



NACHVERDICHUNG HAMM-HORN
M1 STUDIENPROJEKT HCU HAMBURG

Städtebaureform und Nachverdichtung in Hamm und Horn

M 1 - Studienprojekt

*HafenCity Universität Hamburg
Master of Science Stadtplanung
1. Semester WS 2013 / 2014*

Projektteam:

Philipp Klein	30	16	715
Ronja Krämer	60	21	895
Sophia Lobinger	60	22	964
Sharon Macele	30	22	260
Attila Tihanyi	60	19	831

Betreuung: Sandra Reershemius

Hamburg, den 27.03.2014

Inhaltsverzeichnis	
Abkürzungsverzeichnis	IV
Darstellungsverzeichnis	V
1 Einleitung	1
1.1. Einführung in das Thema	1
1.2. Frage- und Problemstellung	2
1.3. Methodisches Vorgehen	4
2 Theoretischer Hintergrund	6
2.1. Stadt- und Städtebaugeschichte	6
2.1.1. Zeitgeschichte der Stadt Hamburg	7
2.1.2. Die Wohnungsbaureform	16
2.1.3. Fritz Schumacher	21
2.1.4. Entwicklung und Kategorisierung städtebaulicher Typologien	31
2.1.5. Stadtgeschichte des Projektgebietes – Hamm und Horn	36
2.1.6. Exkursion nach Berlin: Die Welterbesiedlungen	50
2.2. Baurecht	55
2.3. Leitbilder	59
2.4. Nachverdichtung	60
2.4.1. Formen, Potentiale und Kriterien	61
2.4.2. Nachverdichtungsbeispiele aus der Praxis – Hamburg	64
2.4.3. Zwischenfazit	69
3 Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse	71
3.1. Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet	74
3.1.1. Erste Gebietsanalyse	76
3.1.2. Zweite Gebietsanalyse anhand der ersten Gebietsbegehung	90
3.1.3. Auswahl des Untersuchungsgebiets	94

3.2. Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten	98
3.2.1. Freiflächen, Landschaftsprogramm und Freiraumbedarfsanalyse	100
3.2.2. Gebäudestruktur und Wohnen	104
3.2.3. Nutzungen	108
3.2.4. Verkehr	112
3.2.5. Stadtbild	114
3.2.6. Raumproportionen	116
3.2.7. Lärmkartierungen	118
3.2.8. Grundflächen- und Geschossflächenzahl	122
3.2.9. Baurecht/ Bebaubare Flächen nach Abstandsflächenregelungen	124
3.3. Analyseerkenntnisse	127
3.3.1. Nachverdichtungspotentiale	127
3.3.2. Defiziträume	130
4. Konzept und Handlungsempfehlungen	133
4.1. Leitbilddiskussion und Entwicklung eigener Leitbilder	133
4.2. Quartierskonzept für Hamm-Mitte	138
4.3. Stegreifentwürfe	143
4.3.1. Attraktives Wohnen und Arbeiten – Zusammen und doch getrennt	144
4.3.2. Wohnqualität durch passiven Lärmschutz	147
4.3.3. Attraktive Wohnmöglichkeiten im ruhigen Hinterhof	150
4.3.4. Der Bunker als Bindeglied in der grünen Achse	156
4.3.5. Quartierszentrum durch Nachverdichtung	159
4.4. Zwischenfazit	162
5. Fazit	164
5.1. Erkenntnisse aus der Projektarbeit	164
5.2. Reflexion der Projektarbeit und Vorgehensweise	169
5.3. Ausblick	170
Quellenverzeichnis	IX
Anhang	XIX

