dritter erlaubte. Der erste Entwurf der Architektengemeinschaft wurde 1965 von Arch. S. Woods vorgelegt. Das Planschema bildete die Grundlage für die weitere Planungsarbeit. Woods schlug ein gleichmäßiges Straßenraster vor, das die Grundordnung des Entwurfs bestimmte. „Es hat kein Zentrum, was sich damit trifft, dass im Programm keine Funktionen vorgesehen sind, die man zentral nennen könnte. Im Rahmen dieses Bebauungssystems können sich mehrere oder gar kein Zentrum entwickeln, je nachdem, wie die Einwohner es nutzen.“⁶ Die gleichmäßig dreigeschossige Blockrandbebauung bildet innen halböffentliche Wohnhöfe, als Gegenstück zum öffentlichen Straßenraum. 107 Wohnungen pro Block wurden im Planschema vorgesehen. Alle Straßen waren gleichberechtigt und sollten im Schrittempo befahren werden. „Wesentlich ist aber, dass innerhalb des bebauten Gebiets die Geschwindigkeit des Menschen zu Fuß respektiert wird. Das Auto soll hier im Schritt fahren.“⁷ Parkplätze wurden am Rand der Bebauung geplant, um die Unfallgefahr in der Siedlung zu minimieren. Die Lage der U-Bahn Station war zentral vorgesehen, von diesem Punkt aus erstreckten sich die beiden Flügel der Siedlung entsprechend dem Höhenrücken der Landschaft. Die Verbindung zur Natur sollte durch eine überdachte, begrünte Verbindung vom Zentrum zum Bramfelder See gesichert werden. Die Haupteinschließung erfolgte von Süden aus über den „Schwarzen Weg“. Die Architektengemeinschaft einigte sich auf Grundsatzentscheidungen im Sinne des vorgelegten Entwurfs, die Grundlage der weiteren Planung sein sollten. Das Konzept setzte dem Autoverkehr enge Grenzen. Zudem bedeutete die geschlossene Bebauung bei gleichbleibender niedriger Höhe eine Abkehr von den Gestaltungsgrundsätzen jener Zeit. Die Baubehörde forderte dagegen Parkplätze nahe

der Wohnungen und ein Erschließungssystem, das „den Lebenserfahrungen der motorisierten Gesellschaft“⁸ entsprach. Die Geschwindigkeitsbegrenzung könne nicht Teil der städtebaulichen Ordnung sein und das Fußwegenetz müsse gefahrlos ins Grüne führen. Außerdem wurde ein Zentrum gefordert, in dem sich Läden konzentrieren, da dies ebenfalls den Kaufgewohnheiten und Handelsinteressen entsprach. Der zweite Entwurf von Woods fand die Unterstützung der Architektengemeinschaft und entsprach den Vorstellungen der Baubehörde. Die Grundstruktur des ersten Entwurfs blieb auch im zweiten Entwurf erhalten. Die Flügel der Siedlung gingen vom „Gravitationszentrum“ aus und erstreckten sich nach Westen und Osten. An der U-Bahn reihten sich Ladengeschäfte Richtung Norden, wo sie nahe dem See an die Schul-, Sport- und Parkanlagen angesiedelt wurden. Vom Ladenzentrum ausgehend wurden die Wohnblöcke von den Fußgängern durch eine reine Fußgängerstraße erschlossen. Die Blöcke bildeten öffentliche Räume, die als Treffpunkt für die Nachbarschaft funktionieren sollten über diagonale Plätze in der Fußgängerzone, die differenziert und einzigartig gestaltet werden sollten. Die Blöcke hatte Woods 125% größer als im ersten Vorschlag entworfen, so dass nun 239 Wohnungen pro Block gefasst wurden. Innen im Hof war Wohnruhe, Natur und Weite zu finden, wohingegen auf der Straßenseite Öffentlichkeit und Urbanität zu spüren sein sollten. Das Durchwohnen sollte jede Wohnung am Stadtklima teilhaben lassen. Die Verschattung wurde durch abgestumpfte Ecken verhindert, wodurch die Besonnung des Wohnraums sichergestellt war. Die Innenhöfe waren halböffentlich und sollten zugänglich sein, indem Durchgänge vom Straßenraum in den Innenhof angelegt wurden. Die Höfe wurden in verschiedene Zonen parzelliert, so konnte das Nebeneinander von Wohnungsgärten, Gartenwegen und öffentlichen Spielplätzen und öffentlicher Fläche bestehen. Die Blöcke waren U-förmig und erhöhten sich nach außen um 4-5 Geschosse. An der Fußgängerzone waren die Gebäude vier

geschossig geplant, um dem Maßstab des Fußgängers gerecht zu werden. Die Wohnstraßen liefen in Ringen um jeweils zwei Blöcke. „Die Straße ist hier als Raum und nicht nur als Verkehrsträger verstanden.“⁹ Baumlinien wurden in Straßenräumen, Plätzen und an den neugeschossigen Gebäudeköpfen geplant. An den Öffnungen des Gebäudeblocks wurden auch Parkplätze angelegt, daher hatten die vielen Bewohner des verdichteten Bereichs nahe Parkmöglichkeiten.

Abb. 57 -58
Erster Entwurf der
Architektengemeinschaft



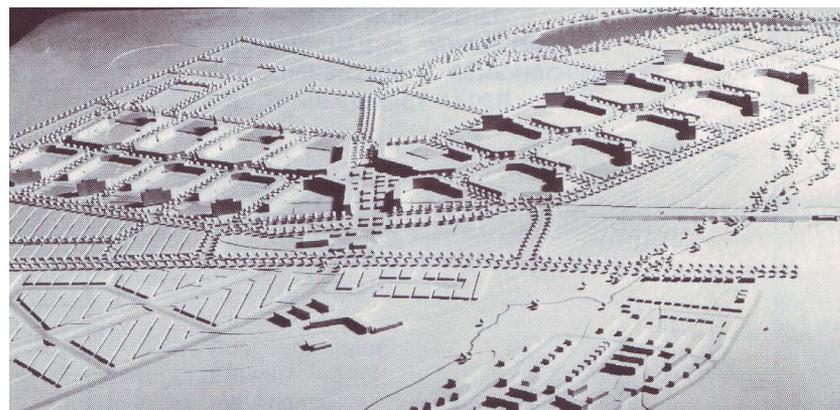
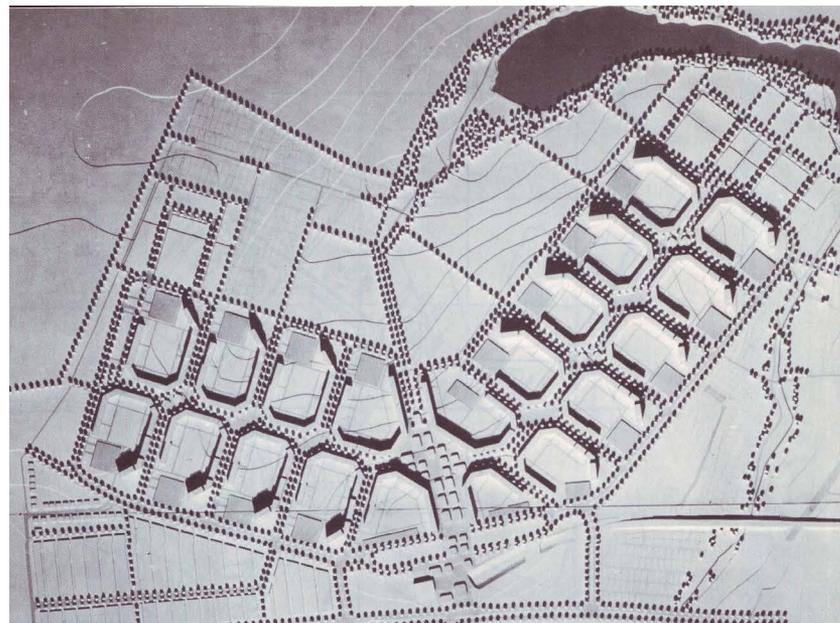
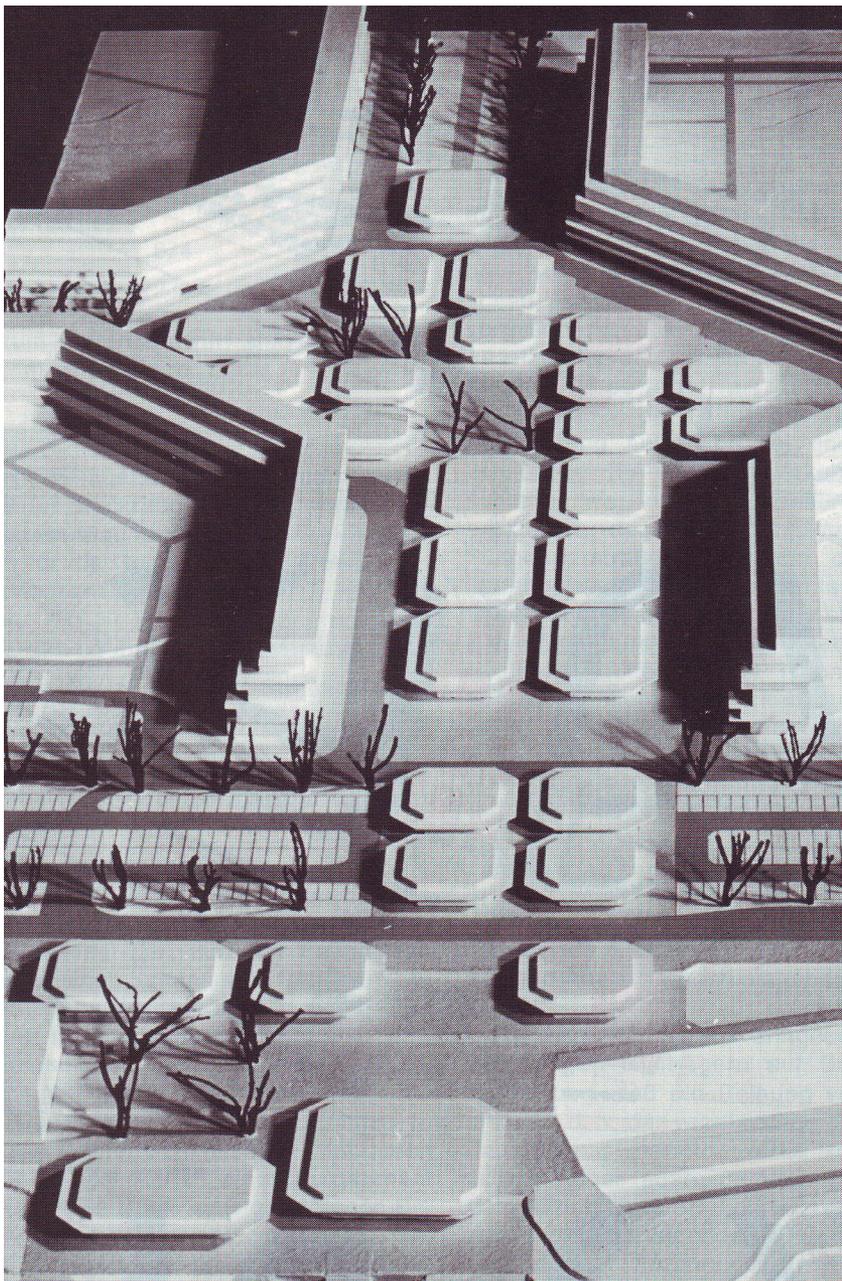


Abb. 59 Modell des Ladenzentrums von Süden

Abb. 60 Gesamtmodell von oben

Abb. 61 Gesamtmodell von Süden

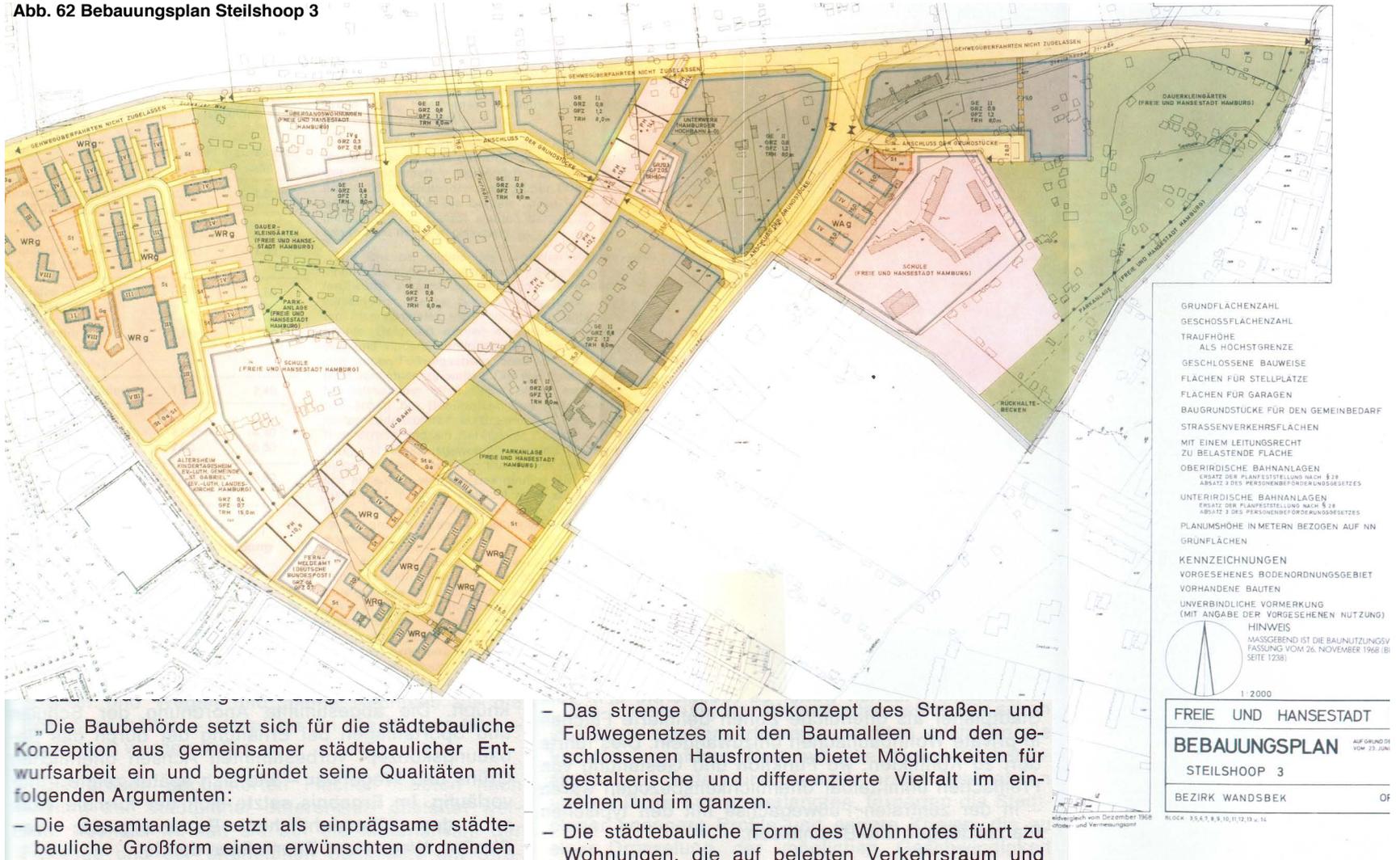
Überarbeitung durch die Baubehörde

Die wesentlichen Elemente des Entwurfs wurden im Bebauungsplan gezeichnet, doch es entstand Kritik an der zu geringen Dichte des Bebauungsplans Steilshoop 3 und an den hohen Erschließungskosten pro Wohnung. Die „unabhängige Kommission für den Aufbauplan 60“ forderte ein Dichtemodell, dass im Bereich von Schnellbahnstationen eine Dichte von 1,5 GFZ beinhaltete. Um Zeit einzusparen, wurde der Entwurf von der Baubehörde von 0,75 auf 1,0 GFZ verdichtet. Steilshoop wurde von drei auf vier Volksschuleinheiten aufgestockt – also von 18.000 auf 24.000 Einwohner. Um die Wohnungen realisieren zu können, wurden die eigentlich kleinen Läden auf dem Platz zu einem Flachbau gefasst und Wohnhochhäuser wurden auf den Flachbau gesetzt. Auch von Süden ist das Zentrum von Wohnhäusern umschlossen worden und alle Gebäude nahe der U-Bahn wurden auf 8-13 Geschosse aufgestockt. Durch diese Investorengerechte Maßnahme konnten die Erschließungskosten pro Wohnung aus Sicht der Verkehringenieure auf ein öko-nomisch vertretbares Maß gesenkt werden. Die Fläche an ein geplantes Gymnasium und vier Volksschulen zu vergeben war wegen Flächenmangels nicht zu realisieren. So einigte man sich darauf, eine Gesamtschule und zwei Grundschulen zu bauen. Für die Schulen, das Haus der Jugend und das Kindertagesheim wurde eine zusammenhängende Fläche am See eingetragen, die nur zu Lasten des öffentlichen Parks realisiert werden konnte. Außerdem entfiel die Fußgänger Verbindung vom Zentrum direkt zur Parkanlage, da der Gesamtschulkomplex in diese Achse gebaut wurde. Erstmals wurde öffentliches Wegerecht auf Schulgelände in Hamburg festgesetzt, um Zugang zum See zu ermöglichen. Das entsprach jedoch auch den nach außen gewandten Grundsätzen des Gesamtschulkonzeptes und die enge Verbindung der Schule zum Zentrum wurde begrüßt. Die Gesamtschule bildete sich zum

Bildungszentrum.¹⁰ Eine Öffentliche Bücherhalle wurde an die Schule angegliedert und eine Elternschule in den Komplex integriert. Ein evangelisches Kirchenzentrum wurde ebenfalls im Zentrum angesiedelt. Andere soziale Einrichtungen wie z.B. Kindergärten werden über die Siedlung verteilt.

Ein neuer Bebauungsplan, der Bebauungsplan Steilshoop 5, musste beschlossen werden, um die Verdichtung realisieren zu können. Politische Zustimmung fand das Projekt relativ schnell, Bedenken wurden jedoch darüber geäußert, dass die Blockrandbebauung einen Rückschritt in die Gründerzeitbebauung riskieren würde. Die Politiker beruhigte zu diesen Zeiten, dass die Innenhöfe die Maße des Rathausmarktes erreichten und so kein Risiko bestand, die Enge der historischen Bebauung wieder zuzulassen. Die positiven Erfahrungen aus der hamburgischen Siedlung Dulsberg und die soziologischen Argumente hinter dem neuen Credo „Urbanität durch Dichte“ überzeugten die fortschrittsorientierten Politiker und forderten eine weitere Streuung von Läden und kommunikativen Einrichtungen über das Zentrum hinaus, was jedoch an Erschließungsfragen sowie an mangelnden Umsatzerwartungen der Investoren scheiterte. Der Bau von Steilshoop war unerlässlich, um den Wohnbedarf in Hamburg zu decken und politische Versprechen einzuhalten. Durch die Bemühungen waren 1972 19.600 Wohnungen im Bau, die meisten in Mümmelmannsberg und Steilshoop.¹¹

Abb. 62 Bebauungsplan Steilshoop 3



„Die Baubehörde setzt sich für die städtebauliche Konzeption aus gemeinsamer städtebaulicher Entwurfsarbeit ein und begründet seine Qualitäten mit folgenden Argumenten:

- Die Gesamtanlage setzt als einprägsame städtebauliche Großform einen erwünschten ordnenden Akzent in eine unübersichtliche und amorph gewordene Stadtlandschaft.
- Die Wohnanlage ist im Aufbau für Bewohner und Besucher übersichtlich. Alle Wohnblöcke sind auf ein zentrales Wegebund bezogen, dem die Wohnfolgeeinrichtungen und die U-Bahn-Station angegliedert sind.

- Das strenge Ordnungskonzept des Straßen- und Fußwegenetzes mit den Baumalleen und den geschlossenen Hausfronten bietet Möglichkeiten für gestalterische und differenzierte Vielfalt im einzelnen und im ganzen.
- Die städtebauliche Form des Wohnhofes führt zu Wohnungen, die auf belebten Verkehrsraum und ruhigen Grünraum gleichermaßen bezogen sind. Diese erlebte Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit ist bezeichnend für urbane Lebensformen.
- Geschlossene Hausfronten sind schalltrennendes Element; hohe Baudichten werden bei relativ geringen Anteilen hoher Häuser und großer gut nutzbarer Freiflächen erzielbar.“

Abb. 63 Begründung des Bebauungsplans Steilshoop 3



Abb. 64 Modell nach der Bearbeitung

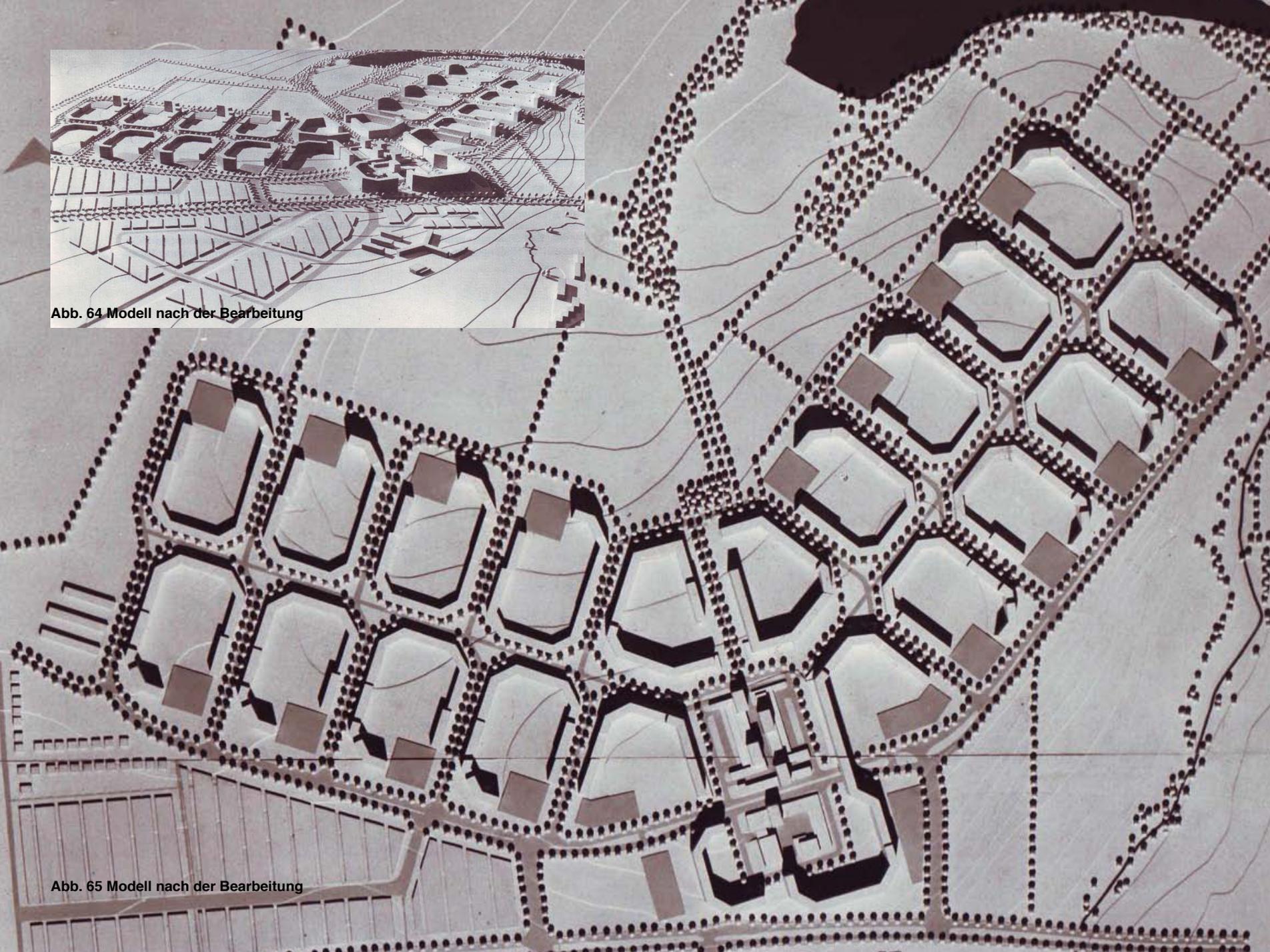


Abb. 65 Modell nach der Bearbeitung

Bramfelder

See

Abb. 66
Grundkarte von 1968 für den Bereich Stellschoop vor Baubeginn
der Wohnsiedlung Stellschoop
M 1:50 000



STELS
HOOP

Glindwiese

Spielplatz

Osterkirchweg

Schulstr.

Kugel's Heide

Kdthm

Leuchtturm

Sonnenweg

Hudersweg

Sp. Pl.

Spielpl.

Spielpl.

110KV

Stellendorfweg

24.10

Sudallee

Sudallee

T.

T.

P.00

23.00

23.06

22.11

4.15

Gebäudeplanung und Bau

Nach der städtebaulichen Gestaltung wurde die Ausgestaltung der Blöcke, Innenhöfe sowie der Fußgängerzone mit ihren Plätzen und Grünanlagen von verschiedenen Architekten übernommen. Alle Blöcke sollten von verschiedenen Architekten gestaltet werden, um eine möglichst große Differenzierung und unterschiedliche Charaktere der Blöcke zu erreichen. Die Gestaltungskriterien wurden nur informell geregelt, sollten aber der städtebaulichen Intention folgen.

Für die Gestaltung der 1,5 km langen Fußgängerzone wurde ein Wettbewerb angesetzt. Die Zone war die kürzeste Verbindung von den Wohnungen in das Zentrum und sollte den Bewohnern vielfältige Nutzungen und gute Kommunikationsmöglichkeiten für alle Gruppen bieten. Durch die Gebäudeform ergaben sich zwischen den Blöcken diagonale Plätze, die teils mit Ladenfläche versehen wurden. Auch diese Elemente mussten in die Straßengestaltung integriert werden. Von 150 angeforderten Unterlagen wurden 23 eingereicht – auch das verdeutlicht die Schwierigkeit in der Gestaltung.¹² Im Preisgericht waren auch Bürger aus Steilshoop vertreten, die die Entwürfe beurteilen konnten. Die Umsetzung wurde von den Bewohnern verfolgt und sie trugen wesentlich zum Ergebnis bei.

Auch die Freiflächen in den Innenhöfen stellten eine Herausforderung dar, da einerseits Weite und Natur erwünscht wurden, andererseits aber auch verschiedene Aktivitätsbereiche wie z.B. Kinderspielplätze unterzubringen waren. Auch die Planung des sekundären Fußwegenetzes durch die Innenhöfe musste neu erdacht werden, wobei auch die privaten Bereiche, die den Wohnungen zugeordnet wurden, berücksichtigt werden mussten.