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BPVO	Baupolizeiverordnung
BGF	Bruttogeschossfläche
BBauG	Bundesbaugesetz
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
GE	Gewerbegebiet (nach BauNVO)
GRZ	Grundflächenzahl
GFZ	Geschossflächenzahl
HBauO	Hamburgische Bauordnung
MI	Mischgebiete (nach BauNVO)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
WA	Allgemeines Wohngebiet (nach BauNVO)
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Darstellungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Schaubild Projektablauf, Eigene Darstellung	3
Abb. 2. Plan von Hamburg, Lithographie von Gustav Friedrich Hartmann, um 1741, Kossak 2012, 61	8
Abb. 3. Grundriss der Freien Stadt Hamburg, um 1839, mit dem vermutlich 1844 eingezeichneten geplanten Aufbauflächen, die beim großen Brand 1842 zerstört wurden, Kossak 2012, 92	8
Abb. 4. Entwicklung des Stadtgebiets Hamburgs 1880 bis 1915, Eigene Darstellung	10
Abb. 5. Hamburg 1880, neue Baugebiete und Ausweitung der Siedlungsflächen, Eigene Darstellung	11
Abb. 6. Fingerplan nach Schumacher und neue Hauptwohngebiete, Eigene Darstellung, Mehlhorn 2012, 312	12
Abb. 7. Vergleich Karte Hamburg 1927 und 1946/49, Eigene Darstellung	13
Abb. 8. Hamburg City-Band, Bebauungsschema, Kossak 2012, 165	14
Abb. 9. Wohnungsbauzeilen in Bramfeld, Kossak 2012, 172	14
Abb. 10. Großsiedlung Steilshoop, Kossak 2012, 179	15
Abb. 11. Mietskasernen um 1900 (Berlin), Senatsverwaltung Berlin o.J.	17
Abb. 12. Dulsberger Bebauungsplan 1913, FHH 1980	18
Abb. 13. Neuer Bebauungsplan von Fritz Schumacher 1918-1919, FHH 1980	18
Abb. 14. Fritz Schumacher, Rohwedder 2012	22
Abb. 15. St. Pancras Bahnhof, London, Colin 2012	23
Abb. 16. New York Palast, Budapest, Terbócs 2007	23
Abb. 17. Eiffelturm, Paris, Benh Lieu Song 2009	24
Abb. 18. Crystal Palace, London, McNeven 1851	24
Abb. 19. Red House, London, Velela 2004	25
Abb. 23. Hotel Tassel, Brüssel, Passold 2010	25
Abb. 20. Casa Batlló, Barcelona, n.n. o.J.	25
Abb. 21. Reök Palast, Szeged, Kozma o.J.	25
Abb. 22. U-Bahn Station Karlsplatz, n.n. 2012	25
Abb. 24. Wohnhaus, Darmstadt, Störfix 2005	25
Abb. 25. Alsterkanal, Eigenes Foto	27
Abb. 26. Alsterkanal, Eigenes Foto	27
Abb. 27. Festungsrayon unbebaut, Schumacher; Arntz 1923, 47	29
Abb. 29. Bebauungsplan des Inneren Festungsrayons, Schumacher; Arntz, W. 1923, Anhang	29

Darstellungsverzeichnis

Abb. 28. Festungsrayon bebaut, Schumacher; Arntz 1923, 112	29
Abb. 30. Johanneum, Verbeet 2009	30
Abb. 31. Hochschule für Bildende Künste, Meinhart 2009	30
Abb. 32. Volksschule Langenfort, Meinhart 2009	31
Abb. 33. Feuerwache Veddel, Hanseat 2012	31
Abb. 34. Qualitative und Quantitative Kriterien von Voigt, Eigen Darstellung nach Voigt 1994, 62f.	33
Abb. 35. Städtebauliche Typologie von Curdes, Curdes 1997, 106	33
Abb. 36. Potentielle Kriterien für das Projekt, Eigene Darstellung	35
Abb. 37. Einordnung Hamm/ Horn, Eigene Darstellung	37
Abb. 38. Hamm/Horn 1880, Eigene Darstellung	42
Abb. 39. Hamm/Horn 1909, Eigene Darstellung	43
Abb. 40. Hamm/Horn 1913/1915, Eigene Darstellung	44
Abb. 41. Hamm/Horn 1927, Eigene Darstellung	45
Abb. 42. Hamm/Horn 1946/1949, Eigene Darstellung	46
Abb. 43. Hamm/Horn 1955, Eigene Darstellung	47
Abb. 44. Hamm/Horn 1968, Eigene Darstellung	48
Abb. 45. Hamm/Horn 1978/1983, Eigene Darstellung	49
Abb. 47. Große Grünflächen um die Gebäuden, Eigenes Foto.	50
Abb. 46. Großsiedlung Siemensstadt, Eigenes Foto	50
Abb. 49. Weiße Stadt, Doris 2009	51
Abb. 51. Gartenstadt Falkenberg, Ouverkerk o.J.	51
Abb. 48. Großsiedlung Britz (Hufeisensiedlung), Berlin Partner GmbH o.J.	51
Abb. 50. Siedlung Schillerpark, Klaus 2011	51
Abb. 52. Wohnstadt Carl Legien, Völjas o.J.	51
Abb. 53. Zeilenbau von Hugo Häring, Eigenes Foto	53
Abb. 56. Fließende Freiräume, Roletschek 2009	53
Abb. 55. Der Panzerkreuzer von Hans Scharoun, Landesdenkmalamt Berlin, Wolfgang Bittner o.J.,	53
Abb. 57. Das Brückenhaus, Torstenww 2012	53
Abb. 54. Park am Ende der Zeilen, Eigenes Foto	53
Abb. 58. Farben auf den Fassaden, Eigenes Foto	54
Abb. 59. Wohngebäude in der Siedlung Schillerpark, n.n. 2009	54
Abb. 60. Begrünter Hintehof, Eigenes Foto	55
Abb. 61. Langer Jammer von Otto Bartning, Eigenes Foto	55
Abb. 62. Baustufentafel aus der BVPO 1938, §11 BVPO 1938	57

Darstellungsverzeichnis

Abb. 63. Baustufentafel Wohngebiete mit geltenden Vorschriften, Eigene Darstellung nach Lechelt 1994, 583	58
Abb. 64. Aufstockung Bebelalle, Reipka; Schlüter o.J.	65
Abb. 65. Aufstockung Bebelalle 2, Reipka; Schlüter o.J.	66
Abb. 66. Aufstockung Bebelalle 3, Reipka; Schlüter o.J.	66
Abb. 67. Siedlung vor dem Umbau, Hiepe o.J.	67
Abb. 68. Siedlung nach dem Umbau, Hiepe o.J.	68
Abb. 69. Lageplan mit Nachverdichtung, Heidenreich & Springer Architekten o.J.	68
Abb. 70. Schaubild Methodik, Eigene Darstellung	73
Abb. 71. Gebietsabgrenzung auf vier Teilgebiete, Eigene Darstellung	90
Abb. 72. Gebietsabgrenzung-Untersuchungsgebiet, Eigene Darstellung	95
Abb. 73. Flächennutzungsplan Hamm-Mitte, FHH o.J.	126
Abb. 74. Planrecht im Untersuchungsgebiet, Eigene Darstellung nach FHH o.J.	126
Abb. 75. Schaubild Leitbilddiskussion, Eigene Darstellung	135
Abb. 76. Stegreifentwurf Nr.1	145
Abb. 77. Stegreifentwurf Nr.2	149
Abb. 78. Stegreifentwurf Nr.3a	153
Abb. 79. Bebaubare Fläche im Hinterhof, Eigene Darstellung	154
Abb. 80. Stegreifentwurf Nr.3b	155
Abb. 81. Stegreifentwurf Nr.4	157
Abb. 82. Stegreifentwurf Nr.5	161
Abb. 83. Potentialflächen in Hamm des Bezirks Hamburg-Mitte, FHH 2013, 189	168

Kartenverzeichnis

Karte 1. Stadtteil- und Projektgebietsgrenzen	77
Karte 2. Projektgebietsabgrenzung	77
Karte 3. Nutzungen	79
Karte 4. Verkehrsinfrastruktur	81
Karte 5. Auszug Landschaftsprogramm Hamburg	83
Karte 6. Bebauungsstruktur	85
Karte 7. Geschossigkeit	87
Karte 8. Gebietsabgrenzung auf sieben Teilgebiete	89
Karte 9. Freiflächen, Landschaftsprogramm und Freiraumbedarfsanalyse	103
Karte 10. Höhenentwicklung und Fassaden	105
Karte 11. Dachform und bewohnte Dachgeschosse	107
Karte 12. Nutzungen	109
Karte 13. Nutzungen Gewerbe	111
Karte 14. Verkehr	113
Karte 15. Stadtbild	115
Karte 16. Raumproportionen	117
Karte 17. a+b: Lärmkartierung Tag und Nacht	119
Karte 18. Grund- und Geschossflächenzahlen	123
Karte 19. Bebaubare Flächen nach Abstandsflächenregelung	125
Karte 20. Nachverdichtungspotentiale	129
Karte 21. Defiziträume	131
Karte 22. Quartierskonzept	139

1 Einleitung

1.1. Einführung in das Thema

Wohnungsnot, Verdrängungsprozesse in der Stadt und Klimakatastrophe sind aktuelle Schlagwörter für Problemfelder, die in der gesellschaftlichen und planerischen Diskussion in Hamburg auftauchen. Noch immer stellt die „Wachsende Stadt“ das Leitbild für die Stadtentwicklung Hamburgs dar, welches den Bedarf an Wohneinheiten in der Stadt erhöht. Zusätzlich besteht Bedarf vor allem in niedrigeren Preissegmenten, deren Bestand, durch auslaufende Sozialbindungen, zunehmend geringer wird. Vor einem Jahrhundert waren es noch *Hygienebedingungen, Armut* und Überbelegungen,

die Reformen in Städtebau und Wohnungspolitik unerlässlich machten und neue städtebauliche Leitvorstellungen entstehen ließen. Zwischen 1920 und 1960 wurden die baulichen Antworten auf die damaligen Probleme entwickelt und viele existieren noch immer, im Original oder nach dem Krieg wiederaufgebaut. Diese Bebauungen prägen heute noch viele Stadtgebiete und waren auch Grundstein für darauffolgende Entwicklungen. Da sich die Problemstellungen in der Stadt verändert haben, werden die Bereiche, die noch heute Strukturen der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ mit großen Grün- und Freiflächenanteilen aufweisen, interessant für das Thema Nachverdichtung. In Hamburg sind zwei typische Stadtteile, die durch die Refor-

Frage- und Problemstellung

men und Leitbilder der damaligen Zeit geprägt worden sind, Hamm und Horn. Die Fragen, die sich vor diesem Hintergrund stellen, sind: Können diese Stadtteile, die die damaligen Probleme lösen sollten, auch den heutigen Anforderungen an Stadtteile gerecht werden? Und wie könnten sie angepasst werden, um bei der Lösung heutiger Problemfelder zu helfen?