Auch die Bepflanzung der Straßen mit Bäumen war aufgrund von vorhandenen unterirdischen Leitungen schwer bis teilweise nicht möglich. Die Baumalleen wurden zuerst nicht, wie gewünscht, durchgehend bepflanzt. Weiterer Grünraum in Steilshoop waren die Kleingärtnersiedlungen. Im Rahmen der Räumungsvereinbarung musste der Bau von 500 Ersatzgärten eingeplant werden.

Die Gebäudekonstruktionen wurden vom Bauherrn bestimmt und dementsprechend als Montagebau oder Mauerwerksbau aufgebaut. Die meisten Erdgeschosswohnungen sind Hochparterreweise gebaut, um den Privatraum der Bewohner zu schützen.

Festlegungen wurden über die Verwendung von Material getroffen. Beton und Backstein sollten die Fassaden prägen und zwar sollte jeweils ein Hauptmaterial durch das zweite Material ergänzt werden. Ein Material dominiert hierbei das andere. Damit wurde die Hausfassade als Begrenzung des öffentlichen Raums ästhetisch wieder wichtiger. Um die Wände des öffentlichen Raums ansprechend wirken zu lassen, wurden teilweise auch Motive an die Hauswände gemalt.

Die Ansprüche an das Wohnen in Steilshoop waren sehr hoch. Unterschiedliche Wohngrößen, Variationen an Grundrissen und ein hoher Ausstattungsgrad wurden im sozialen Wohnungsbau gefordert. Um dem Bedarf gerecht zu werden, orientierten sich die jeweiligen Wohnungsgrößen in Steilshoop am Hamburger Wohnungsschlüssel.

Das Durchwohnen bot sich durch die konsequente Blockrandbebauung an, so dass jede Wohnung durch die Breite des Gebäudes Orientierung zum Straßenraum, aber auch zum Innenhof haben konnte. So sollten nach Möglichkeit die Wohnungen einen Bezug zum Freibereich haben. Maisonettewohnungen und Splitlevelwohnungen wurden integriert. In einem Block wurden auch flexible Wohnungen errichtet, hier konnten die Bewohner die Trennwandelemente je nach Bedarf und Familiengröße selbst variieren.

Die größte Freiheit bot das Wohnmodell des „Vereins Steilshoop“. Die Städtische Wohnungsbaugesellschaft SAGA als Bauherr wagte es in vier Häusern, den Raum für gemeinschaftliches Zusammenleben in heterogenen Gruppen zu realisieren. In einem gemeinsamen bzw. von den Bewohnern selbstbestimmten Planungsprozess wurden die Wohnungen auf die Wohngemeinschaften und Familien

zugeschnitten. Die „Verkrustung des Wohnstumpfsinns“ sollte durchbrochen werden.¹⁵

In fast allen Blöcken befinden sich Gemeinschaftsräume für gemeinsame Veranstaltungen der Bewohner, für Kindergärten, Spielwohnungen oder Partyräume, Werk- und Bastelräume.

Ladenflächen hingegen wurden aus Angst vor Absatzschwierigkeiten nur in zwei zentrumsnahen Blöcken angeboten. Die meisten Versorgungseinrichtungen wurden nahe der U-Bahn im Einkaufszentrum gebündelt.

Die U-Bahn in Steilshoop ist nicht realisiert worden. Steilshoop ist bis heute nur durch Busse an den ÖPNV angeschlossen.

Der Baubeginn von Steilshoop war 1969. Kurze Zeit später bezogen die ersten Bewohner eine Baustelle und beklagten die schlechte Versorgungssituation. 1975 wurde der Bau der Siedlung abgeschlossen. Planung und der Bau von Steilshoop dauerten 17 Jahre.

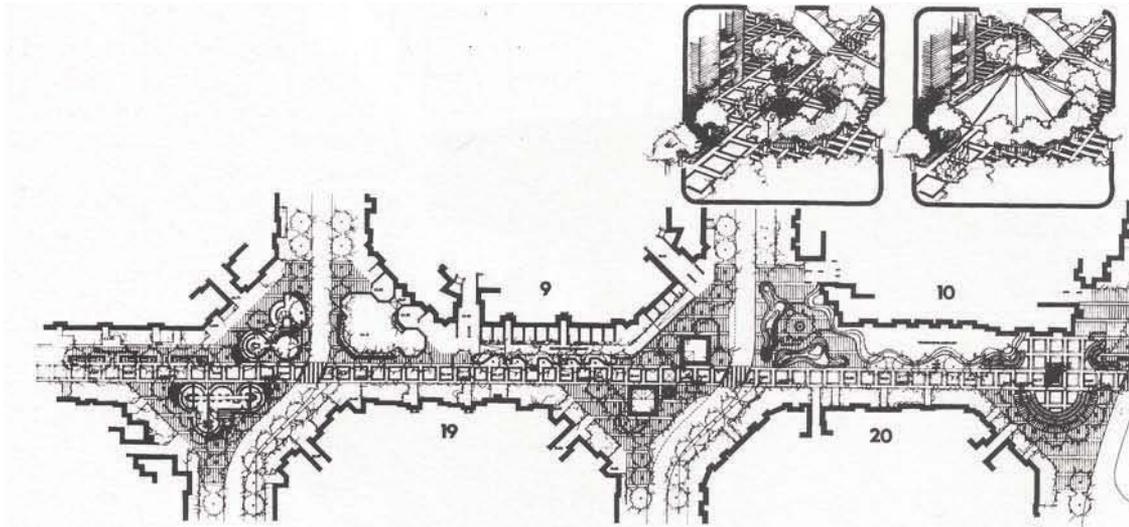


Abb. 67 1. Preis Mittelachse ost Ausführungsplan

Abb. 69 See im Innenhof

Beurteilungen des Preisgerichts in Auszügen:

1. Preis: Friedrich Osmers, Architekt, Hamburg-Steilshoop

Die Gesamtanlage ist konzipiert unter dem Gedanken, eine große Fußgängerverbindung mit verschiedenen Erlebnisgehalten vom Einkaufszentrum bis zum Bramfelder See herzustellen. In abwechslungsreicher und sinnvoller Gliederung wechseln Bereiche verschiedener Nutzungen rhythmisch ab. Die vorgesehenen Stufen im Hauptfußgängerbereich bei der Ruhezone können in der vorgeschlagenen Weise nicht ohne weiteres realisiert werden. Die vorgeschlagenen Gestaltungselemente im gebauten Bereich und im Vegetationsbereich sind gut gewählt; insbesondere wird die durchgehende Einheitlichkeit des Hauptfußgängerbereichs begrüßt.

Abb. 68 Beurteilungen des Preisgerichts, 1. Preis





Abb. 70 Spielplatz im Innenhof



Abb. 71 Altenplatz im Innenhof

Abb. 72 Blick auf den Innenhof



Abb. 73 Sitzgelegenheit im Innenhof





Abb. 74 Farbgestaltung des Eingangsbereichs

Abb. 73 Balkone



Abb. 75



Abb.77



Abb.76

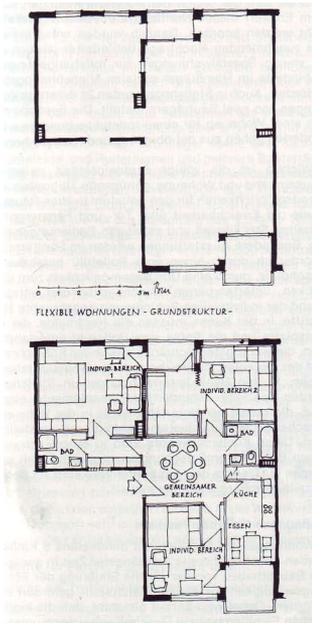


Abb. 78 Flexible Wohnungen

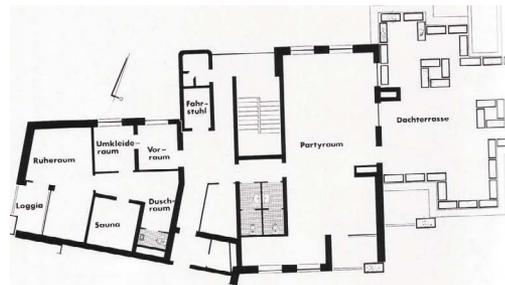
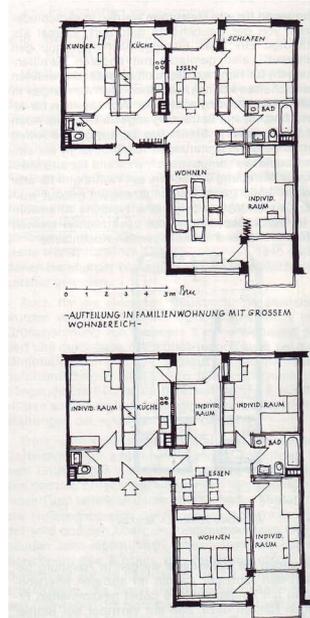


Abb. 81 Sondereinrichtungen

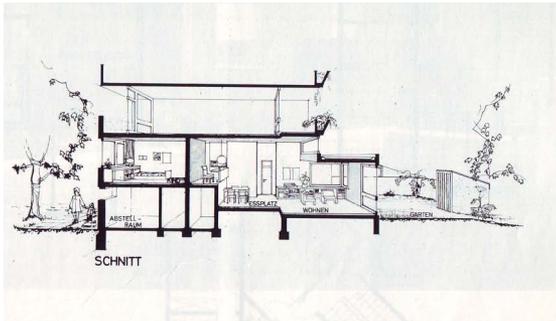


Abb.80 Schnitt: Maisonetten

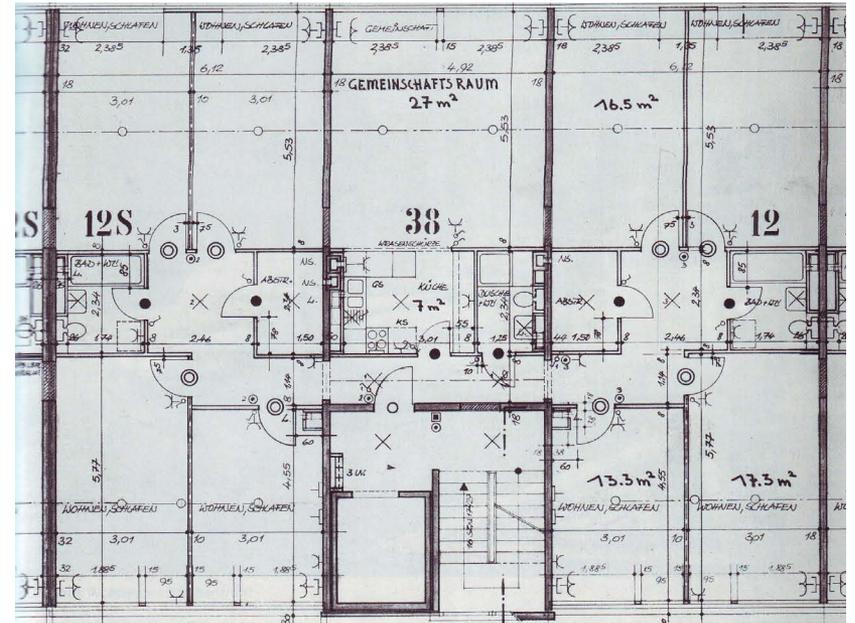


Abb. 79 Grundriss Wohnmodell

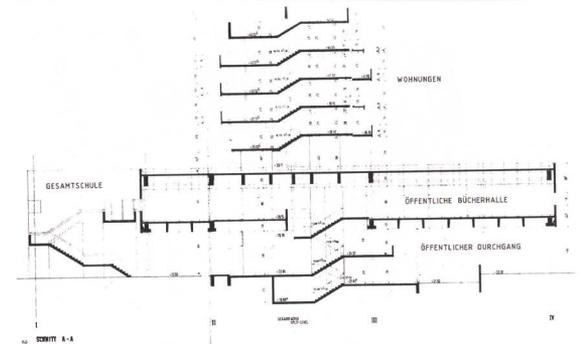


Abb. 82 Schnitt: öffentliche Bücherhalle



Abb. 83 Steilshoop im Aufbau

Gespräch

:christian
Fahrenheitz

Gedächtnisprotokoll Fahrenholz

Mit Herrn Fahrenholtz habe ich ein freies Gespräch geführt. Ich hatte mir nur grobe Leitfragen überlegt.

Auf eine meiner Hauptfragen nämlich nach dem Zeitgeist der 60er Jahre antwortete er schnell: „Schauen sie sich die Pläne der damaligen Zeit an.“

Er erzählte mir viel vom damaligen Hamburg. Der Oberbaudirektor Hebebrandt zog eine Vierergruppe Planer um sich, die Hebebrandt förderte und die später nach der Zeit in Hamburg gute Positionen in der gewerkschaftlichen Wohnungsbaugesellschaft „Neue Heimat“ oder hohe Ämter in den Baubehörden in Berlin, München oder Stuttgart bekleideten. Einer von ihnen, Christian Fahrenholtz, wurde in Stuttgart Stadtbaurat. Er verfolgte in Steilshoop nur die Programmaufstellung und die Entscheidungen bis zur Vergabe der Preise. Die Veränderungen vom Entwurf zum Bebauungsplan hat er nicht beeinflusst oder erlebt, sondern nur beobachtet.

Das Hamburg der Sechziger bezeichnet Herr Fahrenholz als Pilgerhort für Architekten und Stadtplaner. Werner Hebebrandt „powerte“, er gab ihm die Chance, mit zur CIAM zu kommen und zog damit die Hamburger Planer in das internationale Geschehen ein. Dies hatte sicherlich große Auswirkungen auf die Planungen in Hamburg. Auf meine Frage, ob die Beeinflussung bewusst geschehen sei und ob ein Wandel der Moderne oder gar die Revision der 80er zu spüren gewesen seien antwortete Fahrenholz, es sei nur darum gegangen, Pläne zu optimieren. Eine Reflektion der CIAM Entwicklungen oder eine Revision von Moderne habe es nicht wirklich gegeben.

Hebebrandt sei es auch gewesen, der die Architekten des „Team Ten“ – Candilis, Woods und die Smithons – zur Teilnahme am Wettbewerb einlud. Er organisierte es auch, dass die drei ausländischen Architekten, die gegen die Wettbewerbsprogramme verstoßen hatten, durch den Ankauf ihrer Entwürfe weiter in den Entwurfsprozess von Steilshoop eingebunden werden konnten. Hebebrandt ließ ihnen freie Hand. Nur die „Denkspiele“ im

Planungsamt bewirkten, dass sich mehr mit Steilshoop als mit Mümmelmannsberg oder dem Osdorfer Born beschäftigt worden sei, sonst bestimmte ein gesundes Maß an Normalität die Siedlung, so Fahrenholtz.

Die Basis des Entwurfs von Steilshoop liege in der Gliederung von Nachbarschaften von Wohngruppen, Siedlungseinheiten, Volksschuleinheiten sowie kleineren Stadteinheiten. Nachbarschaft war ein großes Thema, ausgehend von einer stadtsoziologischen Dissertation über den Zusammenhang von Siedlungsform und die sozialen Kontakte, die in der Hamburger Planung berücksichtigt und festgeschrieben werden sollte. Um die Position der Planer mit ihren subjektiven Argumenten für die Nachbarschaft zu stärken, suchte man rationale Gründe zur städtebaulichen Quantifizierung von Wohngebieten. Ziel der Gliederungen war es, sich für die soziale Wirkung von Quantitäten einzusetzen und Objektivität zu erreichen. Ziel war auch die Normierung, um gegen die objektiven Belastungen der Verkehrsingenieure argumentativ Bestand zu haben. Unterstützt wurde dagegen nicht das Credo „Urbanität durch Dichte.“ Herr Fahrenholtz betonte: „Urbanität wird durch Menschen geschaffen, nicht durch Dichte.“

Die Ausländer faszinierten den Preisrichter Fahrenholtz. Der Erste Preis, der den Wettbewerb Steilshoop gewonnen hatte, schien die Ernsthaftigkeit und die Strenge der Gliederung von der Wohngruppe bis zur Volksschuleinheit nicht begriffen zu haben. Der Entwurf von Bakema setzte dagegen die Gliederung in drei Volksschuleinheiten genau um, was aber wohl zu einem eher langweiligen Ergebnis führte. Der Entwurf von den Smithons wurde begrüßt, vor allem wegen der Verbindungen von Straßen und Gebäuden. Der Entwurf von Candilis schien wirklich das Wesen des Programms umzusetzen, also die Erbauung einer kleinen Stadt.

Zu den Zielen, die in Steilshoop verfolgt worden sind, führte Fahrenholtz aus, dass von diesem Entwurf mit dem einprägsamen Zentrum keine modische Durchmischungstheorie ausging, weil das

damalige Arbeiten und das Wohnen einander störten.

Es ging darum, „Wohnen in optimalen Verhältnissen und Arbeiten in optimalen Verhältnissen“ zu ermöglichen. Steilshoop sei als ergänzendes Wohnviertel zur City Nord entstanden. Die Verbindung zwischen den Quartieren sollte verstärkt werden und Wohnort für die in der City Nord arbeiteten Menschen entstehen, die aber später über die ganze Stadt verteilt in schönen Ecken wohnten.

Vorrangig ging es jedoch einfach darum, Wohnraum zu schaffen, da in Hamburg dringend Bedarf bestand. Die Flut von 1962 in Hamburg und die damit verbundene Überschwemmung eines Wohngebiets in Wilhelmsburg, wo 6.000 Familien lebten, war demnach der Grund für die weitere Verdichtung in Steilshoop. Die Planungen für die Wohnungen der Obdachlos Gewordenen mussten in laufende Projekte eingebunden werden. In dieser Abwägung nahm man auch die Überhöhung des Zentrums in Steilshoop hin. In Steilshoop sollten die Bewohner angemessen und gut leben können.

Die Probleme mit Grundrissen oder dem Wohnmodell bezeichnete Fahrenholtz als Luxusprobleme. Wenn nur der geringste Bedarf an Wohnfläche abgedeckt sei, bestehe wenig Konflikt. Das Wohnmodell kommentierte er mit dem einprägsamen Satz: „Da hat Ideologie gebaut und das ist immer schlecht.“

Die gesteuerte Belegung von Wohnanlagen bringe, so Fahrenholtz, Probleme. Die Ersten, die gefördert worden seien, waren Familien mit kleinen Kindern. So entstand eine Übernachfrage z.B. nach Grundschulplätzen, die angeboten werden mussten. Haushalte wuchsen aber aus einer bestimmten Nachfrage heraus und entwickelten in Schüben neue Nachfragen, blieben aber in ihren Wohnungen, was zu einer Veränderung der Struktur der Siedlung führte. Eine Siedlung mit geplanter Belegung brauche ein begleitendes Management, um das räumliche Angebot stets anzupassen. Heute entstünden daraus Nutzungskonflikte zwischen den Einwohnern. Die Belegung der Wohnungen mit Menschen, die nicht „Wohnen gelernt haben“, brächten immer Probleme und

müssten mit den Mitteln der Sozialarbeit begleitet werden, auch zur Prävention von Kriminalität, so Fahrenholtz.

An seine Grenzen komme man als Wohnungsbauer, wenn man Wohnungen baue, aber die U Bahn nicht komme. Das keine U Bahn gebaut worden sei, sei eine Frage der Setzung von politischen Prioritäten. In Steilshoop lebten viele Menschen ohne ÖPNV Anschluss, obwohl die Verdichtung durch die U Bahn legitimiert worden sei. Fahrenholtz erläuterte, dass Mobilität Teil der Wohnqualität sei, wovon auch die Möglichkeiten zur Verdichtung abhängig seien. Mobile Menschen mit Auto hätten keine große Angst vor verschatteten Wohnungen, sie könnten einfach mit den Kindern raus ins Grüne. So hänge auch die Dichte von der damaligen Mobilität ab.

Steilshoop habe ein „Geschmäckle,“ so der aus Schwaben stammende Fahrenholtz. Deshalb werde hier vielleicht ablehnender reagiert als z.B. in Diskussionen um den Osdorfer Born, eine andere hamburgische Siedlung. Die Stellung von Steilshoop sei in der Presse, in der „vox populi“, durchgefallen, es habe keine reale Fallhöhe gegeben. Das Hamburger Abendblatt als Hamburgs Kulturzeitung habe sich am gescheiterten Versuch des Wohnmodells aufgehangen. Zudem kamen Meldungen über Taten von wenigen Menschen, die ganz Steilshoop in Verruf gebracht hätten. Die Verurteilung von ganz Steilshoop durch die Medien könne nur als Ungerechtigkeit bezeichnet werden. Christian Fahrenholtz hat durch Führungen in Zusammenarbeit mit dem Museum für Kunst und Gewerbe für Steilshoop geworben und Menschen dazu gebracht, sich selber ein Bild zu machen. „Steilshoop ist schön“ sagte er.

Wir haben auch über die Zukunft Steilshoops gesprochen aber vorallem wie nötige Baumaßnahmen planungspolitisch durchgesetzt werden könnten. Das entwickelte Szenario folgt auch aus dem Gespräche mit dem ehemaligen Stadtbaurat.

**im spiegel
der presse**

Fachpresse

Die Zeitung „Der Baumeister“ kommentiert den architektonischen Wettbewerb Steilshoop. Die Vergabe des ersten Preis wird kritisiert. Der erste Preis verkörpere die Prinzipien der aufgelockerten und gegliederten Stadt, doch der Journalist fordert die Beachtung der Straße und der öffentlichen Plätze als Lebensraum für die Menschen in einer Stadt.

Vielleicht wird hier bedauert, dass nicht ein Entwurf von Candilis oder den Smithons realisiert worden ist. Entsprechend den Forderungen der Zeitung wird dem Prinzip Straße in der Nachbearbeitung gefolgt und der Wettbewerb über die Mittelachse von Steilshoop wird in der Zeitung „Garten und Landschaft“ 1973 aufgegriffen. Im Artikel werden vor allem die vielen Ansprüche des Programms an den Straßenraum erwähnt. Die Beteiligung derjenigen, die von der Planung betroffen sind und der Wille zur Zusammenarbeit zwischen den Bauträgern findet lobende Erwähnung.

Die Gesamtkonzeption von Steilshoop wird in den Fachzeitschriften „Der Baumeister“, „Der Architekt“, und „Stadtbauwelt“ beachtet. In der Zeitung „Der Baumeister“ erscheint 1972 der Artikel „Hamburg Steilshoop“, der sich eher mit der architektonischen Ausgestaltung als mit dem städtebaulichen Konzept beschäftigt.

Der Titel des im „Der Architekt“ veröffentlichten Artikels „Steilshoop – Mittelmäßig bis hervorragend“ beschreibt aber die Grundhaltung der Verfasser. Problematiken werden eher in den Umsetzungen als in den verfolgten Zielen gesehen, es wird von verpassten Chancen oder schlechten Umsetzungen geschrieben. Kritisiert werden die Mittel, mit denen der Monotonie entsagt und Verschönerung und Belebung erreicht werden sollen. Die Elemente werden als unbenutzbarer städtebaulicher Nippes¹ bezeichnet und es wird von Pseudo-Individualität² gesprochen. Highlights der Ausgestaltung werden eher in einzelnen Situationen und Lösungen gesehen wie z.B. in der Verbindung von Bildungszentrum und Wohnhaus durch die Bibliothek oder im Block des Hamburger Architekten Matthaeis, der lobende Erwähnung findet.

Die „Bauwelt“ führte ein Gespräch mit den Beteiligten des Wohnmodells, die über die Erfahrungen aus Bewohner-, Bauherr- und Architektensicht berichteten. Viel bewertet wird nicht, die Stimmen der Beteiligten genügen, es wird mit Ihnen gesprochen und nicht über sie (wie dies meist in der lokalen Berichterstattung über das Wohnmodell geschah).

Die „Bauwelt“ überprüfte in einem Artikel zehn Jahre nach dem Bau die Ansprüche an den öffentlichen Straßenraum in Steilshoop. Die Journalistin stellt ihre Beobachtungen kurz nach Fertigstellung mit den gegenwärtigen Beobachtungen gegenüber. Eine Analyse der Plätze und Verbesserungsvorschläge werden eingebracht.

Die Euphorie, mit der die großen Visionen der 50er realisiert und die von der Fachpresse gehuldigt wurden, scheint vorbei. Realitäten, Falschannahmen der Architekten, die Zerfaserung der Strömungen und Forderungen zu der Rückkehr zu alten Grundsätzen des Städtebaus – bis hin zur Revision der Moderne – klingen an. In der Fachpresse besteht Skepsis gegenüber den Großstrukturen und die Angst vor Monotonie, Charakterlosigkeit oder Entwicklungen zu sozialen Brennpunkten werden thematisiert.

rde diese An-
l eingereichter
tellung farbiger
oder die Auf-
ohne weitere
um beschränk-

Um die »nicht berücksichtigten Bürgerinteressen« mit zu erfassen, hatten die Bewohner Steilshoops Gelegenheit zum Mitdenken und zum Mithandeln: Sie konnten die Arbeiten beurteilen und waren in der Jury vertreten. Anlässlich eines eigens angesetzten Diskussionsabends mit den Preisrichtern und Preisträgern gab es weitere Informationen. So ist hier, um mit den Worten Gustav Heinemanns zu sprechen, zumindest in gewisser Hinsicht »Planung, die andere angeht, nicht über sie hinweg betrieben worden«.

hitekten, Land-
n auch bildende
eilshoop ange-
die Beurteilung

Abb. 84 Wettbewerb "Fußgängerachse Ost"
Garten und Landschaft 1974

Damit ist gemeint, daß diese Freiräume keine Löcher in der Bebauung sein sollten, sondern daß Baukörper und öffentlicher Raum eine sinnvolle Einheit bilden müssen. Um es noch deutlicher auszudrücken: Man muß endlich Schluß machen mit der Zweiteilung Wegstruktur-Baustruktur, man muß endlich wieder zu dem jahrtausendealten Prinzip zurückkehren, daß in der Stadt das Haus die Wand für Straße und Platz ist; man muß ebenso wieder einsehen, daß Grünflächen innerhalb der Stadt unter einer gewissen Größe nicht »auf Natur getrimmt« werden können, sondern klare architektonische Formen besitzen müssen, damit kein Landschaftskitsch entsteht.

Damit kommen wir zu einer Kardinalfrage bei Steilshoop. Dieses Gebiet liegt etwa 1200 m von dem neuen Stadtzentrum »City Nord« entfernt, und man fragt sich, ob es sinnvoll ist, den Charakter und die Wirksamkeit der City Nord u. U. dadurch zu vergrößern, daß anschließend ein Stück Garten

Abb. 85 Hamburg-Steilshoop
Baumeister 1972

te -, habe sich sicher als Kompensation ver-
ringern.

Vielleicht muß man aber auch viel deutlicher eine Funktions- und Nutzungsdifferenzierung von Plätzen konzipieren, denn: Die „soziale Mischung“ ist und bleibt Ideologie, es setzen sich immer die „stärkeren“ Interessen durch oder der kleinste gemeinsame Nenner, womit dann die Bedürfnisse von niemandem mehr voll befriedigt werden.

Abb. 86 Quartiersplätze in neuen Wohngebieten.
Das Beispiel Hamburg-Steilshoop.
Bauwelt 1984

Planer: Darauf gleich eine ganz deutliche Antwort: Wir sind davon ausgegangen, daß zunächst für jeden Mieter ein Maximum an persönlicher Freiheit bestehen sollte. Auch wenn wir Nachteile eines Grundrisses gesehen haben, hat diese Gruppe z. B. den Gang so bekommen, wie sie ihn wollte. Wenn jemand das Recht auf freie Entscheidung hat, dann hat er auch das Recht, *selbst* Fehler zu machen, anstatt daß die *Planer* weiter Fehler machen. Die anfangs beabsichtigte Flexibilität ist durch die Kosten stark begrenzt worden. Das ergibt sich schon durch die gewählten Wände. Es sind jetzt zerstörbare Wände verbaut worden. Wären diese Wände wie im „flexiblen Wohnen“ versetzbar, dann gäbe es beim Verändern einer Wohnung kaum Probleme.

*Aufteilung der Wo
für die einzelnen F
und Wohngemeins*

Für die Gemeinsh

Abb. 87 Im Gespräch: das Wohnmodell Steilshoop.
Bauwelt 1974

Regionale Presse

Die lokale Presse Hamburgs hat große Auswirkungen auf das Image von Steilshoop und auf die Bewohner. Das „Hamburger Abendblatt“ des Axel Springer-Verlages gilt als meinungsbildende Instanz in Hamburg, prägt damit den Ruf der Großwohnsiedlung und trägt zur Stigmatisierung der Bewohner bei.

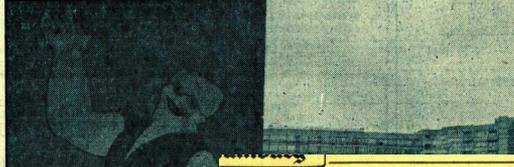
Es kann ein zeitlicher Verlauf verfolgt werden von einer positiven Erwartungshaltung gegenüber dem neuen Wohnviertel Anfang der 60er Jahre, über die Skepsis gegenüber den Planungen der Gesamtschule und des Wohnmodells und der angestrebten starken sozialen Mischung in den 60ern bis hin zur Verbreitung von zahlreichen Schreckensnachrichten über die Zustände und Geschehnisse Ende der 70er in Steilshoop.

Meist stehen die Überschriften für sich. Selten werden Meinungen erörtert, Gründe analysiert, verschiedene Perspektiven betrachtet oder Lösungsvorschläge angedacht.

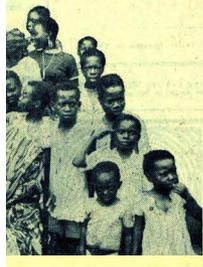
So kommt zu den wirklichen Problemen der Gemeinschaft in Steilshoop Ende der 70er Jahre die ablehnende Haltung der Hamburger Öffentlichkeit hinzu, eine Abwärtsspirale der Siedlung wird begünstigt, hohe Mieterfluktuationen und instabile Belegungen sind die Folgen eines „filtering down“-Prozesses. Eine Ablehnung der gesamten Siedlungsform und des baulichen Konzepts wird geschürt. Steilshoop verlor in der Folge an Möglichkeiten zur Schaffung besserer Perspektiven der Bewohner. Die Mobilien ziehen ab. Vorurteile wie z.B. das der erhöhten Kriminalität in Steilshoop ist zwar statistisch widerlegt, da die Kriminalitätsrate unter dem Hamburger Durchschnitt liegt⁵, trotzdem stehen die Einwohner von Steilshoop immer noch im Ruf, besonders kriminell zu sein. Dem vielen Beton wird die Verantwortung für das Scheitern gegeben. Ich sehe daher eher die Stimmungsmache des „Hamburger Abendblattes“ als Ursache der Vorurteile der Hamburger gegenüber Lebensqualität und Einwohnerschaft in Steilshoop als Ursache denn als Grund.

„Die Betonsilos sind für die Kinder sehr schädlich“

schaffen es die Kritik-
tion, Jugendkriminali-
Die SAGA (Gemein-
Siedlungsbauge-
kommune Woh-
ellschaft der Bun-
hat bereits den Ab-
erarbeitet. Sie wird in
ne Hochhäuser mehr
zugte Geschöböhe:
l, so erklärte SAGA-
rdinand Gatermann
stellen könne, daß
rständlichen Bereich
bauen könne, „aber
milien mit Kindern“,



g“: Für 10 Partien



Hamburger Familien wollen besser leben – und scheitern

Bericht über ein Experiment in Steilshoop

Der eine ist Jurist, der andere Arzt, der dritte Betriebswirt. Der eine ist verheiratet, der andere nicht, der eine hat Kinder, der andere hat keine. Ganz normale Bürger also, die sich von allen anderen in ihren Lebensgewohnheiten nicht unterscheiden — bis sie sich entschlossen, in einer Wohngemeinschaft zusammenzugehen. Dies geschah mit dem Segen der Hamburger und der Bundesregierung; beide haben das „Wohnhaus für Wohngemeinschaften“ in Steilshoop gefördert und unterstützt. Insgesamt 188 Personen waren gewillt, sich in Wohngemeinschaften zusammenzuschließen. Eine Gruppe befand angesichts der guten Voraussetzungen trotz großer Probleme vor dem Einzug. „Das wird ein neues Getto“

Hamburg

„Das wird ein neues Getto“

Die „Bürgerinitiative Übergangswohnungen“ lädt für morgigen Freitag, um 20 Uhr zu ihrer ersten großen Veranstaltung in das Sozialzentrum Steilshoop am Edwin-Scharff-Ring 43 ein. Die erst vor wenigen Tagen gegründete Bürgerinitiative wendet sich — wie in einem Teil der Auflage berichtet — gegen die geplanten hundert Übergangswohnungen für Lagerbewohner am Rande der Neubausiedlung. Außerdem kritisiert sie das Konzept der Arbeits- und Sozialbehörde, das nach Meinung der Steilshooper Bürger ein neues Getto schaffen würde. Die Vertreter der Bürgerinitiative empfohlen, die hundert für Steilshoop vorgesehenen Familien im Rahmen des sozialen Wohnungbaus in ganz Hamburg unterzubringen.

Abb. 88-Abb 97
Berichterstattung des
„Hamburger Abendblatts“

Hamburg

Hamburger Abendblatt - Nr. 183 - Seite

Die Privaträume sind klein – zugunsten der Wohngemeinschaft

„Neues Hamburg“ plant Versuch in Steilshoop

In Steilshoop, zwischen Bramfeld und Barmbek, entsteht eine der interessantesten Großsiedlungen Hamburgs. In großen, nach einer Seite hin offenen Blöcken, die in ihren Innenräumen Grünanlagen aufweisen, wird

Prinke von Mozart und D



Christine Maring:

Zu teuer: Das Aus für die U-Bahn-Strecke nach Steilshoop?

Jede neue Schnellbahnstrecke belastet zusätzlich die Betriebskosten des HVV. Das heißt: Neue U- und S-Bahnlinien dienen zwar den Fahrgästen optimal, wirken sich jedoch nachteilig auf die Fahrpreise aus. Denn der Betrieb von Schnellbahnen ist unglaublich kostspieliger als der von Bussen. Diese Tatsache führt in den Behörden zu der Überlegung, ob überhaupt noch Schnellbahnstrecken gebaut werden sollen.

Aus Baracken in komfortable Wohnungen

Erfolg der Bürger in Steilshoop

Hamburg rückt immer mehr vom Bau sogenannter Übergangswohnungen ab. In diesen äußerst schlicht gebauten Behausungen wurden bisher Bewohner von Obdachlosenkaren untergebracht, bevor sie eine Sozialwohnung erhielten. Wie die Arbeits- und Sozialbehörde mitteilte, werden auch die umstrittenen Übergangswohnungen im Neubaugesamt Steilshoop dem Standard üblicher Sozialwohnungen angeglichen.

In der Praxis sieht das so aus: Die Steilshooper Wohnungen, in die vor allem Familien aus dem Wohngebiet Alsterdorf einzuziehen

Hamburg



Mit Jungmann Konrad (rechts) ist Danuta

n Bordkommando

Familie Kobylinskas müßten eigentlich „Kohlen“ stimmen, wenn jetzt das polnische Motorschiff „Bieszoz“ eine Ladung Kohlen Stettin nach Hamburg ist, ist das keine gewöhnliche Fahrt, sondern Familienreise. Das Kommando an Bord hat gerade Danuta Kobylinska-

Biß ist nicht

Feste Schuhe sind besser
er Lüneburger Heide kommt eine Kunze angüstigt: Die Kreuzotter, die angeht, ist dort häufiger vertreten als das erkrankte Hans-Lux, Leiter der Kreis Naturschutzpark, dem Abend in Vormarsch: Wie alle Schlangen ste

Nach dem „Knast“ Hilfe in Steilshoop

Sozialarbeiter wagen ein mutiges Experiment

Ein außergewöhnliches Experiment soll in diesem Sommer in der Neubausiedlung Steilshoop beginnen. Sieben gerade entlassene Strafgefangene und drei Sozialpädagogen wollen eine Wohngemeinschaft gründen, die sie anspruchsvoll „Kommunikationszentrum“ nennen. Nach dem Willen der Initiatoren wird die Einrichtung — zumindest tagsüber — auch anderen Ex-Häftlingen offenstehen.

Die Initiatoren — das sind in Fragen nicht. Die Gefangenen brauchen einen

mehrfach berichtet, will der Verein „Urbanes Wohnen“ hier neue Wohnformen ausprobieren. Mehr als 220 Menschen sind daran — voraussichtlich ab August — beteiligt. Dazu zählen 16 Wohngemeinschaften, die sich unter demselben Dach einrichten wollen.

Das „Kommunikationszentrum“ (dessen Mitglieder teilweise mit der sozialen Initiative identisch sind) ist eine „er letzten, die aufgenommen wurden. Dazu Walter Seiler, Vorstandsmitglied von „Urbanes Wohnen“. Wir bevorzugen

„Wohnmodell Steilshoop“ Aus für das

Wohngemeinschaften sind nicht mehr „in“. Diesen Schluß muß man zumindest aus den Erfahrungen des „Wohnmodells Steilshoop“ ziehen, deren Mitglieder gestern eine wenig erfreuliche Bilanz zogen: Finanzielle, bauliche und soziale Probleme bedrohen das Experiment, das vor fünf Jahren mit der Gründung des Vereins „Wohnmodell“ begonnen hatte.

Die SAGA hatte inmitten der Großsiedlung 40 individuell geschnittene Wohnungen für große (bis 18 Zimmer) und kleine Wohngemeinschaften gebaut, in die unter anderem ehemalige Häftlinge, Drogenabhängige, Studenten und ausländische Arbeitnehmer einzogen. Doch die Probleme wurden immer größer, viele zogen wieder aus. Hinrich Bues (24) vom Vorstand des Wohnmodells: „Keiner der Gründer wohnt hier noch. Die Mieten sind zu hoch, die Umgebung zu unattraktiv.“ Zudem seien die Wände so dünn, daß man die Nachbarn höre, das Verhältnis zur Nachbarschaft

Kasaks über Röhren

ne reinsiedene Rock-/

Beratungsstelle für Bürger in Steilshoop

Nach dem Erfolg am Mümmelmannsborg hat seit gestern auch die Wohnsiedlung Steilshoop ein Informationszentrum. In der Pausenhalle der Gesamtschule Steilshoop hat die GAGFAH

Zweimal wöchentlich wird ein Beamter des Ortsamtes Bramfeld für die Probleme der Neubürger da sein. An den übrigen Tagen werden Mitarbeiter der Bauträger — zunächst der GAGFAH — die Mieter beraten. Senator Meister regte an, daß auch die Mietergemeinschaft Steilshoop und die Kirche in diesem Zentrum für den Bürger tätig werden sollten.

Die Mietergemeinschaft forderte Sprechstunden am Abend für Berufstätige und neue Überlegungen der Politiker, ob eine Wohnstadt mit später 24.000 Einwohnern

Steilshoop: Kind vom Balkon geworfen

ruh Hamburg — Die dreijährige Tochter eines irakischen Ehepaars hat am Sonnabend in Hamburg einen Sturz aus rund 24 Meter Höhe überlebt. Das Kind erlitt dabei nur ein paar Prellungen. Avien A. war von einem Freund über den Balkon über die Balkonbrüstung im achten

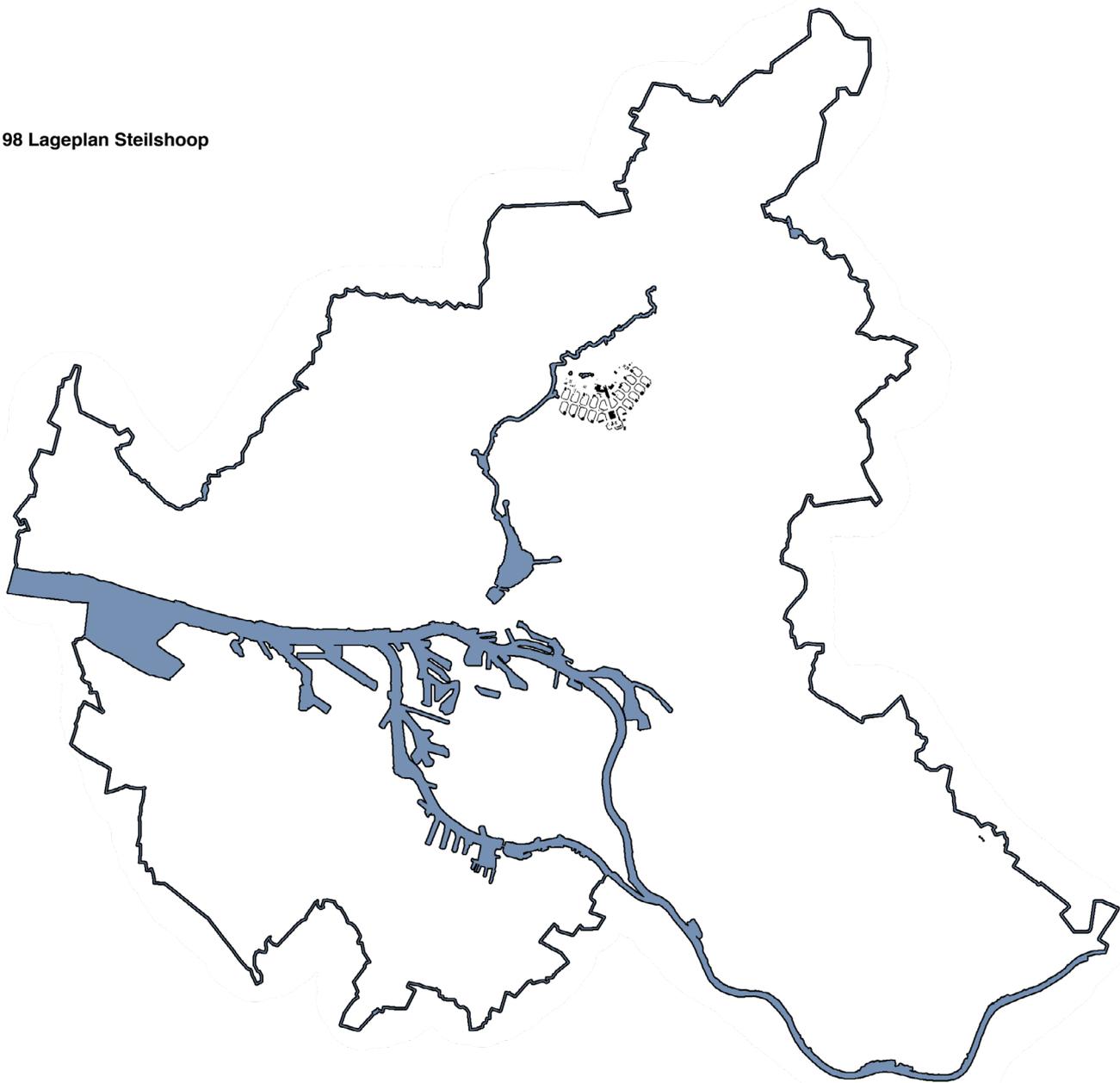
„Mit dem Tot gemacht“ — s

dpa/ap Bonn — In scharfem Ton hat Bundesarbeitsminister Norbert Blum (CDU) das Verhalten der Pharma-Industrie in der Diskussion über die Strukturreform des Gesundheitswesens kritisiert. Diese Diskussion sei eine „Olympiade der Geschmacklosigkeiten. Und die Pharma-Industrie vertritt sich um die Goldmedaille“, sagte er in einem Interview mit Radio Luxemburg (RTL). Wenn in Anzeigen der Pharma-



map
steilshoop

Abb. 98 Lageplan Steilshoop



Schwarzplan Steilshoop Abb. 99-101

- Blockrandbebauung
- Ringstraßen System
- sekundäres Fußwegenetz:
Fußgängerzone und Parkwege

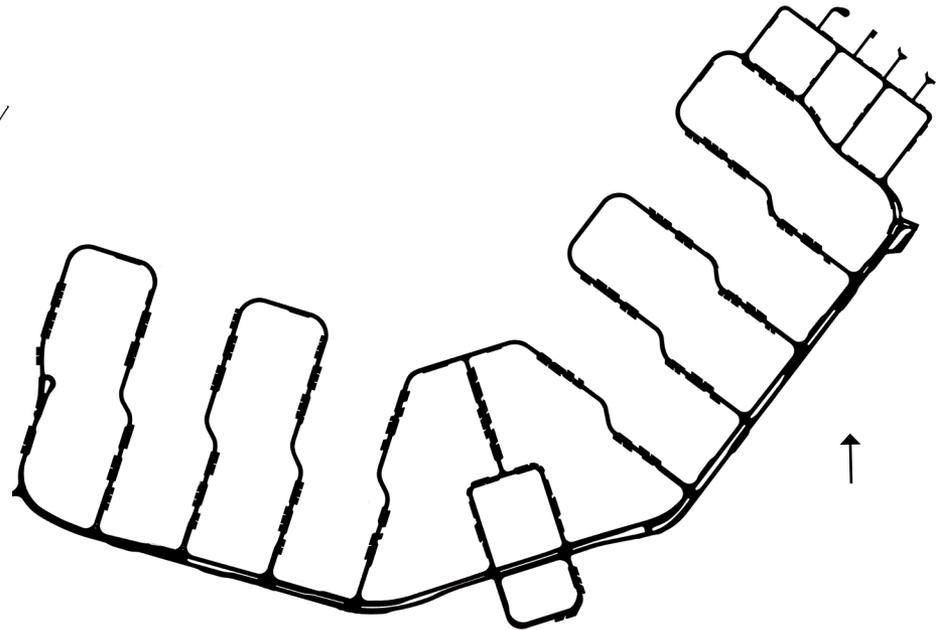
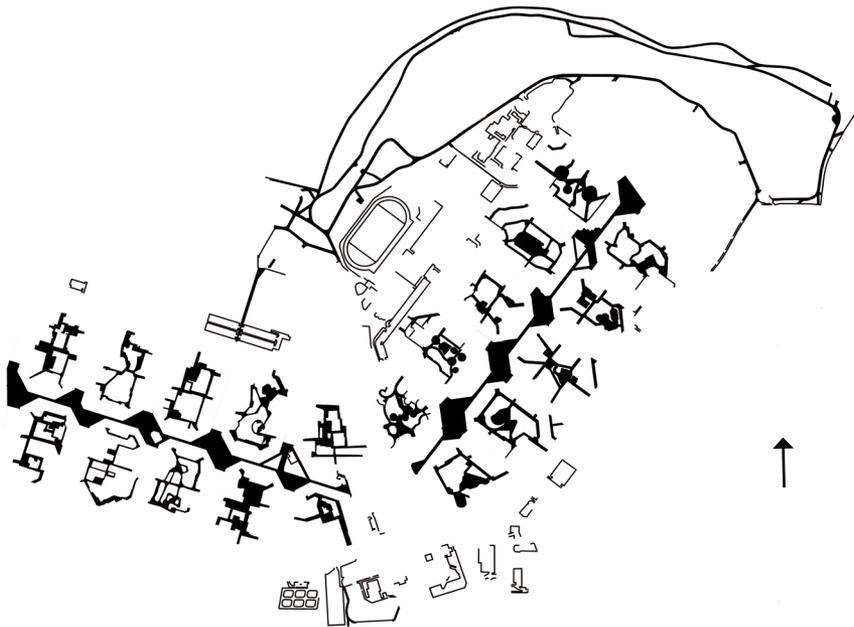
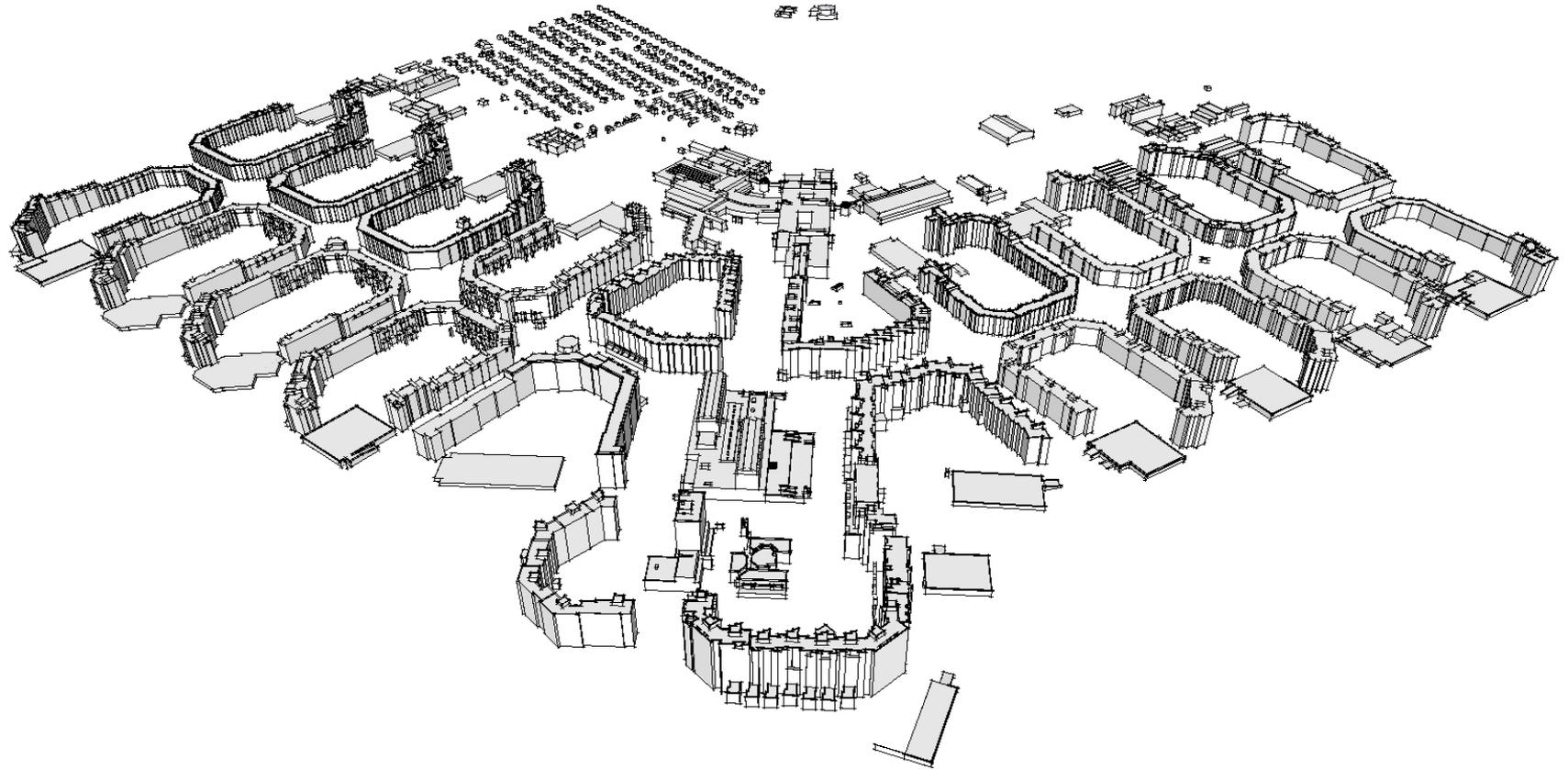