1.2. Frage- und Problemstellung

Dieses Projekt untersucht zuerst die Rahmenbedingungen zu Beginn des letzten Jahrhunderts, welche Ideen und Konzepte daraus entwickelt und wie diese in Hamburg-Hamm und -Horn umgesetzt wurden. Hamm und Horn bieten aufgrund ihrer räumlichen Gegebenheiten und den darin enthaltenen abgebildeten verschiedenen Phasen von Stadtgeschichte vielseitige Möglichkeiten eine mehrschichtige Analyse durchzuführen. Aus dieser Analyse werden potentielle Flächen für Nachverdichtung sowie Anforderungen des Gebiets an die zukünftige Stadtentwicklung abgeleitet. Dabei werden moderne Konzepte, die aus Leitbildern und Folgerungen von heutigen Rahmenbedingungen und Problemfel-

dern entstehen, beachtet und diskutiert. Für dieses Projekt liegt der Fokus auf Nachverdichtung, da dabei mit Wohnraumschaffung und Innenentwicklung wichtige aktuelle Handlungsfelder angegangen werden. Mit einer Leitbilddiskussion werden weitere, für dieses Projekt grundsätzlich erstrebenswerte Elemente zukünftiger Stadtentwicklung erarbeitet und erläutert. Diese Grundlagen fließen in die Erstellung von Handlungsempfehlungen, Konzepten und Entwürfen ein. Dabei sollen gegebenenfalls auch Lehren aus der historischen Entwicklung, für moderne Anpassungen, gezogen werden. Aus dem Zusammenspiel von der Geschichte der Stadtteile und neuen Problemfeldern in der Stadtentwicklung ergibt sich für die vorliegende Projektarbeit folgende Fragestellung:

„Wo können potentielle Nachverdichtungsgebiete liegen und wie kann, unter Berücksichtigung historischer Entwicklungen, zeitgemäß dort nachverdichtet werden?“

Abb. 1 (Schaubild Projektablauf) zeigt das Vorgehen zusammengefasst in einem Projektschema. In der oberen Hälfte wird die Annäherung an historische Bebauungsstrukturen gezeigt. Im ersten Schritt werden die Rahmenbedingungen um 1900 bzw. vor dem ersten Weltkrieg