Abb. 102 Modell Steilshoop



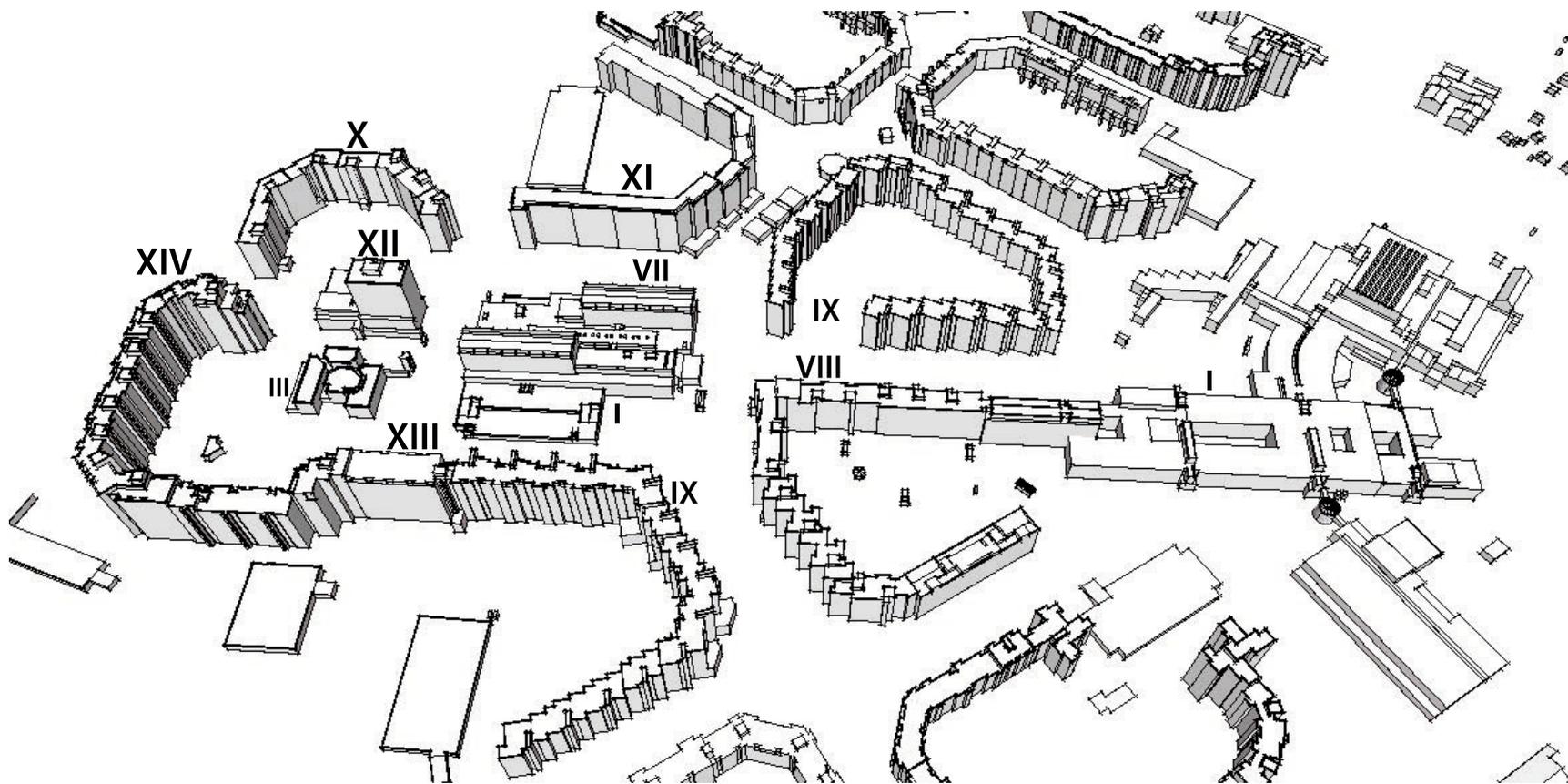


Abb. 103 Nachverdichtetes Zentrum Steilshoop

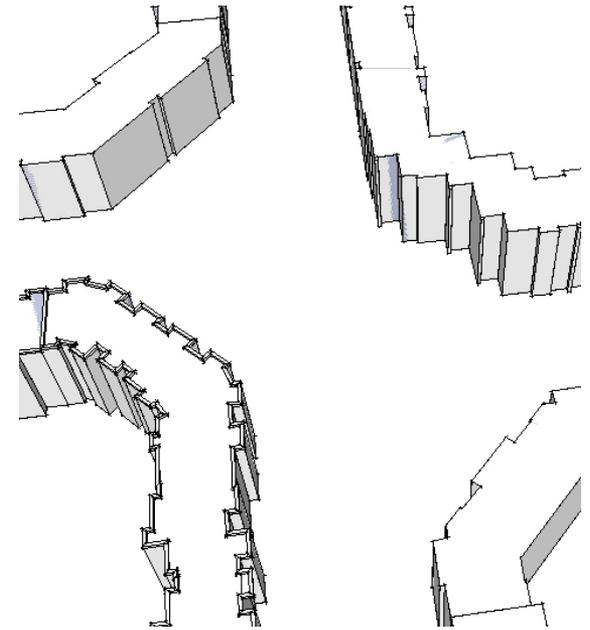
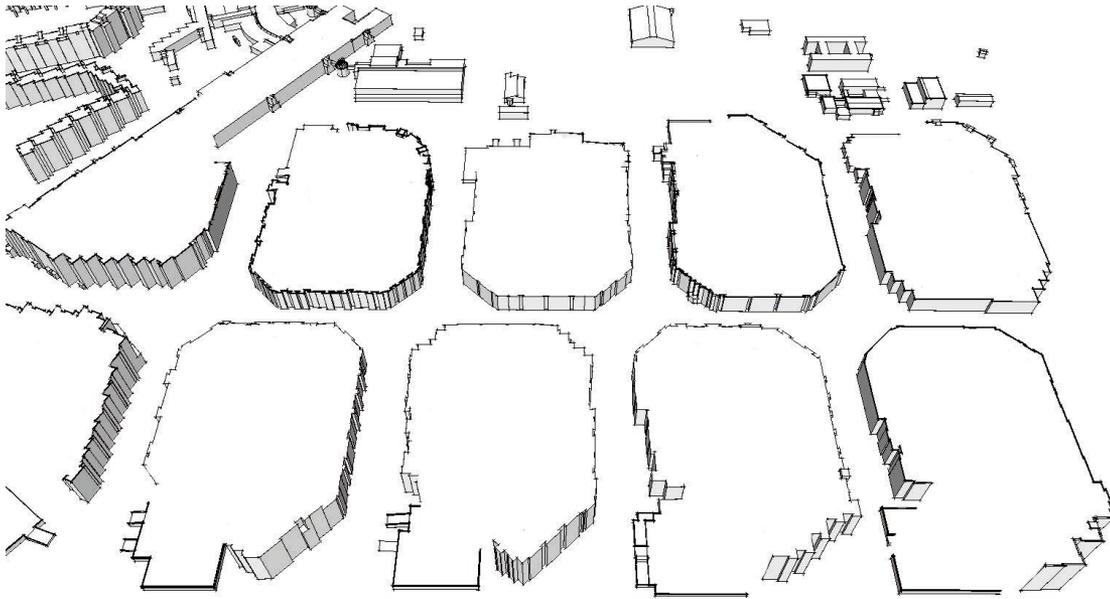


Abb. 104 Straßenraum in der Fußgängerzone

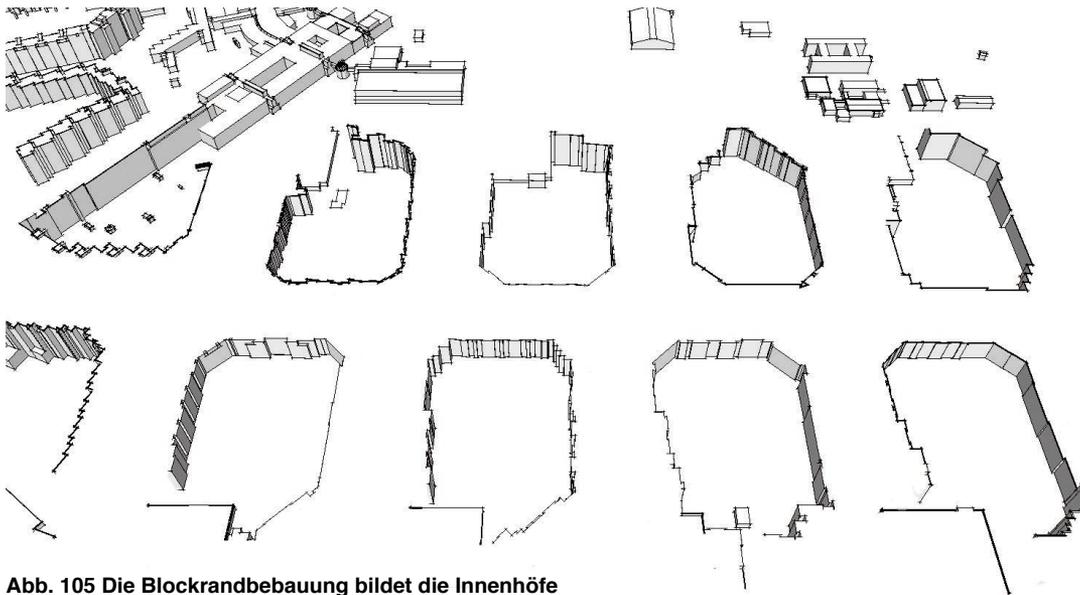
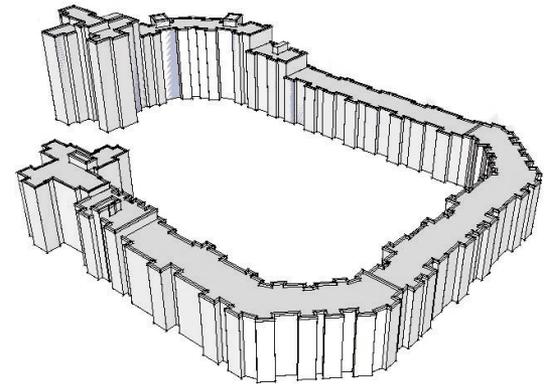


Abb. 105 Die Blockrandbebauung bildet die Innenhöfe



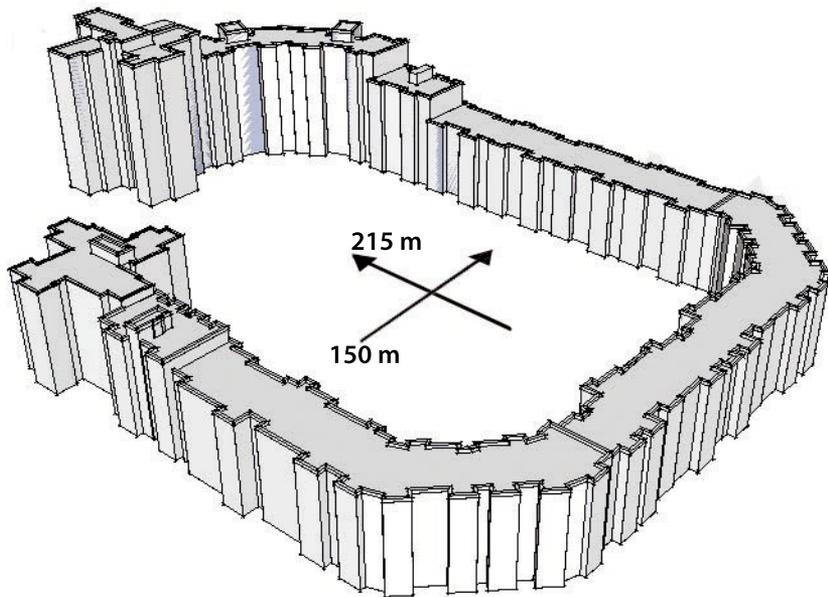


Abb. 106 Maße des Innenhofs

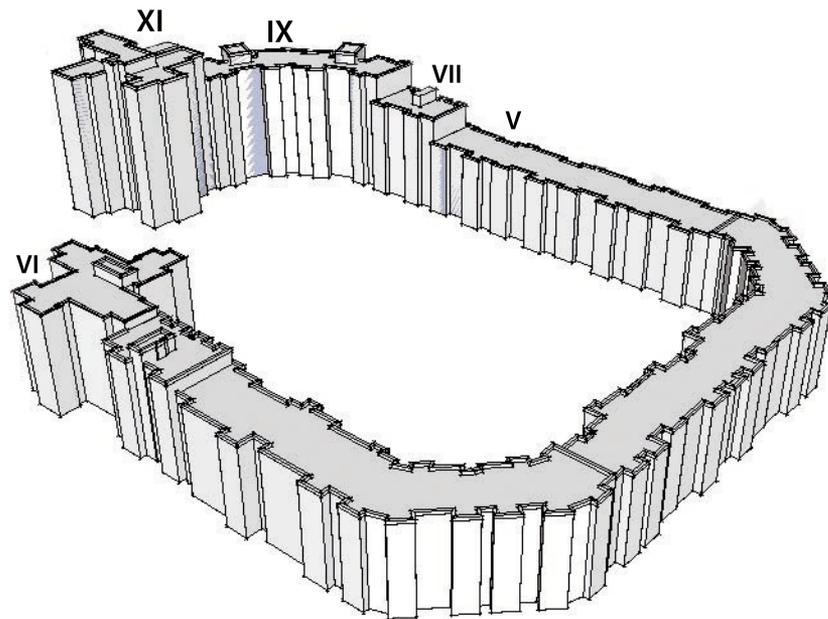


Abb. 107 Gestaffelte Erhöhung der Bebauung

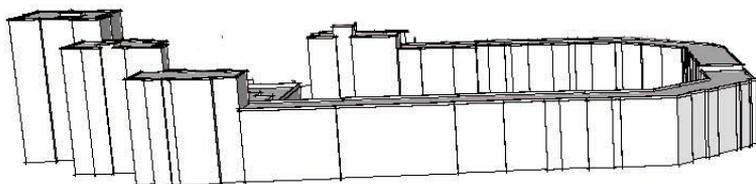


Abb. 108 Niedrige Höhe der Bebauung an der Fußgängerzone

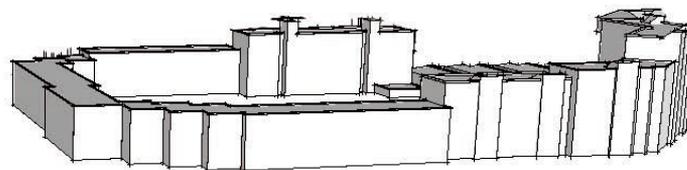




Abb. 109



Abb. 109



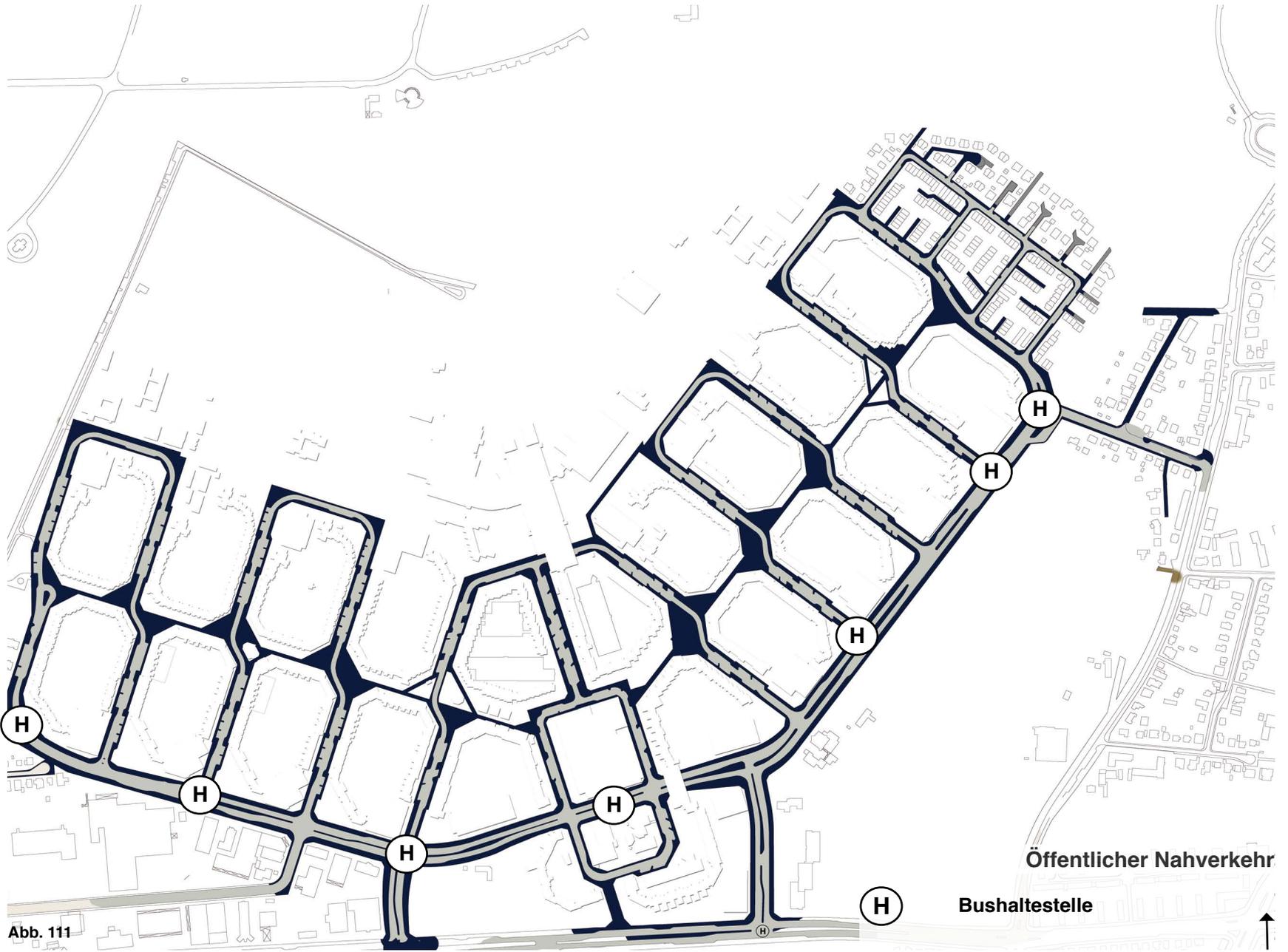


Abb. 111

Öffentlicher Nahverkehr

Bushaltestelle



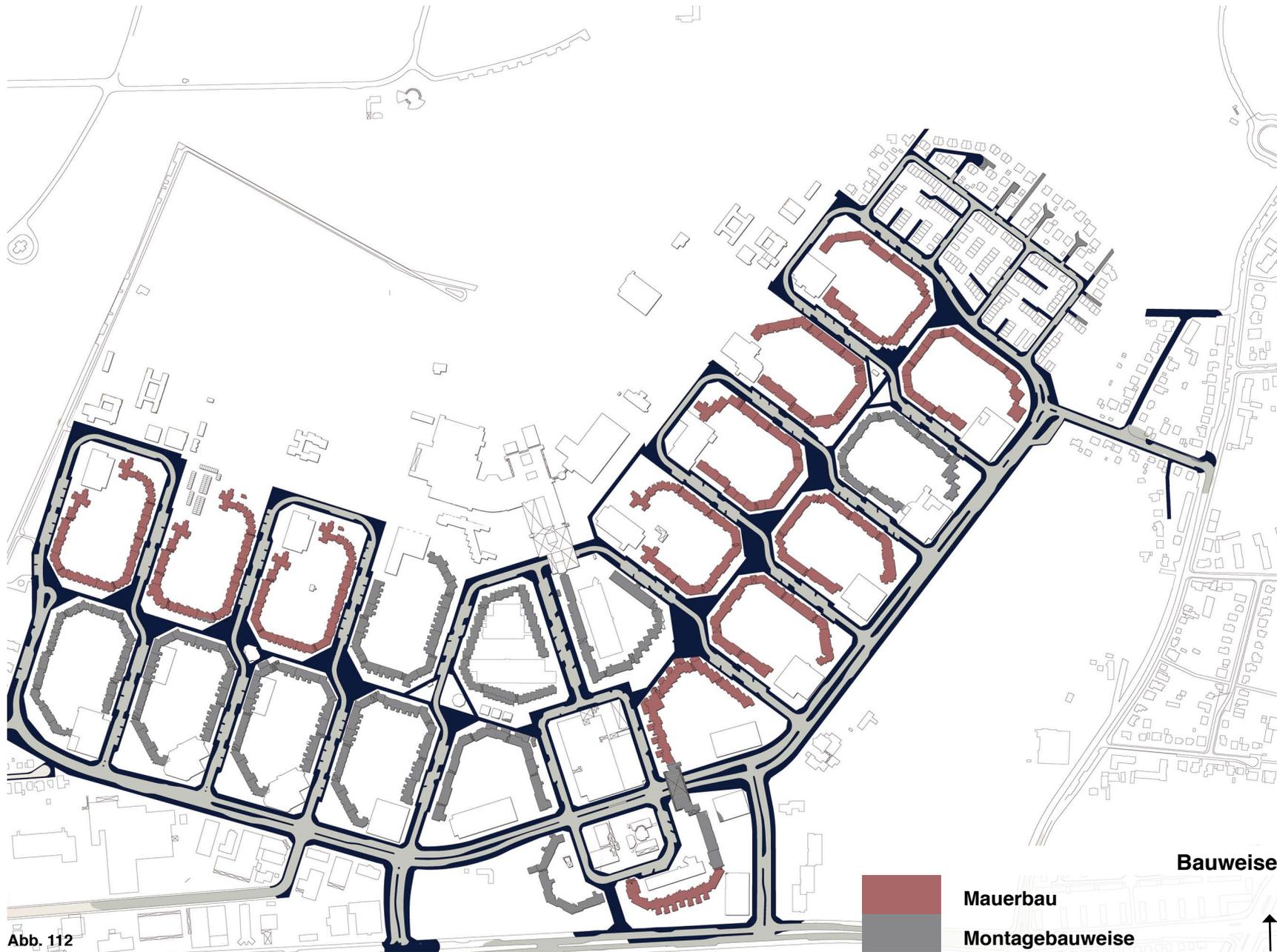


Abb. 112

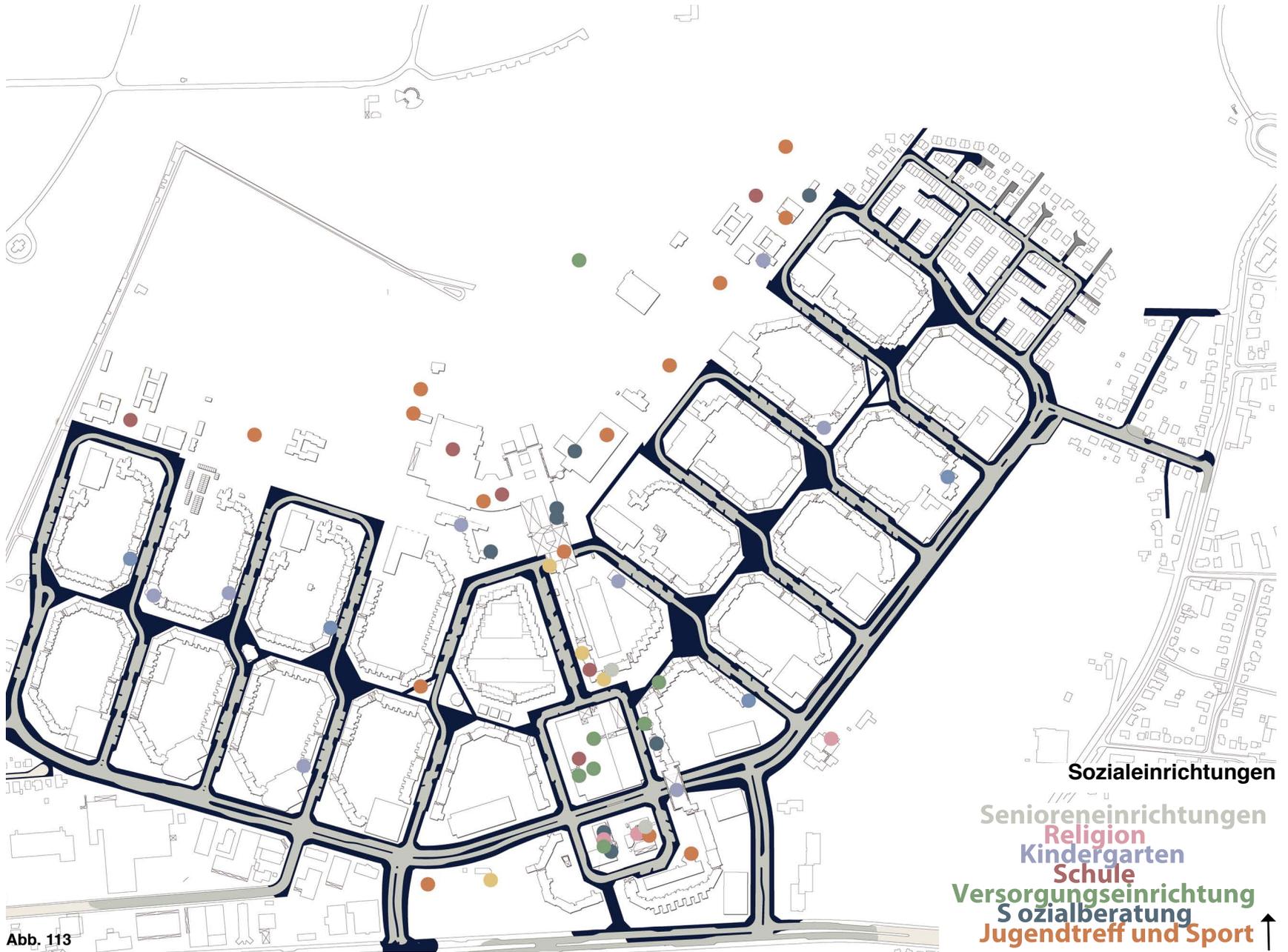
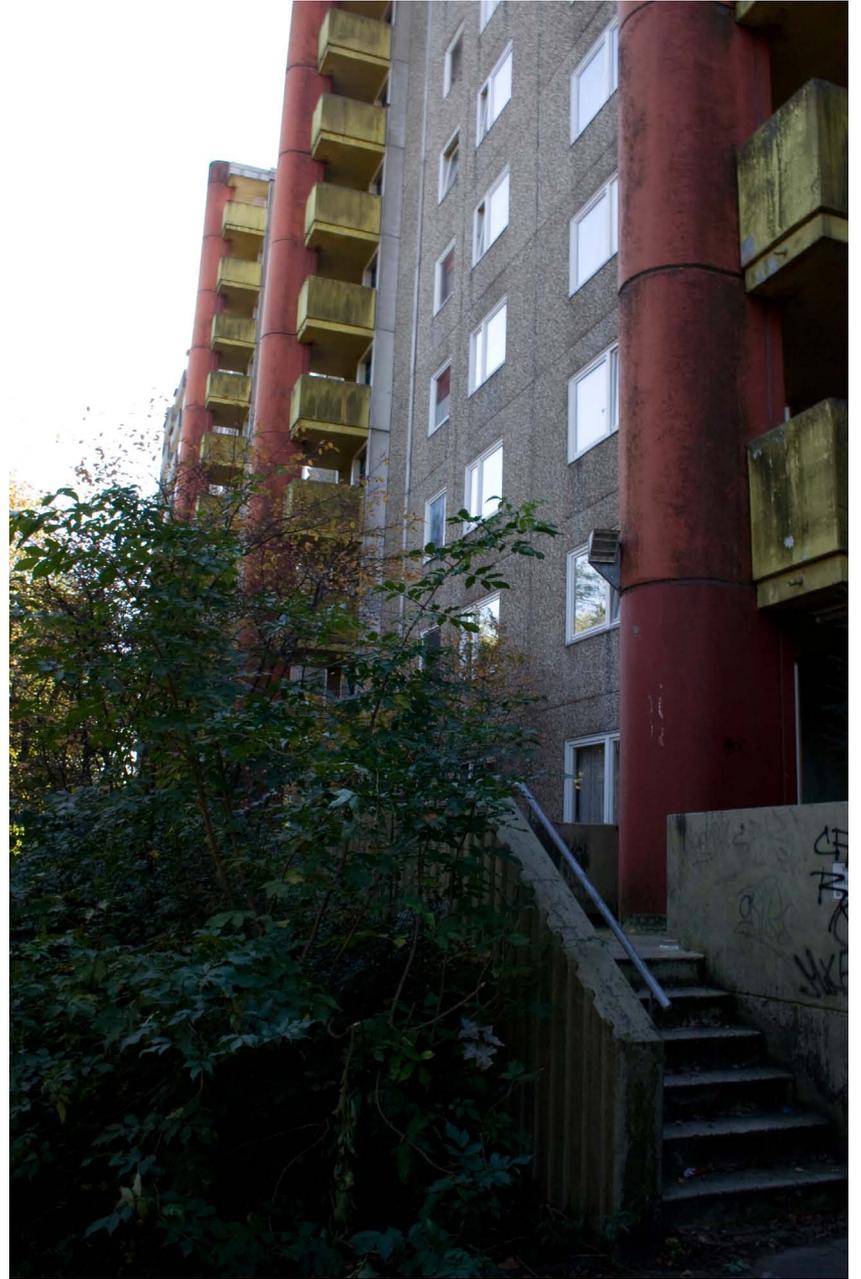
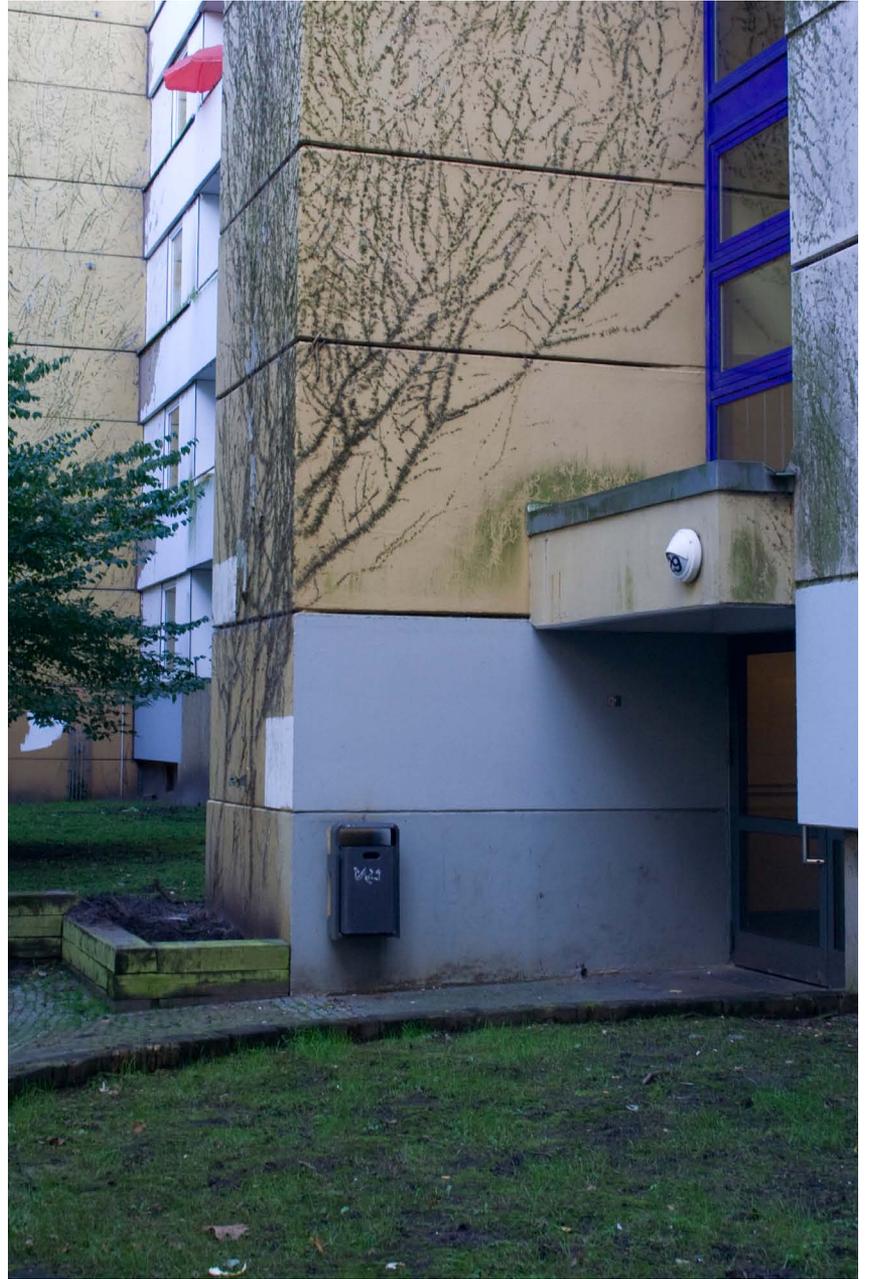


Abb. 113

Schlechter Zustand in Steilshoop









**3 KM
steilshoop**

Wahrnehmungsspaziergang

Um von Altona nach Steilshoop zu kommen, brauchte ich 55 Minuten. Von der U Bahn Haltestelle „City Nord“ sind es zwei Kilometer bis Steilshoop, die ich mit dem Fahrrad gefahren bin, entlang einer vierspurigen Straße auf einem schlechten Radweg, der im Bürgersteig integriert ist. Von der Straße aus orientiert man sich eher nach links, um zur Großwohnsiedlung zu kommen. Ich bin über einen Einkaufsparkplatz einer Warenhauskette gefahren. Eine Cafe-Bäckerei im Einkaufsmarkt scheint ein nachbarschaftlicher Treffpunkt zu sein, man grüßt sich hier. Auf dem Parkplatz sehe ich die obersten Stockwerke von Steilshoop hinter Baumbelaubung durchscheinen. Die direkte Umgebung ist gekennzeichnet durch ein Industriegebiet, 1-2 stöckige Häuser, unregelmäßig, teilweise ist die Nutzung nicht erkennbar. Alles ist von Grün umgeben, nur eine Autowaschanlage ist belebt. Hinter einem Zaun putzen Männer Autos. Die Straße scheint breiter als nötig, zweispurig ohne Mittelstreifen, aber mit sehr glattem Belag, es geht ein wenig bergauf. An der nächsten Ecke beginnt die Großstruktur, dies kann ich allerdings nur erahnen, da ich die Karten kenne. Ich weiß nicht an welchem Straßenring ich mich befinde, wollte erst zum Schnittpunkt der beiden Flügel und entschied mich dann, in die richtige Richtung zu fahren. Rechts liegt eine Grünfläche, die ich erkunden möchte und ich finde mich mit kleinen Kindern und einem Erwachsenen auf einem Verkehrsübungsplatz wieder. Ich muss eine Runde mit ihnen drehen, um den Verkehr nicht zu blockieren und zum Ausgang gelangen zu können, da alles von Bäumen und Wiesen umrandet ist. Ich glaube, dass wahrgenommen wird, dass ich nicht in Steilshoop wohne. Mein rotes Rennrad kommt mir unpassend vor und anders als im Schanzenviertel ist es auch das einzige Fahrrad, das ich sehe. Ich habe wie überall ein bisschen Sorge, dass es geklaut wird. Ich schließe es an. Man weiß sofort, wenn man am Mittelpunkt angelangt ist. Dort ist man von hohen Gebäuden umschlossen, die Bebauung überquert die Straße, bildet eine Grenze. Links sehe ich eine Bushaltestelle, das Bushäuschen wirkt kleiner als an anderen

Orten. Die Leute warten vor einer geschlossenen Betonwand, die blau angestrichen wurde. Das dazugehörige Haus ist breit und flach und wahrscheinlich ein Einkaufszentrum, das Parkdeck ist von unten erkennbar, doch es stehen kaum Autos darauf. Zwei schmale lange rosa Bauten, die auch bewohnt zu sein scheinen, stehen versetzt zueinander. Eines erhebt sich aus dem Einkaufszentrum, vom Parkdeck aus kann man in Fenster schauen.

Rechts stehen drei kleine, blau geflieste, Bauten mit einem Mittelgang. Eine Brücke führt dorthin. Erst spät sehe ich einen darunter liegenden Platz. Ich lese die Aufschrift „Evangelisches Kirchenzentrum“ und erkenne, dass der Kirchturm ein Kirchturm ist. Der Platz darunter sieht hübsch aus, ich bedauere aber, dass der Platz unterhalb und nicht oberhalb der Straße liegt. Der Platz führt abwärts und ist der erste Zugang, den ich zum Einkaufszentrum entdecke. Ich möchte aber durch den blau ummauerten, engen Gang des Kirchenzentrums gehen. Er ist keine Sackgasse. Hinten heraus führen Treppen zum höchsten Gebäude des Blocks. In das Haus kann man problemlos reingehen, die Glastür steht offen. Eine Frau, die kurz vor mir das Haus betreten hat, hält den Fahrstuhl für mich auf. Ich gehe schnell an vielen Briefkästen vorbei und wir fahren zusammen ganz nach oben. Oben angekommen kann ich einfach durch eine weitere Tür raus auf einen kleinen Balkon, der nicht übermäßig gesichert ist. Ich kann die ganze Häuserwand und unzählige Fenster und Balkone sehen. Unten spielen zwei Kinder im Sand, eine Frau ist dabei und ein Kinderwagen steht daneben. Mehr kann ich nicht erkennen, weil sie so weit entfernt sind. Auf den Balkonen sind nicht viele Leute. In den Fenstern sehe ich keine Einrichtungsgegenstände oder Gardinen. Es ist nicht so wie in den engeren Gründerzeitvierteln, das ich dem Gegenüber in sein Leben schauen kann, sondern ich sehe alles nur minimal und kann es nur erahnen. Die Balkone sind gleich ausgestaltet oder ich kann nicht erkennen, wie und ob ein Balkon genutzt wird. Die S-Form des Blocks kann ich nur erahnen, weil die höheren vor mir liegenden

Gebäude kleinere Gebäude verdecken, erst der höchste Punkt des nächsten Blocks ist wieder sichtbar. Ich sehe auf die abgestuften Flachdächer hinunter und schaue mir die versetzten Gebäude an. Ich störe mich an dem Anstrich in Rosa und Orange. Ich überlege wie ich diese riesige Häuserkurve finden soll und ob die Wirkung zu gigantisch ist und der Platz davor zu klein, schaue aber lieber über die Stadt. Die Häusermauer wirkt schon gewaltig, aber die Höhe beeindruckt mich auch in Manhattan würde niemand die Gebäude zu hoch und die Strassen zu eng finden, überlege ich. Der kleine Platz, auf dem das Kirchenzentrum steht, bekommt durch die Höhe und den Schutz der Gebäude eine gemütliche Stimmung. Den Bramfelder See kann ich leider nicht sehen. Es gehen manche Bewohner des Hauses an mir vorbei, sie merken, dass ich nicht hier wohne. Als ich raus gehe, fragt jemand seine Freundin, ob hier etwas besonders sei bestimmt, weil ich eine Kamera trage. Ich möchte zum See, weil in vielen Aussagen von Bewohnern der Bramfelder See als positives Element beschrieben wird. Um zum See zu gelangen, gehe ich die ganze Häuserfront entlang. Das Haus zieht sich über eine vierspurige Straße. Ich kann nicht sehen, wie die Etage direkt über der Straße genutzt wird, wahrscheinlich ist sie jedoch nicht bewohnt. Direkt an der Ampel ist ein griechisches Restaurant mit günstigen Angeboten. Ein Einkaufszentrum erstreckt sich links von mir, eine einzige Betonwand ohne Einsicht oder Tür, kein kommunikatives Element, nichts, was auf das Vorgehen im Inneren verweist, ist zu sehen. Rechts von mir liegen Häuser, deren Höhe ich nicht wahrnehmen kann, weil die Straße von Bäumen gesäumt ist. Die Häuser sind mit Efeu bewachsen und kleine Ladenflächen schieben sich unten aus den Gebäuden hinaus. Kleine Nischen sind mit Bänken, Mülleimer, Blumenbeeten und Bäumen ausgestattet. Im Hintergrund ziert ein Graffiti an der Hauswand eine Ecke und Kraut sprießt aus dem Beet. Der Ort ist gerade ungenutzt. Die Läden sind verglast. Ich gehe am Stadtteilbüro vorbei, dort findet gerade eine Besprechung statt und ich will nicht

stören. Bei einem türkischen Supermarkt steht das bunte Obst vor der Tür und drinnen unterhalten sich Leute. Ich gehe auf die Fußgängerzone und entdecke auch gleich den Eingang zum Einkaufscenter. Unter dem Dachvorsprung hat ein Cafe Tische aufgestellt und ein paar Ältere trinken Kaffee und unterhalten sich. Jugendliche stehen um ihr Auto versammelt. Das Einkaufszentrum wirkt ein wenig verlassen. Ein paar Kleidergeschäfte, Einkaufsmärkte als Anziehungspunkte. Fabelwesen zieren den ortstypischen, gefängnisgleichen Grundriss der dreistöckigen Mall. Aber eine Bücherhalle ist vorhanden. Vor dem Eingang gehen ältere Menschen mit Einkaufstaschen an mir vorbei. Die beiden Fußgängerzonen treffen hier aufeinander. Die Fußgängerstraße ist hoch frequentiert. Alle scheinen Besorgungen zu machen und gehen meist mit Einkaufstüten wahrscheinlich zu ihren Wohnungen. Viele grüßen sich auf der Straße, bleiben nur kurz für eine Unterhaltung stehen. Viele Familien scheinen hier zu wohnen. Fast keine Frau ist ohne Kind unterwegs und oft werden die Menschen von Hunden begleitet. Manche sind mit dem Fahrrad unterwegs. Die Autostraße muss überquert werden, um das Einkaufszentrum zu erreichen, doch ein Zebrastreifen räumt den Fußgängern Vorrechte ein. Um aber weiter zum See zu gelangen, halte ich mich rechts und gehe in die Fehlinghöhe. Die Mittelachse der Siedlung führt zum See. Die Ausgestaltung der Straße zeugt nicht von der zentralen Lage. Die Straße ist nicht breiter, auch nicht Fußgängerfreundlicher und auch nicht so gestaltet, dass der Straße eine besondere Bedeutung zukäme. Sie führt auf die ehemalige Gesamtschule zu. Links von mir ist eine umzäunte Wiese, auf der zwei Hunde mit ihren Besitzern spielen. Rechts bemerke ich Vorgärten, die nicht gerade nach Kommunikationsräumen aussehen, sondern eher zum Abstellen von ausgelagerten Gegenständen dienen. Die Straße ist nicht sonnig oder erhellt. Dann sehe ich einen Durchgang zu einem Innenhof. Als ungewöhnlich klein empfinde ich den Durchgang, der ungefähr die Größe eines Garagentors hat. Ein begrünter Bogen

lädt aber zum Durchgehen ein. Ich erkenne nicht, was im Innenhof ist, sondern sehe nur eine relativ dunkle Unterführung unter den Häusern hindurch. Im Durchgang sind an der Seite Steine angebracht, die natürlich wirken sollen. Ich frage mich, ob ich den Durchgang unheimlich finden soll, weil er dunkel ist und uneinsichtig. Aber dann ist der Durchgang auch schon vorbei. Innen im Hof ist es grün, der Hof wirkt nicht so groß, wie ich es erwartet habe. Durch die geschwungenen Wege, die Rasenflächen und die angelegte Topographie fällt die Gesamtgröße wenig auf. Auch die Gebäude beachte ich kaum, eher beachte ich die spielenden Kinder. Dort sind Plätze zum Ballspiel angelegt, ein Spielplatz und Bänke für die Erwachsene stehen bereit. Es sitzen zwei Frauen auf einer Bank, die mich beobachten. Ein kleiner Junge kommt zu mir und richtet mir von seiner Mutter aus, dass ich keine Kinder fotografieren soll. Ich erkläre dem Junge kindgerecht, was ich tue und dass ich keine Kinder foto-grafiere. Der Junge gibt die Information an seine Mutter weiter und sie gibt mir durch Winken zu verstehen, dass sie einverstanden ist. Ich vermute, dass Sie kein Deutsch sprechen kann. Im Innenhof ist ein Bereich, in dem Gemüse angebaut wird. Der Bereich ist durch einen Zaun abgetrennt. Darin steht ein kleines Gartenhäuschen mit einem begrünten Dach. Der Innenhof sieht schön aus, auch wenn manche Ecken ungenutzt sind. Viele Kinder laufen hier herum ohne ständige Aufsicht. Wege führen von einem Durchgang zum nächsten. Kinder, die ich eben schon in der Fußgängerzone gesehen habe, kommen nun aus einer anderen Ecke in den Innenhof zum Spielen. Die Kinder, die zu der Gruppe stoßen, kennen sich. Vielleicht gehen sie auch gemeinsam zur Schule. Die Schulanlage ist ebenfalls über die Straße hinweg mit dem nächsten Gebäude verbunden, in dem eine öffentliche Bibliothek beherbergt ist. Das Tor zur Schule steht offen und am Gebäude ist eine Tür. Hier sind viele Jugendliche unterwegs. Dem lauten Schlagzeug nach zu urteilen probt gerade eine Band im Gebäude. Kinder fahren zu zweit mit dem Fahrrad auf der Straße.

Hier scheint auch keine Gefahr von Autos auszugehen. Es fahren sehr wenige Autos hier entlang und wenn, dann sehr langsam und rücksichtsvoll. Als ich die Straße überqueren will, hält ein Auto, obwohl kein Zebrastreifen den Fahrer zur Rücksicht verpflichtet. Um zum See zu gelangen, gehe ich einfach zwischen den Schulgebäuden hindurch. Es wirkt nicht wie der offizielle Zugang und ich weiß nicht genau, ob ich Schulgelände betrete oder nicht. Ich mache mir Gedanken, ob es verboten ist, Schulgelände zu betreten. Doch als angehende Stadtplanerin ist meine Hemmschwelle zum Erschließen von Grundstücken gesunken. So gehe ich einfach geradeaus zum See und sehe auch einen geschotterten Weg und Grün, dass auf eine Parkanlage hindeutet. Es kostet ein bisschen Überwindung, als Fremder in Steilshoop in neue Zonen zu gehen (wie z.B. in Innenhöfe), aber sobald ich den Raum betreten habe, fühle ich, dass es ganz legitim ist und der vorgesehene Weg für alle ist zum See. Die Parkanlage am See ist relativ klein. Nicht viel Liege- oder Freifläche ist hier vorhanden, aber ein Kinderspielplatz. Der Eingang in die Kleingartensiedlung schließt sehr schnell an und die Begrenzung durch den Friedhof Ohlsdorf ist sichtbar. Aber es sieht schön aus. Am kleinen Ufer schwimmen Enten, alles ist Grün und ich kann mich auf eine Bank setzen. Ich habe aber keinen Blick auf den ganzen See, weil das Ufer von Bäumen und Büschen zugewachsen ist. Ein paar Jogger, die mich nicht weiter beachten, kommen an mir vorbei, während ich eine Pause auf der Bank mache. Die Wege um den See sind sehr zugewachsen, so dass sie enger wirken als sie sind. Wenn man über die Brücke geht und runter auf das Wasser schaut, sieht man, dass die Qualität nicht gut zu sein scheint. Das Wasser ist nicht tief und fließt nicht und ich denke, dass der See wahrscheinlich eher als Lebensraum für Insekten als für Fische dienen kann. Auch das ganze Ufer ist zugewachsen, so dass ich nur selten einen Blick auf das freie Wasser habe. Um wieder zurück zur Siedlung zu kommen, muss ich einen verwachsenen und relativ uneinsichtigen Weg langgehen. Rechts liegt die Vereinshütte

eines Tennisvereins und die Tennisplätze sind daneben. Einige Plätze sind belegt. Dahinter trainieren viele Jugendliche, Mädchen wie Jungen, Fußball. Auf dem Großen Sportplatz läuft eine Gruppe ihre Runden und andere, die ich nicht mehr erkennen kann, üben Weitwurf. Die Nachmittagssonne scheint auf die Sportanlage. Auch vor der Anlage sammelt sich ein Grüppchen Jugendlicher um eine Bank und zwei oder drei Eltern warten stehend auf ihre Kinder. Noch ein Vereinshaus steht am Fußballplatz mit der Aufschrift SV Bramfeld. Der Zustand der Häuser und der Vorgärten ist hier besser. Die Eingangsbereiche sind angelegt und Gebäude und Balkone haben keine Schäden. Das Gras und die Blumen blühen, unter einer Weide steht eine Bank, auf die Sonne scheint. Zwei ältere Damen haben darauf Platz genommen und unterhalten sich. In den nächsten Block, einen vermeintlichen Backsteinblock, gehe ich hinein. Der Durchgang ist mit Holz ausgekleidet und an der Seite ist eine blumige Verzierung angebracht, die mich an Tapetenaufkleber von IKEA erinnern der gleiche Schmuck wurde an jedem Eingang angebracht. Im Hof ist weniger gestaltet als im vorherigen, nur eine Böschung und zwei Wippen sind angelegt, sonst ist nur Wiese im Innenhof. Es scheint, als haben die Erdgeschosswohnungen hier kleine Terrassen oder Gärten, was aber kaum zu erkennen ist, weil diese ganz von hohen Sträuchern umschlossen sind. An die Balkone sind Holzplanken angebracht und an manchen blühen Geranien. Hier spielen nur drei Jungen mit Handy und Mp3 Player. Ein neues Fahrrad liegt auf dem Boden. Es sieht ein bisschen langweiliger aus als im ersten Block. Ich verlasse den Block Richtung Fußgängerzone und möchte wieder zum Zentrum. Ich wundere mich, dass der Durchgang nicht direkt zum Platz auf der Fußgängerzone hin orientiert ist. Die Fußgängerzone ist auch hier rege genutzt. Der namenlose Platz wird nur durch die Hausmauern definiert und fließt diagonal zur Straße hin aus. Ein Paar Baumreihen sind in der Mitte aufgereiht, die nicht die Form des Platzes aufgreifen. Zwei Kinder erklimmen einen kleinen Felsen, die sonstigen Angebote

wie Bänke oder das Schachspiel sind ungenutzt. Eine Mutter wartet im Stehen auf ihre Kinder und setzt sich nicht. Der Platz wird von der Straße geteilt wie die Fußgängerzone an sich. Auch der Belag wird nicht über die Straße weitergeführt, sondern wechselt sich mit Teer ab. Die Zebrastreifen und Fußgängerüberwegsschilder sind nicht zu übersehen. Das Fußgänger-Pkw-Verhältnis scheint von Rücksichtnahme geprägt, auch hier halten alle Autos an und geben dem Fußgänger Vortritt. Lampen sind angebracht, Müllcontainer sind an der Seite aufgestellt, aber ich finde wenige Gründe zum Verweilen. An der Fußgängerstraße sind nur viergeschossige Wohngebäude, so dass von der Höhe an den verdichteten Enden und im Zentrum nichts zu merken ist. Ich gehe weiter, höre und sehe, wie Leute sich grüßen, sehe Kinder mit Kettcars herumfahren, aber fast kein Erwachsener verweilt. Alle gehen die Straße nur entlang. Zwischen manchen Bänken sprießen schon Pflanzen hervor. Wenn sich Menschen treffen, dann grüßen sie sich nur kurz und gehen weiter. Kurz vor dem Zentrum sehe ich eine Gruppe von Männern wahrscheinlich Handwerker, die sich zum Pause machen an den Rand des Platzes auf eine Mauer setzen. Ich habe nicht gefragt, warum sie sich nicht auf die Bank setzen, aber vielleicht darf Müßiggang nicht beobachtet werden.

Die Plätze unterscheiden sich in meinem Empfinden nicht wesentlich voneinander. Ich mag manche Gestaltungsideen, doch mit der Zeit erscheint nun alles im moosigen Grün und findet wenig Beachtung. Manche aufgestellten Kunstwerke sind kaputt oder verrostet und erhöhen so nicht den Aufenthaltswert des Platzes. Ich schließe mein Fahrrad auf, nehme aber den Bus, um Widrigkeiten der Verkehrsanbindung von Steilshoop zu erleben und gehe zur Bushaltestelle am Cesar-Klein Ring. Als ich an der Bushaltestelle stehe, um wieder Richtung Innen-stadt zu fahren, stehe ich mit dort Leuten, die ich auf meiner Runde durch Steilshoop getroffen habe. Da kommt mir Steilshoop ein wenig dörflich vor.

BOU **analyse**

Schwächen

unbelebte Straßen
kein gestaltetes Zentrum
Mangelhaften ÖPNV Anschluss
mangelnde Balance zw Bebauung & Freiflächen im Zentrum
zu wenige Schüler
schlechter Zustand der Gebäude und Natur
kein offener Zugang zu öffentliche Grünflächen
undifferenzierte Gestaltung
ungenutztes Angebot
wenig Privatheit im Außenraum

Anschluss an die Stadt
Technische Innovation Positive Presse
Neuzonierung soziale Mieten Wachstum in Hamburg
Moderne Architektur setzt sich als Trend durch
Kooperation mit der Verwaltung
Variable Grundrisse
Umnutzung von Innenräumen
Gestaltungsmöglichkeit der Fassaden
Vitalisierung des Sees Innenhöfe
Fußgängerzone Engagement der Bewohner
Flachdächer

Chancen

An den Entwurf von Steilshoop wurden viele Ansprüche gestellt. Die Versorgung der Menschen mit gutem und qualitativem Wohnraum für jeden Bedarf stand im Vordergrund, aber das genügte den Ansprüchen der ambitionierten Planer nicht. Die Ziele Kommunikation zwischen Menschen zu provozieren, Aktivitäten im öffentlichen Raum anzuregen, Verbundenheit von Menschen zur Natur zu stärken, mussten baulich stimuliert werden. Im Entwurf ist die Überzeugung zu erkennen, dass Architektur das Verhalten der Menschen positiv beeinflussen kann und Menschen sich an Bauweisen anpassen und somit Angebote schätzen und ausfüllen werden. Die auf städtischer Ebene bestandenen Grundsätze wirkten sich auf den Bau von Steilshoop aus. Steilshoop war geplant als ein Bestandteil, das zur stimmigen Gesamtkonzeption Hamburgs beitragen sollte. Die Ziele aus dem Aufbauplan den Wohnbedarf zu decken, die Arbeits- und Wohnstätten zu harmonisieren und die Gliederung der Stadt in überschaubare Einheiten zu gliedern lassen sich bis in kleine Details in Steilshoop zurückverfolgen. Ich messe die damaligen Ziele des Plans am gegenwärtigen Zustand von Steilshoop. Diese Kritik übe ich nicht primär um zu hinterfragen, ob die Ziele richtig waren oder um die damaligen Entscheidungen zu kritisieren, sondern um nachzuvollziehen, warum Steilshoop so realisiert worden ist. Dennoch traue ich mir zu, aus heutiger Perspektive zu bewerten, ob Charakteristika der Siedlung heute als Stärken oder Schwächen der Siedlung erscheinen. Eine Wertung ist auch unumgänglich, um in der vorhandenen Struktur Defizite abbauen zu können und aus den Schwächen Chancen herauszuarbeiten - jede Schwäche ist auch eine Chance.

Den Wohnbedarf decken

Rationalisierung des Wohnungsbaus

Steilshoop sollte sozial Schwache, die vom Wohnungsmarkt verdrängt wurden, mit Wohnraum versorgen. Um die Kostenmiete für den städtischen Haushalt tragbar zu gestalten und keine neuen Maßstäbe in der Subventionierung durch Steilshoop zu setzen, sollte kostensparend gebaut werden. Die Förderung des sozialen Wohnungsbaus war unumgänglich, da desolate Wohnverhältnisse der Armen die Alternative gewesen wären. Vor dem Krieg hatte Hamburg ca. 600.000 Wohnungen, 300.000 Wohnungen sind durch den Krieg und zusätzlich 6.000 Häuser durch die Sturmflut 1962 zerstört worden. Durch die Neubauanstrengungen hat Hamburg bereits 1975 wieder über 750.000 Wohnungen. Hamburg ist die erste Stadt in Deutschland, die Wohnungen in Montagebauweise fertig stellte.