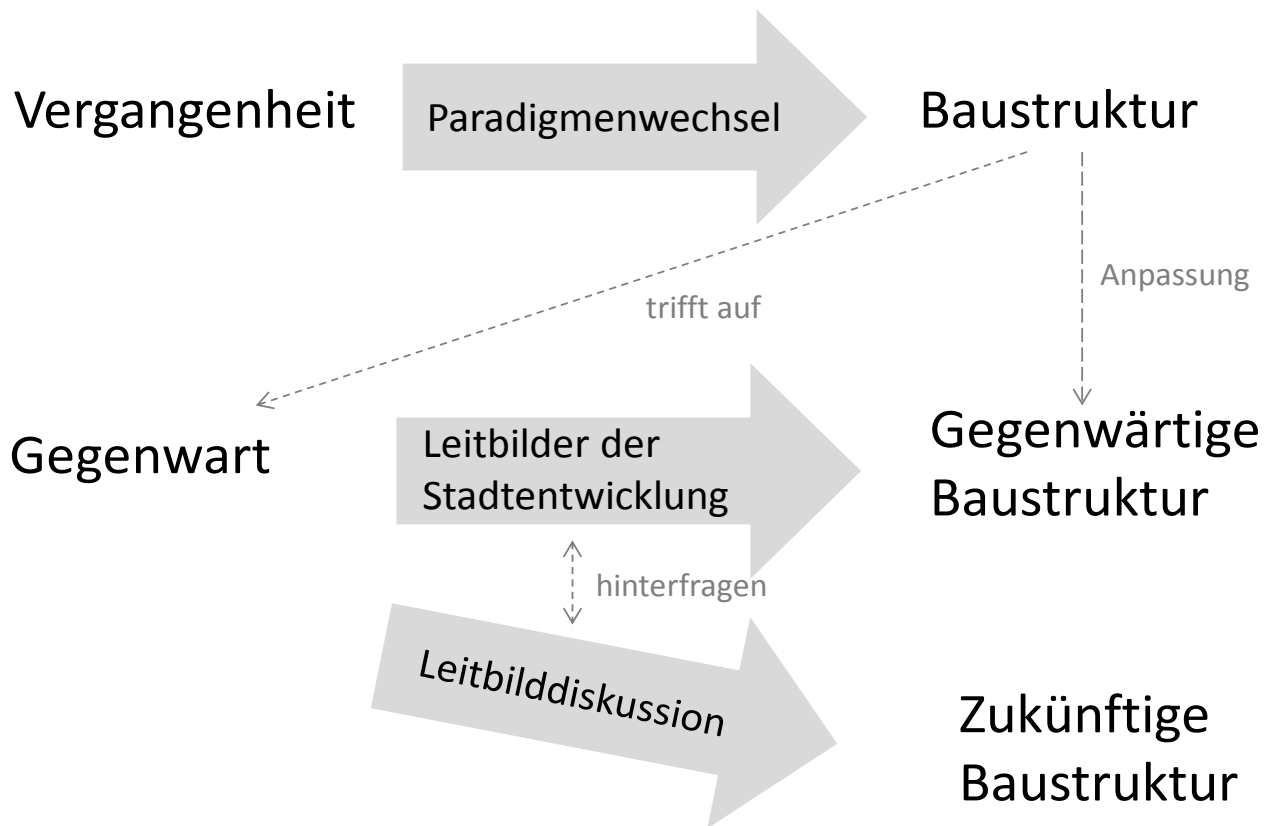


Abb. 1. Schaubild Projektablauf, Eigene Darstellung

ermittelt. Daraufhin werden die Auswirkungen und Folgen im Bau- und Planungsbereich aufgezeigt und der Paradigmenwechsel dargestellt. Eine besondere Rolle spielt hier die Wohnungsbaureform und die daraus entstandenen Leitbilder, bis hin zur CIAM, denn aus diesen entstanden die baulichen Strukturen ab 1920 bis in die späte Nachkriegszeit. Die Herleitungen werden allgemein auf den deutschen Raum und darauf folgend auf die tatsächlichen Baustrukturen im Projektgebiet Hamm und Horn bezogen. Der untere Teil des Schaubilds bezieht sich auf die Gegenwart mit den zu dieser Zeit wirksamen Rahmenbedingungen. Auch

aus diesen ergeben sich Leitbilder in Politik und Planung, welche sich auch auf die bauliche Struktur auswirken. Heutzutage bedeutet das aber mehr eine Anpassung bestehender Strukturen an neue Anforderungen, als der völlige Neubau. In diesem ersten Teil der Projektarbeit steht die Aneignung von Theorie im Vordergrund und arbeitet ehemalige bzw. aktuelle Rahmenbedingungen und Leitbilder auf. Das Projekt an sich dient aber auch dazu über Leitbilder und Leitlinien zu reflektieren, Potentialflächen für Nachverdichtung zu finden und im Konzeptteil eigene Ideen für eine Anpassung der Bebauungsstruktur zu entwickeln.

1.3. Methodisches Vorgehen

In diesem ersten Kapitel wird die Analyse und Findung geeigneter Gebiete in den Hamburger Stadtteilen Hamm und Horn, in denen Formen von Nachverdichtung möglich sind oder sein können, als Ziel formuliert. Unter der Fragestellung „Wo können potentielle Nachverdichtungsgebiete liegen und wie kann, unter Berücksichtigung historischer Entwicklungen, zeitgemäß dort nachverdichtet werden?“, wird dieses Ziel verfolgt.

Zu Beginn der Projektarbeit wird, für eine Aneignung von Grundlagen zu den Entwicklungen des Städtebaus und der Stadt Hamburg, aber auch für eine erste Annäherung an das Projektgebiet, ein theoretischer Hintergrund zu verschiedenen Themen erarbeitet, vor dem die Projektarbeit stattfindet und eingeordnet wird. Die Themen *Zeitgeschichte der Stadt Hamburg*, *Wohnungsbaureformen*, *Fritz Schumacher*, *Stadtgeschichte des Projektgebietes – Hamm/Horn* und *Entwicklung und Kategorisierung städtebaulicher Typologien* (siehe 2.1) wurden mittels Literaturrecherche und der Analyse historischer Karten erarbeitet. Zusätzlich hat die Projektgruppe eine Exkursion nach Berlin zu den Welterbesiedlungen durchgeführt, um Eindrücke von ausgezeichnetem Städtebau zu erhalten, der

in der gleichen Phase der Baustrukturen des Projektgebietes realisiert wurde. Die Siedlungen der Berliner Moderne sind in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen worden und zeichnen sich durch internationale große Bedeutung sowie einen guten Erhaltungszustand aus (vgl. Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt o.J.). Außerdem wurden baurechtliche Grundlagen erarbeitet, um das Projektgebiet auch in diesem Bereich einordnen zu können (2.2). In Kapitel 2.3 werden Leitbilder der Stadtentwicklung vorgestellt. Weiterhin stellt Kapitel 2.4 die Aufbereitung des Themas Nachverdichtung dar.

Die vorgegebene Ausgangssituation für die Bearbeitung des Projektes sind die Stadtteile Hamm und Horn. Um von diesem großen Ausgangsgebiet ein geeignetes Untersuchungsgebiet zu ermitteln, welches im Hinblick auf Nachverdichtungsformen für Konzeptentwürfe geeignet ist, wird das Gebiet eingehend anhand mehrerer Kriterien analysiert. In mehreren Schritten wird, in Folge von Analysen, das Gebiet weiter eingegrenzt und andere Gebieten ausgeschlossen. An die Analyse, die sich mit jeder Gebietsabgrenzung verfeinert, schließt sich letztendlich die Entwicklung eines Konzeptes an.

Die Dokumentation der Analyse in Form von Analysekarten wird mittels Daten-

recherchen und Gebietsbegehungen erstellt. Sie tragen unter anderem im ersten Schritt maßgeblich dazu bei, das Gebiet zuerst kennen zu lernen, bevor sich eine erste Gebietsbegehung anschließt. Die Methodik der Analyse und Gebietsauswahl wird in Kapitel 3 anhand des Vorgehens genau erläutert und vertieft.

Das Ziel des Projektes bzw. die Art und Weise der Durchführung sind zu Beginn des Projektes noch relativ offen. Es besteht jedoch von Beginn an die Möglichkeit eines städtebaulichen Entwurfes, vor dem Hintergrund der Nachverdichtung, als Ergebnis der Projektarbeit. Dieser Spielraum wird genutzt, um eine breitgefächerte Analyse durchzuführen und viele Aspekte bei der Gebietsfindung einzubeziehen. Demnach liegt der Fokus der Projektarbeit letztendlich auf der Analyse und damit der Suche nach Nachverdichtungsmöglichkeiten und Qualitäten eines ausgewählten Gebietes (siehe Kapitel 3). Das anschließende Konzept wird anhand eines ausgesuchten Gebietes (siehe Kapitel 4) in Form eines übergeordneten Quartierskonzeptes vor dem Hintergrund formulierter Leitbilder entwickelt. Einige Bereiche dieses Gebietes werden detaillierter betrachtet und anhand von Stegreifentwürfen mit Skizzen und Schnitten herausgearbeitet. Die Stegreifentwürfe sollen erste Möglichkeiten von Nach-

verdichtung und Qualitätssteigerung im Gebiet aufzeigen und sind Diskussionsansätze, die noch einer Weiterentwicklung bedürfen.

Darüber hinaus soll hier darauf hingewiesen werden, dass sich die Projektgruppe darüber bewusst ist, dass bei dem Thema Nachverdichtung noch weitere wichtige Aspekte zu beachten sind, wie beispielsweise die Sozialstruktur im Gebiet, der Denkmalschutz und die Beteiligung von Eigentümern und Bürgern. Diese konnten in dem (Zeit-) Rahmen des Projektes nicht eingehend betrachtet werden.

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

2 Theoretischer Hintergrund

Die Einordnung des Projektgebietes vor dem Hintergrund historischer, baurechtlicher und städtebaulicher Entwicklungen ist für die Analyse in dieser Arbeit besonders wichtig. Dazu trägt das folgende Kapitel bei, indem wesentliche Aspekte herausgearbeitet und mit der Projektarbeit in Zusammenhang gebracht werden. Neben Aspekten des Städtebaus und der Stadtentwicklung spielen außerdem die Themen des Baurechts und vergangener sowie gegenwärtiger Leitbilder eine Rolle für die vorliegende Projektarbeit. Abschließend wird das Kapitel das Thema Nachverdichtung aufgreifen, welches einen essentiellen Teil dieser Projektarbeit ausmacht.

2.1. Stadt- und Städtebaugeschichte

Dieser Teil soll Aufschluss darüber geben, wie sich Stadtstrukturen, vor allem in Hamburg, im letzten Jahrhundert entwickelt haben und was die Auslöser dafür waren. Außerdem werden die Strukturen beschrieben und in den historischen Kontext eingebettet. Es werden grundlegende Entwicklungen des Städtebaus und der Stadtentwicklung erläutert, wobei verschiedene Aspekte und auch Persönlichkeiten eine wichtige Rolle spielen. Weiterhin wird in Kapitel 2.1.5 insbesondere auf das Projektgebiet Hamm und Horn eingegangen.

2.1.1. Zeitgeschichte der Stadt Hamburg

Dieser Abschnitt stellt prägende geschichtliche Ereignisse, die sich maßgebend auf die Entwicklung der Stadt Hamburg ausgewirkt haben, chronologisch dar. Im Fokus stehen die Siedlungsentwicklungen seit Mitte des 19. Jahrhunderts bis Mitte des 20. Jahrhunderts, die veranschaulichen wie in der Vergangenheit auf gewisse gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Ereignisse und Situationen aus städtebaulicher Sicht reagiert wurde. Diese Reaktionen, die aus heutiger Perspektive sowohl positive als auch negative Auswirkungen hatten, fließen in die spätere Erarbeitung des Konzeptes mit ein. Somit wird nicht nur verhindert, dass vergangene Fehlentscheidungen wiederholt werden, sondern es können auch die in der Vergangenheit entstandenen städtebaulichen Qualitäten herausgearbeitet werden.