Große Teile der Siedlung in Steilshoop sind in Montagebauweise erstellt worden. Teilweise wurde, um die vermeintliche Eintönigkeit der Fassaden zu kaschieren, Backsteinmauerwerk vor den Beton gesetzt. Diese Baumethode senkte Baukosten und Bauzeiten.

Die Verdichtung von Steilshoop durch die Baubehörde ist auch aus Kostenerwägungen heraus beschlossen worden. Um die Erschließungskosten pro Wohnung zu senken, wurden Gebäude erhöht und es entstanden Hochhäuser. Damit verbunden ist aber auch ein sparsamer Umgang mit der in Hamburg knappen Ressource Boden. Doch nicht nur Kostenerwägungen waren ausschlaggebend für diese Bauentscheidung. Hinzu kam der politische Wille, Menschen, die nach der Flut obdachlos geworden waren oder seit Kriegsende in Baracken lebten mit menschenwürdigem Wohnraum zu versorgen. Bei den Entwicklungen von Steilshoop haben meiner Information nach die wirtschaftlichen Erwägungen nicht überwogen. Nur durch die Rationalisierung des Wohnungsbaus konnte der Bedarf gedeckt werden. Zudem wurden Lösungen realisiert, die mit finanziellem Risiko wie Mietausfällen behaftet waren, da auch finanzschwache Gruppen versorgt wurden.

qualitatives soziales Wohnen

In Steilshoop sollten Standards für frei wirtschaftliches Bauen am Markt gesetzt werden. Die Qualitätsansprüche, die in Steilshoop erfüllt worden sind, waren Orientierungspunkte für die freie Konkurrenz. Besonders wurde auf grundlegende Anforderungen Wert gelegt wie Besonnung und rauchfreies Heizen.

Der Entwurf von Steilshoop wurde geprüft, weil eine Verschattung der unteren Stockwerke vermutet worden ist. Die Wohngebäude in Steilshoop wurden sehr gut ausgestattet: Aufzüge sind in jedem Haus vorhanden, nahe Parkplätze sind gegeben und die Ausstattung der Wohnungen mit Küchenmöbeln versprach qualitatives Wohnen.

Die Ausstattungen der Wohnungen in Steilshoop sind für die damalige Zeit sehr gut und nicht selbstverständlich. So wurden in den ebenfalls in Hamburg gebauten Grindelhochhäusern, die zwischen 1946 und 1956 geplant und realisiert wurden, z.B. für je 10 Parteien gemeinschaftliche Duschen und Badewannen vorgesehen. In Steilshoop wurden zehn Jahre später Blöcke mit Saunen errichtet und Ausstattungen eingebaut, die im neuen Zustand vergleichsweise dem heutigen Standard entsprachen.

In Steilshoop wurde mit neuester Technik geplant und realisiert. So erkenne ich in Steilshoop, dass damals die Planer technisch versiert und sozial gedacht haben.

Grundrisse nach Bedarf

Um die Wohnungen dem Bedarf der Bevölkerung anzupassen, ist der Wohnungsschlüssel entwickelt worden, der prozentuale Anteil jedes Wohnungstyps entspricht den Verteilungen in Steilshoop. Darunter gibt es auch Wohnungen für Menschen mit besonderem Bedarf. Bei den Größen der Wohnungen wurden auch Vorgaben der Sozialämter befolgt, um die Ansprüche der Bewohner für Wohnhilfen zu ermöglichen.

Die Grundrisse in Steilshoop sind vielfältig ausgestaltet worden. Für jeden Block wurde eine Palette an Wohnungen entwickelt und im

Block angeordnet.

Bemerkenswerter finde ich die Beteiligungsmöglichkeiten der Erstbewohner, die den Grundriss nach ihrem Bedarf ausrichten konnten. Noch mehr Gestaltungsfreiheit wurde im Wohnmodell gegeben, darin sollten eigene Vorstellungen von Wohnen verwirklicht werden. Es ist dabei unwichtig, ob das Wohnmodell funktioniert hat. Es bezeugt aber den großen Wandel in der Planung – weg von der universellen und normierten Wohnformel der Moderne hin zu einem selbstbestimmten Wohnumfeld. Das Angebot an Wohnraum scheint in Steilshoop so vielfältig, dass nahezu jeder Wohnwunsch erfüllt werden kann.

Lebensraum ist aber nicht nur für das Wohnen geschaffen worden, sondern auch für gemeinschaftliche Aktivitäten. Es gibt Spielwohnungen für Kinder und Räume, um gemeinsam zu feiern. Je nach Bedarf wandeln sich die Wohnungen. In Steilshoop werden kostenlose Räume für Einwohner zur Verfügung gestellt, um sich außerhalb der Wohnung zu beschäftigen und verwirklichen zu können. Steilshoop bietet diesen Freiraum, der die Aktivitäten der Bewohner fordert, um nicht sinnlos oder verwahrlost zu erscheinen. Gleichzeitig müssen die Räume von den Nutzern verantwortlich betrieben werden. Die Planung der Räume ist zwar sehr gut, die Menschen müssen sich den Raum aber auch aneignen können. Die ganz freie Handhabung der Räume führt meist nicht zu diesem gewünschten Ergebnis.

familiengerechtes Wohnen

Gerade für Kinder scheint mir Steilshoop als guter Ort. Wie ich auf den Wahrnehmungsspaziergängen erfahren habe, können Kinder hier in der Stadt sehr frei aufwachsen. Die Umgebung wurde kindgerecht gestaltet – viel Platz steht zum Spielen zur Verfügung und zwei Sportvereine nutzen die Sportanlagen. Altersgerechte Kinderspielplätze sind nahe, in Sichtweite, der Wohnungen angelegt. Der Raum, der in Steilshoop zur Verfügung steht, wird von

zehn Vereinen und Initiativen für Kinder und Jugendliche genutzt. 16 Kindergärten sind in Steilshoop, zwei Bücherhallen und acht Bildungseinrichtungen sind vorhanden. Auch Beratungsstellen für Eltern haben sich angesiedelt. Das Angebot in Steilshoop ist sehr kindgerecht. Vielleicht wird es mit zunehmendem Alter langweiliger in Steilshoop, das Angebot und die Aktivität für Jugendliche ist nicht so ersichtlich. Zwar sind auch Bildungseinrichtungen wie die Bibliothek und die Gesamtschule sowie Ausbildungsangebote vorhanden und auch manche Vereine richten sich an Jugendliche, doch ich habe kein Jugendcafé gesehen oder einen Kultur-, Kunst- oder Theaterverein, der sich an junge Erwachsene wendet oder eine Jugendkneipe oder Diskothek.

Für mich zeigt die Volksschuleinheit, die zu Zeiten des Baus von Steilshoop als größte Einheit durch die Nachbarschaft definiert werden sollte, die Stellung des Kindes und der Bildung zu dieser Zeit. Heute existiert aber ein anderes Schulsystem. Schon aus diesem Grund ist die Orientierung an der Volksschuleinheit hinfällig. Viele Gestaltungselemente in Steilshoop richten sich an Kinder. Vielleicht ist es angebracht, angesichts der wachsenden Zahl älterer Menschen die Gestaltung der Grünanlagen der heutigen Belegung anzupassen vorallem angesichts des demografischen Wandels.

Naturnahes Wohnen

Dafür ist Steilshoop sehr grün und hat viele Wiesen, Bäume und den See, um sich dort zu Vergnügen. Die ganze Siedlung ist durchzogen von begehbaren Grünflächen und Gartenwegen. Leider ist der See nur über das Schulgelände zu erreichen – und leider ist der öffentliche Park um den See nicht größer. Durch den Komplex der Gesamtschule läuft die Grünfläche nicht bis an die Siedlung heran, sonst wären der Charakter der Siedlung und die Verbindung von See und Grünbereich zum Wohnbereich eindeutiger. Ich finde es auch zu bemängeln, dass das Ufer des Sees nicht wirklich zugänglich erscheint und die Wasserqualität nicht gut ist. Die

Wassertiefe scheint an einigen Punkten sehr gering, so dass nur bedingt eine Wasserzirkulation im See möglich ist. Der See ist zur Siedlung hin stark verengt, daher kann die Fläche des Wassers nicht gut wahrgenommen werden. Als Stadtbewohner ist es aber entspannend, eine weite Fläche in der Stadt zu haben und das Auge weit blicken lassen zu können. Diese Erwartung wird nicht vom Park erfüllt. Die um den See angelegten Wege erscheinen sehr eng durch die starke Bepflanzung und sind ungepflegt. Ich habe nur Jogger gesehen, die den Parkweg nutzen, um zu trainieren, aber wirklich Aufhalten am See kann man sich am westlichen Teil nahe der Siedlung nicht.

Der See sollte zugänglich und flächiger gestaltet werden. Der See sollte Lebensraum für Tiere und Pflanzen sein und man sollte darin schwimmen können. Der See sollte tiefer ausgegraben werden und Verunreinigungen sollten verhindert werden, so dass Natur erlebbar wird und Schönheit zurückkehrt.

überschaubare Stadteinheiten

Maßstab des Fußgängers

Als Maß wird sich im Entwurf von Steilshoop auf den Fußgänger bezogen. Demnach sollen Versorgungseinrichtungen von der Wohnung aus fußläufig erreichbar sein. Die Gebäudehöhen und Dimensionen der Gebäude sollen den Wahrnehmungsmöglichkeiten des Menschen entsprechen. Damit nimmt das Auto eine weniger bedeutsame Stellung in der Siedlung ein, als damals üblich. Trotz der restriktiven Behandlung des PKWs wird es den Autostraßen erlaubt, die Plätze der Mittelachse zu durchschneiden. Keine Anpassung der Straßenführung an die Form des Platzes konnte von den Planern durchgesetzt werden, nur eine seichte Kurve stört die autogerechte gerade Straßenführung der Ingenieure. Wohnfolgeeinrichtungen sind in Reichweite des Fußgängers. Besonders das Wegenetz entspricht den Ansprüchen des Fußgängers. Das sekundäre Gehwegenetz durch die Hinterhöfe ergänzt die Mittelachse, diese führt ohne Gefahr vom Block bis zu den Einrichtungen. Die Dimensionen der Gebäude sind an der Fußgängerstraße nur viergeschossig, daher kann man die Größe der Gebäude gut erfassen und es entsteht kein beengtes Gefühl zwischen den Häuserfronten. Die Größe der hohen Gebäude nimmt man außerhalb des Zentrum auch nur bedingt wahr, da in unmittelbarer Nähe Bäume den Blick nach oben versperren und kein offener Blick auf die Gebäude gegeben ist. Innerhalb des Zentrums ist der Maßstab des Fußgängers nach den Festlegungen des ersten Entwurfs nicht eingehalten worden. Als Mensch steht man im Zentrum vor einer Häuserwand, wie im Wahrnehmungsspaziergang beschrieben. Nun muss ich aber hinterfragen, was der Maßstab des Fußgängers ist. In der Entfernung von Orten scheint mir die Definierung einfacher. Aber ob die Höhe der Gebäude ein Grund ist, weshalb der Maßstab des Menschen nicht berücksichtigt worden ist, scheint fraglich. Das Zentrum bricht nach der Verdichtung aus dem „Maß des Menschen“ heraus. Zwar wirkt das Zentrum massiv, doch bei anderen Bauten ist das gerade der Grund, weshalb für Menschen die Konstruktion beeindruckend ist. Nicht die Höhe

der Gebäude sehe ich im Zentrum als kritisch an, sondern das Verhältnis von freier Fläche und Bebauung. Schade, dass um das Kirchenzentrum eine Straße führt. Wäre dort ein öffentlicher Platz, könnte ein zentraler Gemeinschaftsraum entstehen und die Enge der Verdichtung wäre nicht mehr zu spüren.

Nachbarschaft

Nachbarschaft sollte in Steilshoop geschaffen werden. Die Volksschuleinheiten als nachbarschaftliche Einheiten zu definieren, ist als Versuch zu werten, im technokratischen Denken soziale Strukturen zu normieren, um den Ingenieuren mit Daten und Fakten begegnen zu können. Für mich jedoch sind die Festlegung und der Versuch der Steuerung von sozialen Netzwerken und Zusammenhängen in Form von Zahlen schwierig. Die Staffelung der Siedlung nach Wohnungsgruppe, Siedlungseinheit, Siedlungsgruppe und Volksschuleinheit ist für mich weder im städtebaulichen Entwurf noch in der Realität zu spüren. Ich kann der Gestaltung nach drei Staffellungen erkennen. Die Gesamtsiedlung, zwei Flügel und die einzelnen Blöcke als kleinste bauliche Gliederung, die aber mit ca. 900 Bewohnern einer Siedlungsgruppe entsprechen. Ich konnte keine Spur finden, die auf die Aktivität einer Siedlungseinheit hindeutet. Nur mit Hintergrundwissen wird die Kopplung der Volksschule an die Einwohnerzahl in Steilshoop deutlich. Durch die Nachverdichtung in Steilshoop ist die Erweiterung um eine Schule von Nöten gewesen, d.h. bei konsequenter Umsetzung hätten vier Volksschulen realisiert werden müssen. Die Unterbringung der Wohnungen im Zentrum und der Flächenbedarf der Schule sind auf Kosten des öffentlichen Raums realisiert worden. Die Anhänger der Idee „Urbanität durch Dichte“ versuchen durch die quantitative Erhöhung der Bewohnerschaft Urbanität zu schaffen. Ich denke, dass in Steilshoop durch die Verdichtung nicht automatisch Urbanität folgte, dennoch finde ich die Frequenz an Menschen und damit die Belebung des Raums angenehm. Vielleicht wäre es einsamer auf den

Straßen, wenn nur drei Volksschuleinheiten realisiert worden wären. Zudem erkenne ich in dem damals neuen Gedanken den Willen, Planungsansätze zu reformieren und alte Fehler der aufgelockerten Stadt nicht zu wiederholen. Die Gemeinschaftsflächen und Treffpunkte, die in Steilshoop angelegt worden sind, müssen genutzt werden. Die Mittelachse, die als Kommunikationsachse angelegt ist, funktioniert auch. Viele Menschen begrüßen sich, doch ein Ort zum Verweilen ist nicht wirklich geschaffen worden. In der Kommunikationsachse sind die Menschen gebündelt geleitet und treffen sich. Die Plätze auf der Achse sind mit der Erwartung erbaut worden, dass Menschen den Ort nutzen, um miteinander Zeit zu verbringen. Die Bänke sind im Kreis aufgestellt und laden zur Kommunikation ein, Mauern umrahmen die Grünflächen und Bäume definieren den Platz, Kinderspielplätze sind auf dem Weg angelegt. Vielleicht ist die Mittelachse überfrachtet worden, zumal jede Gruppe von der Gestaltung angesprochen werden soll. Heute sind die Platzmöbel oft in schlechtem Zustand und vernachlässigt. Es ist ersichtlich, dass Platzmöbel nicht angenommen werden und ein nicht genutztes Angebot wirkt schlechter als eines, das nicht existiert. Ich meine damit nicht, dass die Plätze als Raum nicht bestehen sollten, der Raum kann aber ohne installiertes Angebot von Menschen angeeignet werden. Ich habe das Gefühl, dass in Steilshoop ein Überangebot besteht an Dingen, die gemeinschaftsbildend wirken sollen. Ich glaube, Gemeinschaft oder Kommunikation kann nicht nur von der Architektur erzwungen werden, selbst wenn Bänke nebeneinander stehen, zudem gibt es wenige Anlässe, die das Verweilen legitimieren. Die Wiederentdeckung der Straße und des Wohnhofes soll die Gegensätze Belebung und Ruhe, Öffentlichkeit und Privatsphäre gegenüberstellen. Das Durchwohnen ist in Steilshoop eingeführt worden, um jeder Wohnung beide Elemente zugänglich zu machen. Die Straßen in Steilshoop sind nicht so belebt, wie es vielleicht in der Vision erdacht worden ist. Und vielleicht sind sogar die Innenhöfe lauter als der Straßenraum. Der

Innenhof ist halböffentlich, durch Gänge in den Gebäuden kommt man zum Gartenraum. Die Innenhöfe sind meistens relativ leer, aber es spielen Kinder darin. Wenige Erwachsene nutzen die Fläche im halböffentlichen Innenhof. Die privaten wohnungsbezogenen Grünflächen sind so klein, dass sie im städtebaulichen Maßstab nicht zu erkennen sind. Private Gärten sind im Umfeld von Steilshoop nur die Dauerkleingärten, aber in wieweit diese von den Bewohnern von Steilshoop bepflanzt werden, ist unklar. Vielleicht ist zu wenig privater Grünraum in Steilshoop vorgesehen worden. Das Verhältnis von Öffentlich, Halböffentlich und privaten Grundstücken scheint nicht ausgewogen. Angesichts des nicht genutzten Raums ist es schade, dass die Grünfläche nur an wenigen Stellen in Eigeninitiative gestaltet worden ist. Über die Gründe, weshalb sich zu den Zeitpunkten, als ich in Steilshoop war, nur wenige Menschen in den Innenhöfen aufhielten, kann ich nur spekulieren. Trotzdem habe ich die Innenhöfe als schön empfunden, weil sie auch einfach als Landschaft in der Stadt funktionieren und Fläche bieten. Meine ersten Vorbehalte über das Ausmaß des Innenhofs habe ich abgelegt, dennoch denke ich, dass mehr Fläche für die Wohnungen im Erdgeschoß ausgewiesen werden könnte.

Identifikation

Die Wohnumgebung von Steilshoop verlangt, dass sich Menschen ihre Wohnumgebung nutzen und aneignen. In Steilshoop folgt für die Bewohner aus dem Angebot auch die Pflicht zur Sorge um den Raum. Die Gestaltung der Fassaden und Plätze sollte differenziert sein, um die Monotonie der Großwohnsiedlung zu überwinden. Die Gestaltung der Fassade soll mit Hilfe der Kunst gelingen. Die Fassade gewinnt als Wand des öffentlichen Raums wieder neue Bedeutung. Durch die Anbringung von Schmuck und Farbe und das Aufstellen von Statuen auf den Plätzen sollen unterschiedliche Charaktere und Differenzierung in der Siedlung erzielt werden. Die Frage ist, was überhaupt differenziert oder vielleicht ästhetisch

ist. Der Geschmack wird sich wandeln und es war nie eine Zielsetzung, etwas besonders Schönes oder Repräsentatives zu bauen, sondern Steilshoop sollte für die Menschen und ihre Bedürfnisse gebaut werden. Eine klare Struktur bildet Steilshoop im Gesamtkonzept schon, aber für mich als Besucher, den keine Erinnerungen mit den verschiedenen Orten in Steilshoop verbinden, fällt es schwer, jedes Foto einem Block oder einer Ecke zuzuordnen und Wiedererkennungspunkte auf Fassadenbildern zu finden. Warum Charakter und Differenzierung als Ziel gesetzt werden, ist nicht erläutert. Ich habe diese Punkte der Identifikation mit einem Ort untergeordnet. Es wird die Frage gestellt, mit welchen Orten sich ein Mensch, innerhalb der Stadt, aber außerhalb der Wohnung, identifiziert und als sein „Zuhause“ bezeichnet. Vielleicht verhindert Monotonie den Wiedererkennungswert und damit Identifikationspunkte, doch ob eine Fassadenbemalung zum Heimatgefühl Aller beiträgt, bezweifle ich. Vielleicht kann Identität durch Mitbestimmung z.B. an der Gestaltung erreicht werden. So könnte die Fassade den Wünschen der Bewohner angepasst werden und sie könnten Spuren und Geschichten hinterlassen, die einen Stadtteil interessant machen.

Wohnfolgeeinrichtungen

Zu einer Stadteinheit gehören auch die Wohnfolgeeinrichtungen. Steilshoop ist als Quartier sehr gut mit Versorgungs-, Bildungs- und Betreuungsangeboten versorgt. Überwiegend richtet sich das Angebot jedoch an junge Menschen. Vielleicht entsprechen die Einrichtungen nicht mehr der Nachfrage und dem Bedarf der heutigen Einwohner von Steilshoop. Soziales Angebot kann auf die Nachfrage reagieren, so ist z.B. zum evangelischen Gemeindezentrum auch eine muslimische Gemeinde hinzugekommen. Wichtig aber ist, dass auch das räumliche Angebot an neue Einrichtungen angepasst wird und auf die neue Belegung ausgerichtet ist und wandelbar bleibt.

Harmonisierung von Wohn- und Arbeitsstätten

Ergänzung zur City Nord

Steilshoop ist als ergänzender Wohnstadtteil zur City Nord entstanden. Die Angestellten in den Büros der City Nord sollten nahe am Arbeitsplatz in Steilshoop wohnen können. Verweise in Steilshoop auf die City Nord konnte ich keine finden. Es bleibt aber zu spekulieren, ob Steilshoop heute anders betrachtet werden würde, wenn sich die City Nord entsprechend den Erwartungen zum zweiten Zentrum Hamburgs entwickelt hätte.

Durchmischung von Wohn- und Arbeitsstätten

In Steilshoop wurde sich von der Funktionstrennung verabschiedet. Steilshoop ist Mischgebiet, daher kann sich nicht störendes Gewerbe im ganzen Gebiet ansiedeln. Steilshoop sollte keine Schlafstadt werden. Ladenflächen können sich im ganzen Gebiet im Erdgeschoss ansiedeln. Teils sind variable Grundrisse erstellt worden und nahe dem Einkaufszentrum finden sich auch Läden. Leider konzentrieren sich die Läden in der Mall im Zentrum. Der Bau wirkt ohne Fenster als glatter Flachbau abweisend. Der Eingang ist verdeckt gelegen und in Steilshoop kann durch das Einkaufszentrum keine Eingangssituation entstehen. Die Zone und der Platz wären belebter, urbaner, wenn die Ladenzonen nicht in ein flächiges geschlossenes Gebäude untergebracht, sondern ringsum in die Erdgeschosse integriert worden wären. Zwar sind die Funktionen durch das Punkthochhaus auf dem Einkaufszentrum auch durchmischt, das Punkthochhaus ist aber erst im Zuge der Nachverdichtung errichtet worden und fügt sich nicht ein in die Struktur von Steilshoop. In Steilshoop gibt es wenige Geschäfte wie die Näherei oder die Apotheke, Rechtsanwälte und Ärzte, Möglichkeiten zur Ansiedlung sind aber gegeben. Es sind eher die Sozialdienste, die gestreut liegen (was zu begrüßen ist), dennoch ist der Wunsch, alle Straßen gleichmäßig zu beleben, nicht gelungen. Eine Konzentration der Arbeitsstätten befindet sich am Mittelpunkt der Siedlung. Durch die Verdichtung und das Ladenzentrum ist ein falscher Zentralitätsanspruch durchgesetzt worden.

zentrale Orte System

Das benachbarte und lokale Zentrum Bramfeld ist privilegiert. Steilshoop darf keine Konkurrenz zum Ortszentrum darstellen. Die Schaffung eines Zentrums in Steilshoop wurde abgelehnt, da Steilshoop keiner zentralen Nutzung zugewiesen ist. Daher wurde sich für einen homogenen, flächigen Straßenaufbau entschieden. Die Dichte sollte gleichmäßig verteilt sein und die Dienste gestreut. So sollte eine gleichmäßige Belegung entstehen und eine möglichst nahe Versorgung am Wohnort. Dennoch ist in Steilshoop das konzentrische Prinzip erkennbar. Dienste sind im Zentrum angesiedelt, die Infrastruktur ist darauf ausgerichtet und das Wegenetz und das Zentrum sind verdichtet, zudem nimmt die Bedeutung und Frequenz der Blöcke nach hinten hin ab.

Das Zentrum in Steilshoop ist nicht nur durch die Güter bestimmt, sondern auch durch die Mittelachse, von der die zwei Flügel abgehen und durch die Ost-West-Fußgängerachse, die auf einen Punkt zuläuft. Hinzu kommen Infrastrukturanbindungen und eine Kirche. Damit erfüllt dieser Ort die meisten Kriterien eines zentralen Platzes in europäischen Städten. Nur der Raum für die Öffentlichkeit fehlt.

Pendeln eindämmen

Durch die Verdichtung an den Verkehrslinien des ÖPNV sollen die Bewohner angehalten werden, das Auto stehen zu lassen und den Verkehr in die Innenstadt zu entlasten. Zwar können sich die Menschen innerhalb der Siedlung zu Fuß bewegen, aber die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist wegen der nicht gebauten U Bahn unzumutbar.

Durch den fehlenden Anschluss an die Stadt sind Lebensqualität und Attraktivität geringer. Mobilität wird immer wichtiger und in Steilshoop sind 15.000 Einwohner nur mit Bussen an den ÖPNV angeschlossen. Die Belastung der Fahrten ist von den Bewohnern in Steilshoop zu tragen. Dass immer noch keine Trasse geplant ist zeigt, dass politisch momentan keinerlei Priorität für die Menschen in Steilshoop gesetzt wird.