Der in Abb. 2 abgebildete Plan Hamburgs aus dem Jahr 1741 dient der ungefähren Abschätzung der damaligen Ausdehnung des Stadtgebiets. Deutlich zu erkennen sind die Wallanlagen, die Anfang des 17. Jahrhunderts nur die Altstadt, später (aufgrund der Überfälle auf die Siedlungserweiterung der gegenüberliegenden Alsteruferseite) auch die Neustadt, umschließen (vgl. Kossak 2012, 58/61).

Während sich aus militärischen Gründen die Siedlungsentwicklung lange Zeit innerhalb dieser Verteidigungsanlagen konzentrierte, sind auf Abb. 2 bereits erste Flächen erkennbar, auf denen auch außerhalb der Wallanlagen gesiedelt bzw. Landwirtschaft oder Gartenbau betrieben wurde (vgl. Kossak 2012, 61).

Das erste stadtbildprägende Ereignis erfuhr Hamburg im Mai 1842. Im Süden der Altstadt brach ein Feuer aus, das sich aufgrund der engen Bebauung schnell ausbreitete und erst nach drei Tagen erlosch (vgl. Gihl/ Braun 2012, 6).

Die rot hinterlegten Schraffuren in Abb. 3 stellen die zerstörten Flächen der Stadt nach dem Brand dar. Sie erstrecken sich vom Brandherd, dessen Ursprung sich im Süd-Westen der Altstadt nahe dem Binnenhafen befand, in nord-östliche Richtung bis zum Binnenalsterufer und weiter bis hin zu den nordöstlichen Wallanlagen. Sowohl durch den Brand selbst, als auch durch gezielte Sprengungen, die das Feuer unter Kontrolle bringen sollten, wurde ein Drittel der Altstadt zerstört (vgl. Gihl/ Braun 2012, 57). Dazu gehörten unter anderem 72 Straßen, diverse öffentliche Gebäude wie das Rathaus und 1.100 Wohnhäuser (vgl. ebd.). Die 20.000 Menschen, die ihre Wohnungen verloren, zogen in provisorische Notwohnungen (sogenannte Budenstädte), Zelte

Stadt- und Städtebaugeschichte



Abb. 2. Plan von Hamburg, Lithographie von Gustav Friedrich Hartmann, um 1741, Kossak 2012, 61

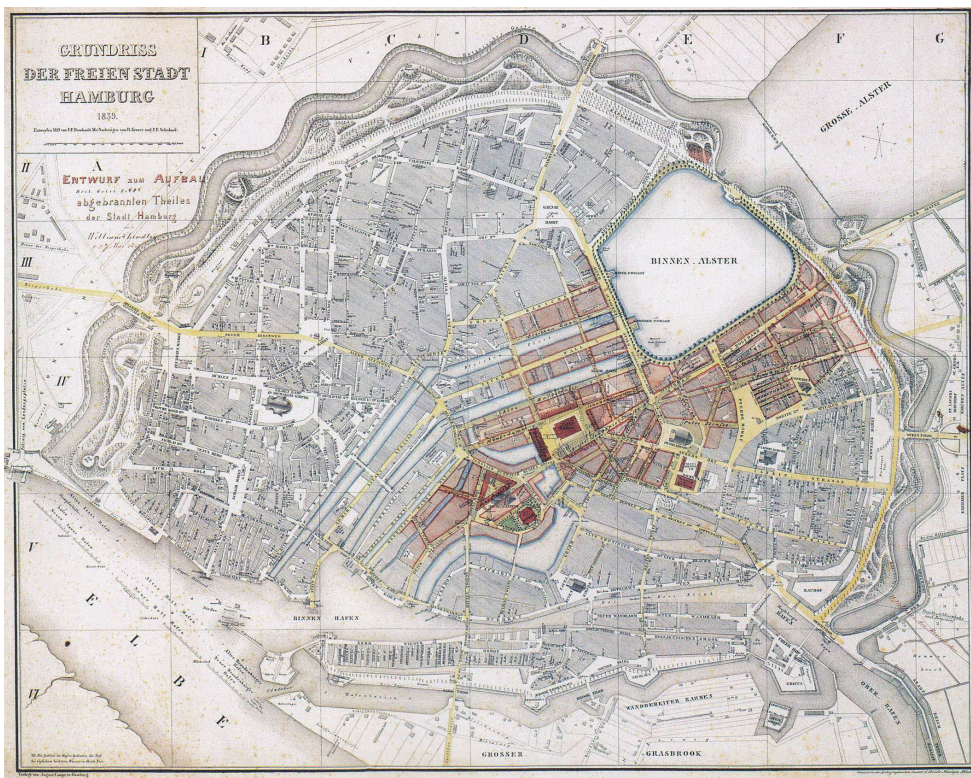


Abb. 3. Grundriss der Freien Stadt Hamburg, um 1839, mit dem vermutlich 1844 eingezeichneten geplanten Aufbauflächen, die beim großen Brand 1842 zerstört wurden, Kossak 2012, 92

oder kamen in den Nachbarstädten Altona und Geesthacht unter (vgl. Gihl/ Braun 2012, 58-59).