Schwächen

unbelebte Straßen
kein gestaltetes Zentrum
Mangelhaften ÖPNV Anschluss
mangelnde Balance zw. Bebauung und Freiflächen im Zentrum
zu wenige Schüler
schlechter Zustand der Gebäude und Natur
kein offener Zugang zu öffentliche Grünflächen
undifferenzierte Gestaltung
ungenutztes Angebot
wenig Privatheit im Außenraum

In Mischgebieten &
mit naher Versorgung leben

Qualitatives & soziales & Natur nahes
& familiengerechtes Wohnen

Fußgängergerechtes & nachbarschaftlich
& identifikationsstiftend & angebotsreiches
Steilshoop

Anschluss an die Stadt
Technische Innovation Positive Presse
Neuzonierung soziale Mieten Wachstum in Hamburg
Moderne Architektur setzt sich als Trend durch
Kooperation mit der Verwaltung
Variable Grundrisse
Umnutzung von Innenräumen
Gestaltungsmöglichkeit der Fassaden
Vitalisierung des Sees Innenhöfe
Fußgängerzone Engagement der Bewohner
Flachdächer
Große Freifläche

Chancen

Stärken

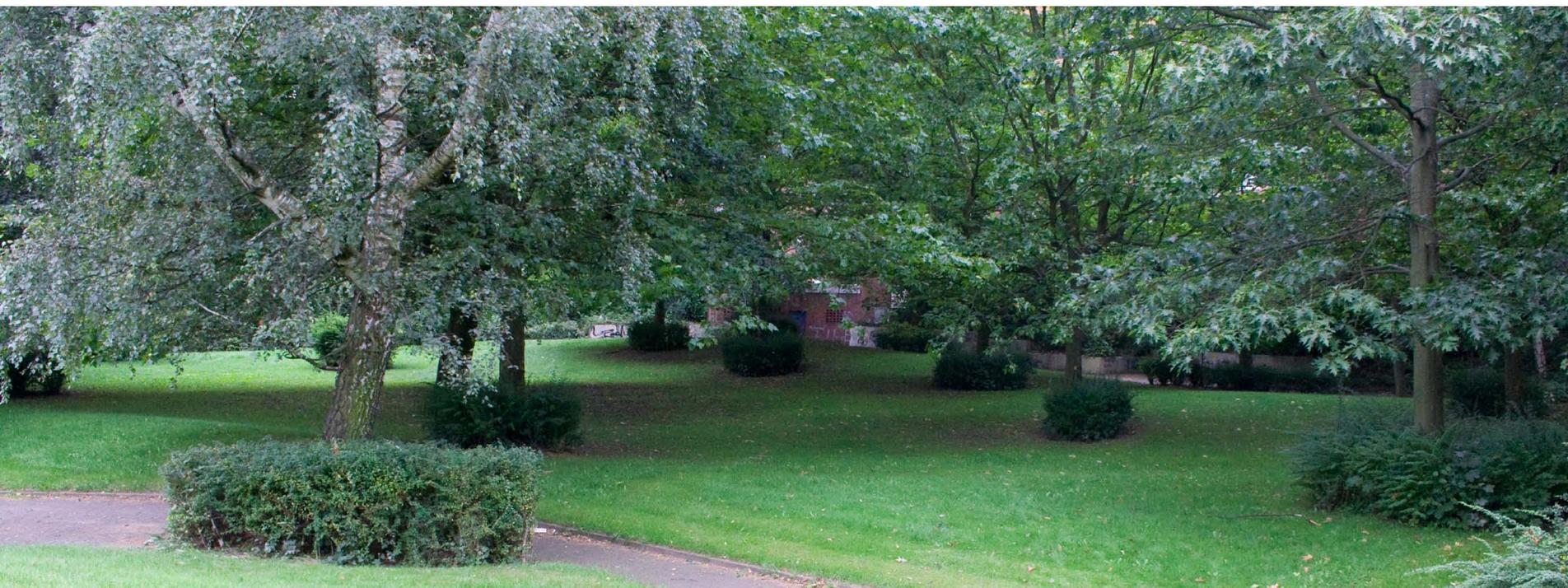
Mögliche Ladenflächen im EG
Integrierte Sozial- u. Dienstleistungen
lokales Zentrum
Mögliche Ladenflächen im EG

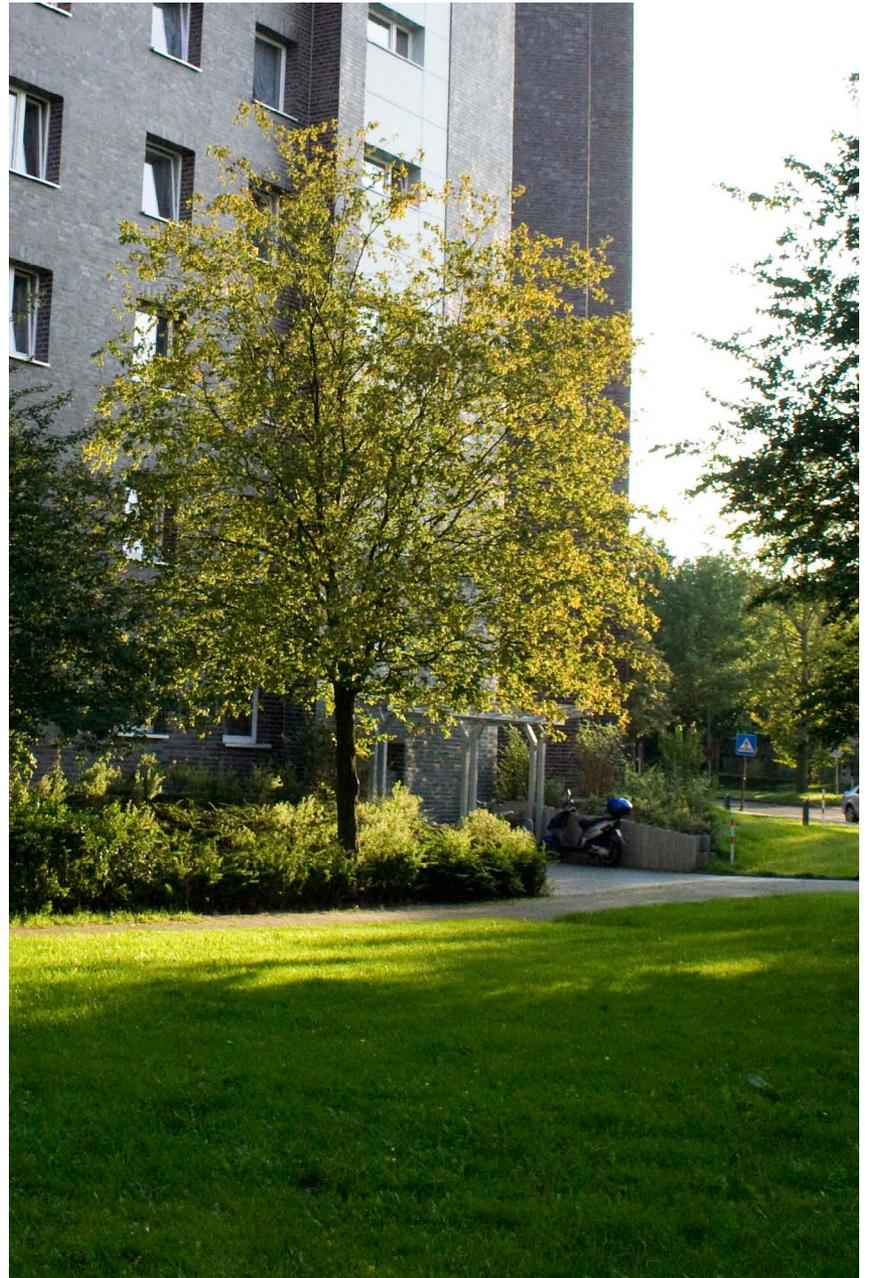
Spielplätze in Sichtweite soziales Angebot Durchzogen von Grünflächen Öffentliche Grünflächen
Neue Standards für frei wirtschaftliches Bauen Besonnung Rauchfreies Heizen
Luxus Wohnangebot nach Wohnungsschlüssel eigene Grundrisse Spielwohnungen
polyvalente Grundrisse Grundriss für besonderen Bedarf Verdichtung
Hochhäuser Reduzierung der Erschließungskosten pro Wohnung Montagebauweise

Aneignung der Wohnumgebung eigener Charakter Nahversorgung Schulen Bibliotheken
Kirchen kultur Einrichtung sozial Einrichtung Spiel u. Sportflächen
Begegnungsfrequenz erhöhen Dimensionierung der Gebäude nach Maßstab des Fußgängers Nahe
Versorgungseinrichtungen Systematik des Fußwegenetzes Restriktive Behandlung d. Pkw
Kommunikationsachsen Gemeinschaftsfläche und Treffpunkte

Stärken in Bildern

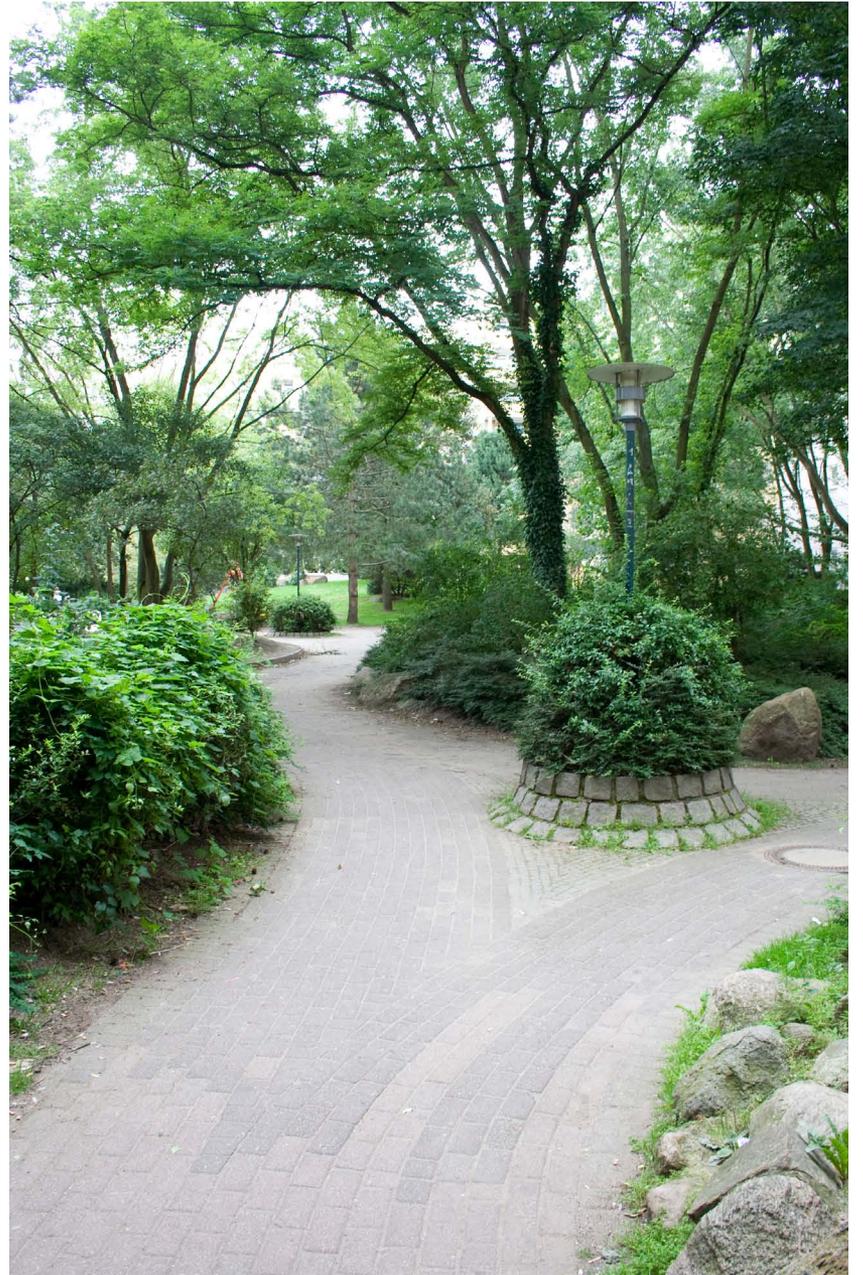
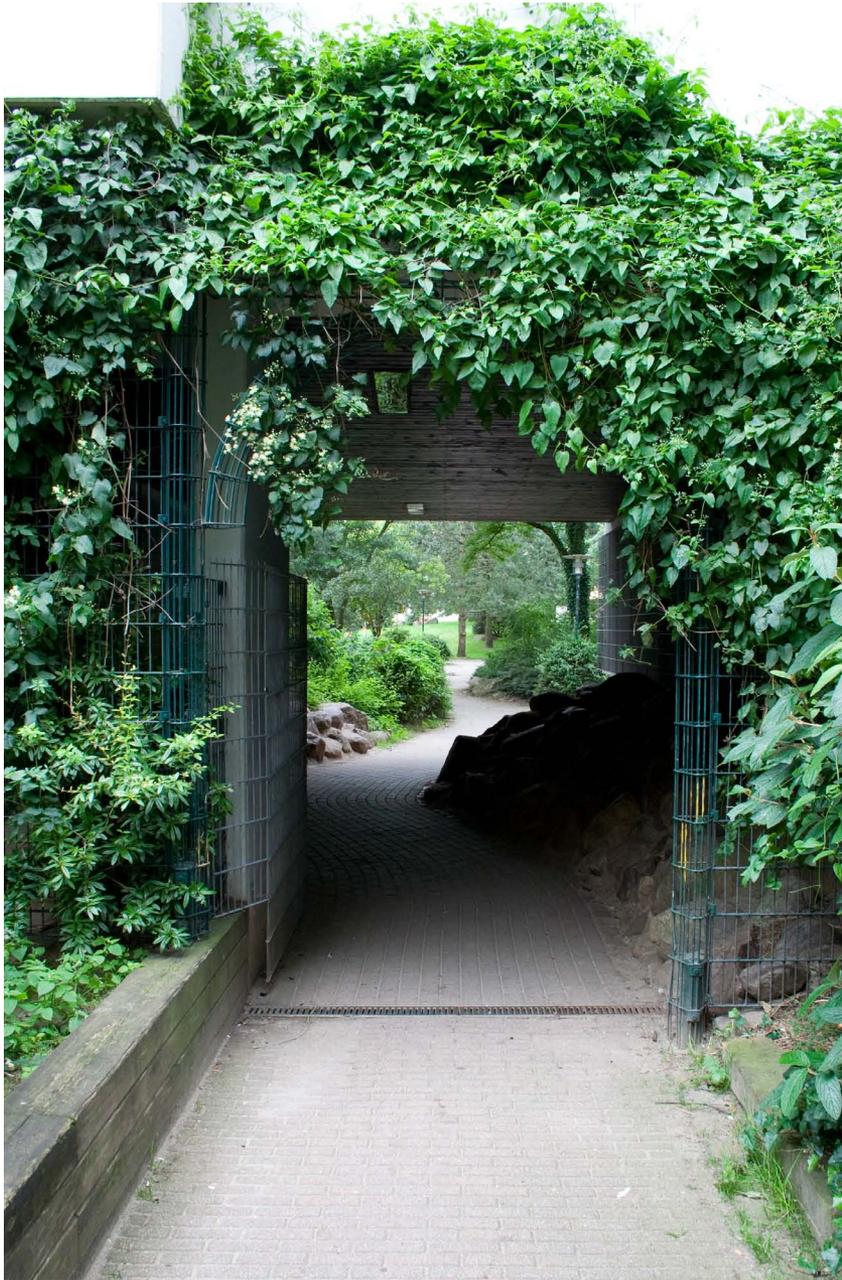


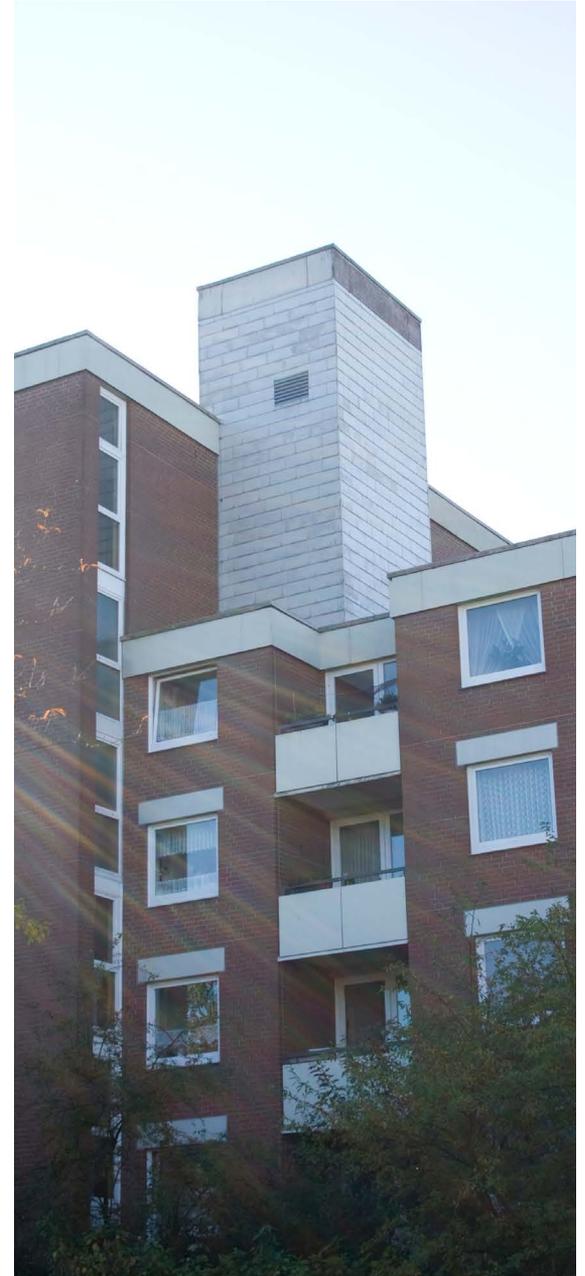














Schwächen

unbelebte Straßen
kein gestaltetes Zentrum
Mangelhaften ÖPNV Anschluss
mangelnde Balance zw. Bebauung und Freiflächen im Zentrum
zu wenige Schüler
schlechter Zustand der Gebäude und Natur
kein offener Zugang zu öffentliche Grünflächen
undifferenzierte Gestaltung
ungenutztes Angebot
wenig Privatheit im Außenraum

Stärken

lokales Zentrum Mögliche Ladenflächen im EG
Integrierte Sozial- u. Dienstleistungen
Spielplätze in Sichtweite soziales Angebot
Durchzogen von Grünflächen Öffentliche Grünflächen
Neue Standards für frei wirtschaftliches Bauen
Besonnung Rauchfreies Heizen Luxus I
eigene Grundrisse Spielwohnungen polyvalente Grundrisse
Grundriss für besonderen Bedarf Verdichtung Hochhäuser
Reduzierung der Erschließungskosten pro Wohnungn Montagebauweise
Wohnangebot nach Wohnungsschlüsse
Aneignung der Wohnumgebung eigener Charakter Nahversorgung
Schulen Bibliotheken Kirchen kultur Einrichtung sozial Einrichtung
Spiel u. Sportflächen Begegnungsfrequenz erhöhen
Dimensionierung der Gebäude nach Maßstab des Fußgängers
Nahe Versorgungseinrichtungen Systematik des Fußwegenetzes
Restriktive Behandlung d. Pkw
Kommunikationsachsen Gemeinschaftsfläche und Treffpunkte

Anschluss an die Stadt
Technische Innovation Positive Presse
Neuzonierung soziale Mieten Wachstum in Hamburg
Moderne Architektur setzt sich als Trend durch
Kooperation mit der Verwaltung
Variable Grundrisse
Umnutzung von Innenräumen
Gestaltungsmöglichkeit der Fassaden
Vitalisierung des Sees Innenhöfe
Fußgängerzone Engagement der Bewohner
Flachdächer
Große Freifläche

Leerstand
Generelle Ablehnung der Modernen Architektur
Schlechte Außenwahrnehmung
Mangelnde Anpassung an den wandelnden Bedarf der
Bewohner
Schlechter Zustand des Freiraums und der Gebäude
Fehlende ÖPNV Anbindung

Chancen

Bedrohungen

Bedrohungen

Nach meiner Bau-Analyse sind es nur wenige Punkte, die die Funktionalität der Siedlung Steilshoop bedrohen. Sie können im Bestand behoben werden:

- Fehlende ÖPNV Anbindung
- Schlechter Zustand des Freiraums und der Gebäude
- Mangelnde Anpassung an den wandelnden Bedarf der Bewohner
- Schlechte Außenwahrnehmung
- Generelle Ablehnung der modernen Architektur

Zwischenfazit

Zu Beginn meiner Arbeit bin ich davon ausgegangen, dass eine Neuprogrammierung der Siedlung notwendig sei, um die Lebensqualität in Steilshoop für die Bewohner zu verbessern. Nach den Erkenntnissen, die ich im Laufe meiner Recherche, nach Auswertung und meinen Besuchen vor Ort gewonnen habe, ist ein erstes Ergebnis, dass einschneidende bauliche Maßnahmen nicht nötig sind. Die Stärken der Siedlung sind durch die SWOT-Analyse hervorgetreten und ich sehe die übergeordneten Ziele als erreicht. Ich denke nicht an eine Umgestaltung von Steilshoop im Sinne von Lucien Kroll, der durch den weiteren Bau mit der Moderne bricht, er legt vor allem Wert auf das Prinzip Partizipation. Steilshoop hat viele vorhandene Chancen, an die angeknüpft werden kann, um die Siedlung über das Maß des Nötigen hinweg umzugestalten, wenn denn der Wunsch besteht. Ich sehe jedoch keinen Bedarf. Weitere Punkte, die ich als Schwachpunkte dargestellt habe, sind zwar negativ zu bewerten, stellen aber nicht die Qualität der Siedlung in Frage und sind immer mit einer Chance verbunden.

Es sollte jedoch ein Konzept entwickelt werden, das Missständen entgegenwirkt, die eine Bedrohung darstellen.

perspektive
steilshoop

Der einzig städtebauliche Mangel, nämlich die fehlende schnelle ÖPNV-Anbindung, ist gravierend für die Bewohner von Steilshoop. Die daraus erwachsenen Mobilitätseinschränkungen und Belastungen für Menschen ohne PKW sind massiv. Die Anbindung einer Siedlung von der Größenordnung Steilshoops nur mit Bussen ist untragbar. Die Regierenden in Hamburg müssen sich der Verantwortung bewusst sein und Steilshoop an die Stadt anschließen – auch, wenn die Bewohner von Steilshoop keine große Lobby haben, die sich für ihren Bedarf einsetzt. Momentan scheint jedoch der politische Wille nicht gegeben zu sein, eine Priorität in Steilshoop zu setzen.

Ein realpolitisches Szenario

Das Wachstum Hamburgs ist ungebrochen. Ein wirklicher Wohnungsbedarf besteht und die Regierenden der Bürgerschaft versprechen den Wählern Wohnraum. In Steilshoop sollen weitere 5.000 Wohnungen realisiert werden. Das ehemalige Arbeiterviertel Barmbek ist zum „In-Viertel“ geworden und somit ist die Wohnlage Steilshoop attraktiver. Der zuständige Bezirksleiter von Wandsbek weigert sich aber, Wohnungen zu genehmigen und stellt sich mit seiner Fraktion gegen den Beschluss der Bürgerschaft. Seiner Meinung nach ist eine weitere Nachverdichtung Steilshoops bei gegebenem ÖPNV-Anschluss untragbar. Nur die Erfüllung einer Bedingung kann die Bezirksversammlung umstimmen, nämlich der Anschluss Steilshoops an die Schnellbahn.

Der Wohnbedarf der Bevölkerung wächst und damit der Druck auf die Regierung zum Handeln. Die Bürgerschaft könnte zwar den Bebauungsplan auch ohne die Zustimmung der Wandsbecker beschließen, doch möchte der Bürgermeister die Wählerschaft Hamburgs nicht gegen sich aufbringen – jetzt, wo das Interesse der Öffentlichkeit geweckt ist. Die Wohnungen in Steilshoop müssen gebaut werden. Die Ausweisung neuer Bauflächen gefährdet die ökologische Bilanz Hamburgs - die Stadtbahn nach Steilshoop wird ebenso beschlossen, wie der Bau neuer Wohnungen in Steilshoop. Und die Bauinvestoren Steilshoops beteiligen sich anteilig an den Kosten der Schnellbahn.

FAZIT

»Hier können Kinder spielen oder Dreirad fahren, wie sie es auf dem Bürgersteig in anderen Bezirken dürfen. Hier können die jugendlichen Gangster nachts zum Kummer der Bewohner umherstrolchen. (...) Ein Gebäude gehört den Bewohnern nicht, wenn es nicht fähig ist, die zweifelhaften Seiten des Lebens ebenso zu absorbieren wie die erfreulichen.«

Der japanische Architekturtheoretiker Noboru Kawazoe lobte das Wohnhaus „Harumi“ von Kunio Maekawa in Tokio 1959 in dieser Weise. In Steilshoop ist Platz für eine heterogene Gesellschaft geschaffen worden. Jeder kann den Raum nutzen. Die offene Struktur kann sich jeder aneignen, wie er oder sie ihn braucht.

Mir gefällt die Gestaltung der Großwohnsiedlung. Ich kenne wenige Orte in Hamburg, an denen so viele Kinder unterwegs sind. Sie benutzen den Raum richtig, sie nehmen so viel ein, wie ihr Spiel gerade erfordert. Die Freiheit der Kinder in der Siedlung ist beachtlich.

Schade, dass die Erwachsenen sich nicht trauen einfach rauszugehen sich auf die Wiese zu legen und ein Buch im Innenhof zu lesen.

Die Annahme, dass die Planer ein Angebot in den Raum stellt und die Menschen es einfach nutzen, funktioniert nicht, sonst würde nicht das viele Moos auf den Sitzbänken wachsen, obwohl Steilshoop mühevoll für den Menschen gestaltet worden ist.

Doch auch wenn die Menschen sich nicht setzen oder den ganzen Innenraum ausfüllen, die Siedlung funktioniert. Die Fußgängerzone kann nicht nur als Kommunikationsachse, sondern auch einfach als Verkehrsträger dienen und die Innenhöfe müssen kein Aufenthaltsort sein und sind trotzdem einfach eine schöne Stadtlandschaft und bilden Natur.

Ich denke, dass nicht alle Erwartungen der Planer an Steilshoop erfüllt worden sind, aber die Überprüfung fällt schwer. Herr Fahrenholtz hat es in unserem Gespräch höflich als „kindlich“ bezeichnet die städtebaulichen Ziele von damals mit den Maßstäben von heute überprüfen zu wollen und bestimmt hat er damit Recht. Mir die Realität von damals vorzustellen, scheint mir nun fast unmöglich. Ebenso ist es schwierig, die Maßstäbe der Bewertung und Zielsetzung sowie die Vorstellungen von Zukunft nachzuvollziehen. Dennoch hat der Versuch das Verständnis und so die Akzeptanz gegenüber der Modernen Architektur bei mir gesteigert.

Die parallelen Entwicklungen auf internationaler, städtischer und lokaler Ebene in Zusammenhang zu stellen, ist wahrscheinlich nur mit dem Blick auf Geschichte möglich.

Für meine Generation und die nachfolgenden sind die 1960 schon Frühgeschichte, die wir als solche annehmen müssen. Die Lebensrealität in der wir aufgewachsen sind, ist in den Nachkriegsjahren aufgebaut worden. Diese sollten wir als solche schützen und nicht dem Verfall preisgeben. Ein Abriss würde bedeuten, dass unsere Generation genauso schonungslos mit der Moderne umgeht, wie damals mit den Gründerzeitvierteln umgegangen wurde - was heute so viele bedauern.

Das Image der Großwohnsiedlungen ist schlecht, schlecht für die Menschen die dort wohnen, schlecht für den Zustand der Siedlungen, weil sie nicht geachtet werden. Die meisten schauen sich die Orte nicht an, sind nur von negativ berichtenden Medien geprägt und denken alle die in Beton aufwachsen, teilen das Schicksal der Christiane F. Die schlechte Außenwahrnehmung identifiziere ich neben der fehlenden Anbindung an die Stadt als große Bedrohung für die Siedlung.

Ich habe versucht in meiner Bachelorarbeit das Positive, vielleicht auch das Normale in Steilshoop zu betrachten. Ich wollte die Darstellung der einprägsamen Riesenstruktur von oben oder des nachverdichteten Zentrums vermeiden, weil dies nur ein Block von 20 ist, der wieder das Image prägt.

Steilshoop ist schon tausendfach untersucht, doch es scheint noch nicht genug zu sein, um die Siedlung vom Negativbild zu befreien. In der ersten Gesamtdokumentation des BmBau werden drei Bände über Steilshoop angekündigt – eines über die städtebauliche Planung, eines über die Bauausführung und in Band drei sollte eine kritische Würdigung enthalten. Leider ist der Band nach meinen Recherchen nie erschienen – Warum nicht?
- Aus Angst Handlungsbedarf aufzudecken oder Fehlplanungen zuzugeben?

Ich denke ein dritter Band hätte nicht zum Ergebnis, dass Steilshoop eine schlechte Siedlung ist und die Stärken würden herausgestellt werden. Eine kritische Würdigung ist die Chance mit Vorurteilen aufzuräumen.

Anhang

Endnoten

Expose 1-6

1. Meyhöfer (2007) zit. N. Kersting 2009, S. 167
2. Fritz Schumacher zit. N. Krieger 1995, S.171
3. vgl. Hans Adrian Stadtbaurat H, 1975
4. vgl. Kil 2010, S. 16
5. Ebd,
6. Amber Sayah o.J. zit. N. Kil 2010, S. 17

Struktur

1. Sullivan, 1896 zit. n. Peorschke 2005, S.10
2. Grimmiger 1980, S. 92
3. Sullivan 1896 zit. n. Heinric 2011, S. 3
4. Lüniger 1981 zit. n. Hecker 2007, S. 23
5. O.A., o.J.: mdl. Mitteilung
6. Kenneth 2001, S. 229
7. vgl. Kenneth 2001, S. 230
8. Curtis 1995, S. 437
9. P. Turner 1902 zit. n. Klutermann 2003, S. 2
10. Klotz 1984, S. 24 ff
11. Klotz 1984, S. 24 ff
12. Klotz 1984, S. 24 ff
13. Curtis 1995 S. 548
14. ebd.
15. Frampton 2001, S. 231
16. Ebd.
17. Ebd.
18. Le Corbusier zit. n. Frampton 2001, S.231
19. Vgl. Deleuze 1992, S. 10
20. Vgl Deleuze 1992, S. 15
21. Baberowski 2005, S. 179
22. Hecker 2007, S. 99
23. Hertzberger 2005, S. 23
24. Starship magazine o.J.
25. Vgl. Hecker 2007, S 164
26. Mitscherlich 1965, S 26
27. Vgl A. van Eyck 1959 zit. N. Hecker 2007, S. 27

28. Rauterberg 2010, S 1

Die Leitbilder Hamburgs 1960

1. Schubert 2005, S. 63
2. Siebel 1989 zit. n. Schubert 2005, S. 63
3. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 23
4. Ebd.
5. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 17
6. Ebd.
7. Braum 2009, S. 33
8. Ebd.
9. Ebd.
10. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 18
11. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 17
12. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 15
13. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 18
14. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 54
15. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 18
16. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 54
17. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 18
18. Ebd.
19. Ebd.
20. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 42
21. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 44
22. Ebd.
23. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 25
24. Ebd.
25. Bmbau 1976, S. 44
26. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 19
27. Unabhängige Kommission für den Aufbauplan 1960 1967, S. 16
28. Bmbau 1976, S. 37
29. Bmbau 1976, S. 38

Bau Steilshoop

1. BmBau 1976, S. 59
2. BmBAu 1976, S. 73
3. BmBau 1976, S. 54
4. Bmbau 1976, S. 7
5. Bmbau 1976, S. 109
6. Bmbau 1976, S. 111
7. Ebd.
8. Bmbau 1976, S. 112
9. Kersting 2009, S. 80
10. Schubert 2005, S. 260
11. Abendblatt 1972, 249
12. Manzelmann 1974, S. 438
13. Schubert 2005, S. 260

Im Siegel der Presse

1. Adrians 1975, S. 405
2. O.V. Baumeister 1972, S.1418
3. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2010,S. 153

Literaturverzeichnis

Adrian, Hans (1975): Steilshoop- mittelmäßig bis hervorragend.

In: Der Architekt, 9/1975, Verlag DAS BEISPIEL GmbH, Darmstadt, S. 404-408.

Baberwoski, Jörg (2005): Geschichtestheorien von Hegel bis Foucault.

1. Aufl., Beck, München.

Braun, Michael; **Welzbacher**, Christian (2009): Nachkriegsmoderne in Deutschland: eine Epoche weiterdenken.

Brikhäuser Verlag, Basel.

Online im Internet: URL: http://books.google.de/books?id=tGsTpp2BTOQC&pg=PA33&lpg=PA33&dq=CIAM+City+Nord+1959&source=bl&ots=u1SCwg4J7v&sig=PCXZN6Ct9fLYB2jaUzLWI4fnd7c&hl=de&ei=B3I9Tr_yBY76sgacolzrDw&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3&ved=0C DIQ6AEwAg#v=onepage&q=CIAM%20City%20Nord%201959&f=false (13.10.2011).

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Bmbau) (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop.

Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Bmbau) (Hrsg.) (1979): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop.

Band 2: Bauplanung und Baudurchführung, Rock & Co., Wolfenbüttel.

Curtis, William j.r. (1995): Moderne Architektur seit 1900.

3. Aufl., Phaidon Verlag, Berlin.

Deleuze, Gilles (1992): Woran erkennt man den Strukturalismus?

3. Aufl., Merve Verlag, Berlin.

Frampton, Kenneth (2001): Die Architektur der Moderne, Eine kritische Baugeschichte.

7. Aufl., Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart.

Freie Hansestadt Hamburg, Behörde für Bau und Verkehr (BBV) (Hrsg.) (2003): 50 Jahre Bodenordnung in Hamburg Flächenmanagement durch Umlegung und Grenzregelung.

Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung, Hamburg.

Frezer, Jesko (o.J.): Die Idee der Straße ist vergessen worden.

Online im Internet: URL: <http://starship-magazine.org/index.php?page=item&issue=5&pages=30ff> (13.10.2011).

Hecker, Michael (2007): Einfluss „strukturalistischer“ Theorien auf die Entwicklung architektonischer und städtebaulicher Ordnungs- und Gestaltungsprinzipien in West-Deutschland im Zeitraum von 1959-1975.

Dissertation am Institut für Städtebau, Fakultät Architektur und Stadtplanung, Universität Stuttgart, Stuttgart.

Heinrich, Irene (2011): Funktionalismus im Wohnbau.

Seminararbeit, technische Universität Graz, Graz.

Hertzberger, Hermann (2005): Lessons for Students in Architecture.

5. Aufl., 010 Publisher, Rotterdam.

Kersting, Martin (2009): Steilshoop. ...aus dem Haus tretend möchte ich Bäume sehen ... Geschichte des Stadteils von den Anfängen bis zur Gegenwart. 1. Auflage, Distichon Verlag Goswin Luksch, Hamburg.

Kil, Wolfgang (2010): Die unbeschwerten Jahre.

In: DAB regional, 05/2010, Corporate Publishing Services GmbH, Düsseldorf, S.16-17.

Klotz, Heinrich (1987): Moderne und Postmoderne: Architektur der Gegenwart 1960-1980.

3. Aufl., Vieweg+Teubner, Braunschweig/Wiesbaden, S.24-34.

Online im Internet: URL: http://books.google.de/books?id=tGsTpp2BTOQC&pg=PA33&lpg=PA33&dq=CIAM+City+Nord+1959&source=bl&ots=u1SCwg4J7v&sig=PCXZN6Ct9fLYB2jaUzLWI4fnd7c&hl=de&ei=B3I9Tr_yBY76sgacolzrDw&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3&ved=0CDIQ6AEwAg#v=onepage&q=CIAM%20City%20Nord%201959&f=false (05.10.2011).

Krieger, Peter (1995): Wirtschaftswunderlicher Wiederaufbau- Wettbewerb“ Architektur und Städtebau der 1950er Jahre in Hamburg. Dissertation, Fachbereich Philosophie, Universität Hamburg, Hamburg.

Kultermann, Udo (2003): Die Architektur im 20. Jahrhundert. 6. überarbeitete Aufl., Springer Verlag, Wien.

Manzelmann, Karl (1974): Wettbewerb „Fußgängerachse Ost“ in Steilshoop.

In: Garten und Landschaft, 3/1974, Callwey Verlag GmbH & Co. KG, München, S. 438-440.

Nachbarschaftsverband Karlsruhe, Planungsstelle (Stadtplanungsstelle Karlsruhe) (Hrgs.) (2004): Flächennutzungsplan 2010, Erläuterungsbericht Band 1.

2. Aufl., Online im Internet: URL: <http://nachbarschaftsverband.karlsruhe.de/erlbe1.htm> (Stand 11.09.2011).

o.V. (1972): Hamburg-Steilshoop,

In: Baumeister, 12/1972, Callwey Verlag GmbH & Co. KG, München, S. 1414-1418.

Peters, Paul Hans (1961): Wettbewerb Hamburg-Steilshoop.

In: Baumeisters, 9/1961, Callwey Verlag GmbH & Co. KG, München, S. 877-891.

Poerschke, Ute (2005): Funktion als Gestaltungsbegriff. Eine Untersuchung des Funktionsbegriffs in architekturtheoretischen Texten.

Dissertation, Fakultät Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung, brandenburgische und technische Universität Cottbus, Cottbus.

Rauterberg, Hanno (2010): Wie ich versuchte, die 60er Jahre zu lieben.

In: Die Zeit, 11/2010, Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG, Hamburg. Online im Internet: URL:<http://www.zeit.de/2010/11/Architektur-Nachkriegszeit> (20.09.2011).

Schubert, Dirk (2005): Hamburger Wohnquartiere, Ein Stadtführer durch 65 Siedungen.

Dietricher Reimer Verlag Berlin, Berlin.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrgs.) (2010): Hamburger Stadtteil-Profile 2010, Band 9 der Reihe „NORD.regional!“ Online im Internet: URL: http://www.google.de/#sclient=psy-ab&hl=de&site=&source=hp&q=Hamburger+Stadtteil-Profile+2010+Band+9+der+Reihe+%E2%80%9ENORD.regional%E2%80%9C+ISSN+1863-9518&pbx=1&oq=Hamburger+Stadtteil-Profile+2010+Band+9+der+Reihe+%E2%80%9ENORD.regional%E2%80%9C+ISSN+1863-9518&aq=f&aqi=&aql=1&gs_sm=e&gs_upl=1572l1572l0l303l1l1l0l0l0l107l107l0.1l1l0&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.,cf.osb&fp=8ff55f221b3c4fe9&biw=1280&bih=647 (19.09.2011).

Unabhängige Kommission für den Aufbauplan der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrgs.) (1967): Hamburg, Stellungnahme zum Aufbauplan 1960. Lütcke & Wulff, Hamburg.

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1** **Die Gegliederte und aufgelockerte Stadt**
Göderitz / Rainer / Hoffmann (Hrsg.) (1957): „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“. Wasmuth, o.O.
- Abb. 2** **Prinzipien der Charta v. Athen**
<http://www.hellenica.de/Griechenland/Architekt/ChartaVonAthen.html/> (5.10.2011)
- Abb. 3** **Modulor**
<http://momentumparis.files.wordpress.com/2011/03/logo-asso-habitants1.jpg> (3.10.2011)
- Abb. 4** **Le plan voisin de Paris**
<http://www.art-magazin.de/blog/wp-content/uploads/2010/02/planvoisin.jpg> (3.10.2011)
- Abb. 5** **unite d´habitation**
<http://brunorigolt.blog.lemonde.fr/files/2009/04/unitedhabitation.1240769019.jpg> (3.10.2011)
- Abb. 6** **Die Homogenität des Funktionalismus**
In: Forum, 4/1960-61, S. 137.
- Abb. 7** **Straßenkinder in London**
http://24.media.tumblr.com/tumblr_lhauj1c69Q1qe0nlvo1_500.jpg (25.9.2011).
- Abb. 8** **Urban Re-identification Grid - Smithons CIAM 1953**
http://4.bp.blogspot.com/_Nsst3ytATcg/TLg9HurDbMI/AAAAAAAAAps/RVtLKuHvaxo/s1600/foto_final.jpg (25.9.2011).
- Abb. 9** **Team X - Berlin 1965**
<http://abav.online.fr/archivos-outros/team10-berlin65.gif> (26.9.2011).
- Abb. 10** **Zwischenraum - Hermann Hertzberger**
Hertzberger, Hermann (2005): Lessons for Students for Architecture. 5. Aufl., 010 Puboisher, Rotterdam, S. 7-8.
- Abb. 11-12** **Students´House Amsterdam - Hermann Hertzberger 1959-1966**
<http://www.flickr.com/photos/krokorr/5473865505/sizes/l/in/photostream/> (10.10.2011)
- Abb. 13** **Hierarchy of human associations - Smithons 1953**
<http://www.cleandesign05.co.uk/Architectural%20Solutions%20for%20Urban%20Housing.htm> (10.10.2011)
- Abb. 14** **Ghorfa Dorf - Vorgestellt CIAM Otterlo 1959**
Newman, Oskar (1961): CIAM '59 in Otterlo, Stuttgart, S. 155.
- Abb. 15** **archaisches Pueblo Dorf - Bsp. für menschliches Bauen 1962**
Hecker, Michael (2007): Einfluss „strukturalistischer“ Theorien auf die Entwicklung architektonischer und städtebaulicher Ordnungs- und Gestaltungsprinzipien in West-Deutschland im Zeitraum von 1959-1975. Dissertation am Städtebau Institut, von der Fakultät Architektur und Stadtplanung, Universität Stuttgart, Stuttgart S, 42, Abb 6.
- Abb. 16** **Ghorfa Schema Omarakana-Dorfes - Schema des Bororo- Dorfes (rechts)**
Levi-Strauss, Claude **Strukturelle Anthropologie (1967) in** Hecker, Michael (2007): Einfluss „strukturalistischer“ Theorien auf die Entwicklung architektonischer und städtebaulicher Ordnungs- und Gestaltungsprinzipien in West-Deutschland im Zeitraum von 1959-1975. Dissertation am Städtebau Institut, von der Fakultät Architektur und Stadtplanung, Universität Stuttgart, Stuttgart S, 71, Abb. 6.
- Abb. 17** **Archaische Bauweise - Vorgestellt Forum 1959**

o.V. (1959): o.T. In: Forum, Jg.7, S.197

In Hecker, Michael (2007): Einfluss „strukturalistischer“ Theorien auf die Entwicklung architektonischer und städtebaulicher Ordnungs- und Gestaltungsprinzipien in West-Deutschland im Zeitraum von 1959-1975. Dissertation am Städtebau Institut, von der Fakultät Architektur und Stadtplanung, Universität Stuttgart, Stuttgart, S. 113.

Abb. 18 Dorfstraße in Neu - Guinea - Vorgestellt Forum 1959

o.V. (1959): o.T. In: Forum, Jg.7, S.224 In: Hecker, Michael (2007): Einfluss „strukturalistischer“ Theorien auf die Entwicklung architektonischer und städtebaulicher Ordnungs- und Gestaltungsprinzipien in West-Deutschland im Zeitraum von 1959-1975. Dissertation am Städtebau Institut, von der Fakultät Architektur und Stadtplanung, Universität Stuttgart, Stuttgart S.114.

Abb. 19-24 Vom homogenen Körper zur differenzierten Struktur - Forum 1959

o.V. (1959): o.T. In: Forum, Jg.8, S.271,272,273,274

Abb. 25 Habitat 67 - Moshe Safdie Montreal Expo 1967

<http://carrot.a.tu-berlin.de/sites/projects/ideaplan/idea-projects.htm> (15.10.2011)

Abb. 26 Valley section - Vorgestellt CIAM 1954

Welter, Volker M.(o.J.): Post-war CIAM, Team X, and the Influence of Patrick Geddes. Five Annotations by Volker M. Welter, <http://www.team10online.org/research/papers/delft1/welter.pdf> S.23 (18.10.2011)

Abb. 26-27 Waisenheim - Aldo van Eyck Amsterdam 1960

<http://cdn.archdaily.net/wp-content/uploads/2011/07/1311045361-1.jpg> (10.10.2011)

Abb. 28 „Otterlo Circles“

http://www.team10online.org/team10/eyck/otterlo-circles_sm.jpg (15.10.2011).

Abb. 29 Wettbewerb Golden Lane Wohnprojekt - Alison and Peter Smithon London 1952

<http://carrot.a.tu-berlin.de/sites/projects/large-scalell/largescalell-referenzen.htm> (15.10.2011).

Abb. 30 Wettbewerb Golden Lane Wohnprojekt - „The street in the air“ - Alison and Peter Smithon London 1952

<http://carrot.a.tu-berlin.de/sites/projects/large-scalell/largescalell-referenzen.htm> (8.10.2011).

Abb. 31 Free University - Shadrach Woods Berlin 1973

<http://library.columbia.edu/indiv/avery/da/collections/woods.html> (25.9.2011).

Abb. 32 Free University - Shadrach Woods Berlin 1973

Hertzberger, Hermann (2005): Lessons for Students for Architecture. 5. Aufl., 010 Puboisher, Rotterdam, S. 117.

Abb. 33 Centraal Beheer Apeldoorn - Das Gebäude als kleine Stadteinheit - Hermann Hertzberger 1972

Hertzberger, Hermann (2005): Lessons for Students for Architecture. 5. Aufl., 010 Puboisher, Rotterdam, S. 23.

Abb. 34 Centraal Beheer Apeldoorn - Das Gebäude als kleine Stadteinheit - Hermann Hertzberger 1972

Hertzberger, Hermann (2005): Lessons for Students for Architecture. 5. Aufl., 010 Puboisher, Rotterdam, S. 134.

Abb. 35 Kashba - „Die Stadt unterm Wohndach - P. Bloom Hengelo 1973

http://www.strabrecht.nl/sectie/ckv/10/Architectuur/Struct/06.01_Blom_Piet,_woningbouwcomplex_%27De_Kasbah%27,_Hengelo_1969-73.jpg (18.10.2011).

Abb. 36 Kashba - „Die Stadt unterm Wohndach - P. Bloom Hengelo 1973

http://www.bauwelt.de/sixcms/media.php/797/thumbnails/Blom_Dossier_BW_Teasebild_6.jpg.375947.jpg

(15.10.2011).

- Abb. 37** **Aufbauplan 1960**
Unabhängige Kommission für den Aufbauplan Hamburg (Hrsg.) (1967): Stellungnahme zum Aufbauplan 1960 der freien Hansestadt Hamburg. Lütcke & Wulff, Hamburg, Abb.1.
- Abb. 38** **Konzeption der Wohnbauflächenverteilung nach Bebauungsdichte mit Schnellbahn und zentralen Standorten**
Unabhängige Kommission für den Aufbauplan Hamburg (Hrsg.) (1967): Stellungnahme zum Aufbauplan 1960 der freien Hansestadt Hamburg. Lütcke & Wulff, Hamburg, Abb.4.
- Abb. 39** **Änderung des Wohnungsschlüssels**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 2: Bauplanung, Baudurchführung, Bonn, S.60.
- Abb. 40** **„Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“**
Göderitz / Rainer / Hoffmann (Hrsg.) (1957): „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“. Wasmuth, o.O.
- Abb. 41** **Zentralität**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S.49.
- Abb. 42** **Luftaufnahme City Nord.**
http://www.architekturarchiv-web.de/bilder/city_nord_luftaufnahme.jpg (10.10.2011).
- Abb. 43** **Bevölkerungsentwicklung im Raum Steilshoop**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 23.
- Abb. 44** **Generalbebauungsplan 1944, Erste Skizze**
<http://www.mahnmal-st-nikolai.de/deu/data/index.php> (15.10.2011).
- Abb. 45** **Aufbauplan 1969**
Kartenarchiv Hafen-City-Universität, Hamburg, 2011
- Abb. 46** **Flächennutzungsplan 1973 - M: 1:20 000**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 33.
- Abb. 46** **1.Preis**
Bestand Graaf im Hamburger Architekturarchiv, Mappe W 6.5: Wettbewerb Wohnstadt Steilshoop 1960-1961
- Abb. 47** **2.Preis**
Bestand Graaf im Hamburger Architekturarchiv, Mappe W 6.5:
Wettbewerb Wohnstadt Steilshoop 1960-1961

- Abb. 48-51, 55 Niederschrift über die Sitzung des Preisgerichts für den öffentlichen Wettbewerb zur Bebauung eines Geländes in Hamburg Steilshoop 1961**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 77.
- Abb. 52 Ankauf Bakema**
Bestand Graaf im Hamburger Architekturarchiv, Mappe W 6.5: Wettbewerb Wohnstadt Steilshoop 1960-1961
- Abb. 53 Ankauf Smithons**
Bestand Graaf im Hamburger Architekturarchiv, Mappe W 6.5: Wettbewerb Wohnstadt Steilshoop 1960-1961
- Abb. 54 Ankauf Candilis**
Bestand Graaf im Hamburger Architekturarchiv, Mappe W 6.5: Wettbewerb Wohnstadt Steilshoop 1960-1961
- Abb. 56 1. Ankauf Dipl. Arch.G.Candilis - Mitarbeiter: A. Josic, S. Woods, C. Beriger, Paris**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 93.
- Abb. 57 Erster Entwurf der Architektengemeinschaft - Planschema**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 110.
- Abb. 58 Erster Entwurf der Architektengemeinschaft - Planschema mit weiteren Eintragungen**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 110.
- Abb. 59 Modell des Ladenzentrums von Südenseite**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 121.
- Abb. 60 Gesamtmodell von oben**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 129.
- Abb. 61 Gesamtmodell von Süden**
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 129.
- Abb. 62 Bebauungsplan Steilshoop 3**

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 147.

Abb. 63 Begründung des Bebauungsplans Steilshoop 3

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 143.

Abb. 64 Modell nach der Bearbeitung

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 146.

Abb. 65 Modell nach der Bearbeitung

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 146.

Abb. 66 Grundkarte von 1968 für den Bereich Steilshoop vor Baubeginn der Wohnsiedlung Steilshoop - M: 1:50 000

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 1: Städtebauliche Planung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S. 9.

Abb. 67 1. Preis Mittelachse ost Ausführungsplan

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 2: Bauplanung, Baudurchführung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S.338.

Abb. 68 Beurteilungen des Preisgerichts, 1. Preis

Manzelmann, Karl (1974): Wettbewerb „Fußgängerachse Ost“ in Hamburg-Steilshoop. In: Garten und Landschaft, 3/1974, S. 438-440.

Abb. 69-77 Bestand Matthaei im Hamburger Architekturarchiv, Fotos 223-299.

Abb. 78 Flexible Wohnungen

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 2: Bauplanung, Baudurchführung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S.36.

Abb. 79 Grundriss Wohnmodell

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 2: Bauplanung, Baudurchführung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S.127.

Abb. 80

Schnitt: Block 13

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 2: Bauplanung, Baudurchführung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S.157.

Abb. 81

Sondereinrichtungen Block 16

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 2: Bauplanung, Baudurchführung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S.166.

Abb. 82

Schnitt: öffentliche Bücherhalle

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1976): Gesamtdokumentation Hamburg-Steilshoop. Demonstrativmaßnahme mit experimentellen Wohnformen und Gemeinschaftseinrichtungen. Band 2: Bauplanung, Baudurchführung, Rock & Co., Wolfenbüttel, S.233.

Abb. 83

Steilshoop im Aufbau

Bestand Matthaei im Hamburger Architekturarchiv, Fotos 223-299.

Abb. 84

Wettbewerb „Fußgängerachse Ost“ in Hamburg-Steilshoop. In: Zeitschriften Garten und Landschaft 1974

Manzelmann, Karl (1974): Wettbewerb „Fußgängerachse Ost“ in Hamburg-Steilshoop. In: Garten und Landschaft, 3/1974, S.438-440.

Abb. 85

Hamburg-Steilshoop. In: Baumeister, Heft 12/1972

Peters, Paul Hans (1961): Wettbewerb Hamburg-Steilshoop. In: Baumeister, 12/1972, S.877-891

Abb. 86

Quartiersplätze in neuen Wohngebieten. Das Beispiel Hamburg-Steilshoop. In: Bauwelt Nr. 1984

Obermaier / von Seggern (1984): Quartiersplätze in neuen Wohngebieten. Das Beispiel Hamburg-Steilshoop. In: Bauwelt, Jg. 38, S.1640-1643

Abb. 87

Im Gespräch: das Wohnmodell Steilshoop. In: Bauwelt 1974

o.V. (1974): Im Gespräch: das Wohnmodell Steilshoop. In: Bauwelt, Jg. 44, S.1443-1448

Abb. 88

o.V. (1981): „Die Betonsilos sind für die Kinder sehr schädlich“. In: Hamburger Abendblatt, Jg.248, S.5

Abb. 89

o.V. (1973): Aus Baracken in komfortable Wohnungen. In: Hamburger Abendblatt, Jg.187, S.4

Abb. 90

o.V. (1974): Hamburger Familien wollen besser leben - und scheitern. In: Hamburger Abendblatt, Jg.271, S.16

Abb. 91

o.V. (1973): Nach dem „Knast“ Hife in Steilshoop. In: Hamburger Abendblatt, Jg.89, S.25

Abb. 92

o.V. (1973): „Das wird ein neues Getto“. In: Hamburger Abendblatt nr 1973 nr 26 seite 3

- Abb. 93** o.V. (1978): „Wohnmodell Steilshoop!“ Aus für das. In: Hamburger Abendblatt, Jg.166, S.3
- Abb. 94** o.V. (1970): Beratungsstelle für Bürger in Steilshoop. In: Hamburger Abendblatt, Jg.237, S.3
- Abb. 95** o.V. (1971): Die Privaträume sind klein - zugunsten der Wohngemeinschaft. In: Hamburger Abendblatt, Jg.183, S.7
- Abb. 96** o.V. (1986): Zu teuer: Das Aus für die U-Bahn-Strecke nach Steilshoop?. In: Hamburger Abendblatt, Jg.190, S.4
- Abb. 97** o.V. (1988): Steilshoop: Kind vom Balkon geworfen. In: Hamburger Abendblatt, Jg.102, S. 1
- Abb. 98** Bezirksgruppe Hamburg-Nord. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/52/Bezirkskarte_Hamburg-Nord.png (15 Okt.2011).
- Abb 99-101** DSGK dfx. 6842,7042, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Maßstab 1:1000, 2011 verändert
- Abb 102-108** Stadtmodell 2. 6842, 6843, 6942, 6943, 7042, 7043 Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Maßstab 1:1000, 2011, verändert.
- Abb 99-101** DSGK dfx. 6842,7042, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Maßstab 1:1000, 2011, verändert
- Abb. 113** Bezirksgruppe Nord, <http://www.hvv.de/pdf/fahrplaene/usar/USAR-Plan.pdf> (10 Okt. 2011)