Bereits einen Monat nach der Brandkatastrophe beschloss der Senat einen Bebauungsplan für die zerstörten Flächen, der den Wiederaufbau der Innenstadt nicht nach dem alten Stadtgrundriss vorsah, sondern eine veränderte Baustruktur und Straßenführung für das Gebiet nach neuen bau- und feuerpolizeilichen Bauvorschriften plante (vgl. Kossak 2012, 94/98). Jedoch wurde auch die Nutzung des Gebiets verändert: Auf dem ehemaligen Wohn- und Mischgebiet wurden vorwiegend Geschäfts- und Verwaltungsgebäude errichtet (vgl. Kossak 2012, 96). Generell lag der Fokus des Wiederaufbaus nicht auf der Wohnbebauung und deren Qualität, wie beispielsweise deren Belüftung oder Belichtung, sondern sollte möglichst schnell erfolgen und lediglich gewissen Ansprüchen des Brandschutzes entsprechen (vgl. Jung 1985, zit. n. Schubert 1989, 22).

Mithilfe des durch den Brand entstandenen Bauschutts wurden die, als Arbeitersiedlungen angedachten, Stadtteile Finkenwerder und Hammerbrook aufgehöhht (vgl. Schubert 1989, 21). Eine weitere bauliche Veränderung, die das Stadtbild Hamburgs nachhaltig veränderte war der Ersatz des damaligen Damms, der die Als-

ter von der Elbe trennte. An dessen Stelle wurde eine Schleuse gesetzt, wodurch der Wasserspiegel der Alster gesenkt und somit die vorherigen Überschwemmungsgebiete Uhlenhorst, Harvestehude und Winterhude bebaubar gemacht werden konnten (vgl. ebd.). Abb. 4 verortet (bis auf Finkenwerder, das sich süd-westlich außerhalb des Kartenausschnitts befindet) die neu erschlossenen Baugebiete auf Grundlage der Karte von 1880.

In der Zeit von 1842 bis 1892 stieg die Einwohnerzahl Hamburgs von etwa 160.000 auf ca. 580.000. Dieser enorme Bevölkerungszuwachs, der in der zunehmenden Industrialisierung und der damit verbundenen Landflucht der Bevölkerung und der Entwicklung Hamburgs zum florierenden Handelszentrum begründet liegt, hatte weitreichende Folgen für die Stadt: Die Aufhebung der Torsperre 1860 ermöglichte, dass sich die an Bevölkerung zunehmende Stadt ausdehnen konnte. Diese Ausweitung erfolgte in Richtung Norden, da die im Osten bzw. Westen angrenzenden Städte Wandsbek und Altona eine Ausdehnung in die Breite verhinderten. Während vor der Aufhebung 10.000 Bewohner außerhalb der Wallanlagen lebten, zählten die Vororte Hamburgs bereits sechs Jahre später 40.000 Einwohner (vgl. Schubert 1989, 22).

Durch den Bau von Pferde-/Eisenbahnli-

Stadt- und Städtebaugeschichte



Abb. 4. Entwicklung des Stadtgebiets Hamburgs 1880 bis 1915, Eigene Darstellung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009; Mehlhorn 2012, 312

nien ab 1866 wurden die verschiedenen Vororte mit der Innenstadt verbunden (vgl. Schubert 1989, 23).

Da während des Wiederaufbaus und auch in der Zeit danach der Fokus weniger auf der Qualität der Wohnbebauung lag und die Stadt mit einer Vervierfachung der Einwohnerzahl innerhalb von 40 Jahren konfrontiert war, lebten vor allem Arbeiter und ärmere Bevölkerungsschichten unter schlechten, unhygienischen Lebensverhältnissen (vgl. Kossak 2012, 131). Ein aus dieser Zeit stammender Wohnungsbautyp ist die „Terrasse“, dessen Gebäudezeilen grätenartig und sehr

dicht senkrecht zur Straße stehen (vgl. Mehlhorn 2012, 286). Da das Baupolizeigesetz von 1865 größtenteils Regelungen zum Brandschutz traf und nur Gebäudeabstandsflächen zur Straße hin festlegte, durften die Straßenblöcke fast füllend überbaut werden (vgl. ebd.). Hinzu kam, dass die Belegungsdichte der Wohnungen sehr hoch war, sich diese schlecht lüften ließen und in den engen Hinterhöfen keine ausreichende Belichtung vorhanden war. Im Jahr 1892 gipfelten die unhygienischen Wohnverhältnisse in dem Ausbruch einer Choleraepidemie, die die Hamburger Wohnverhältnisse

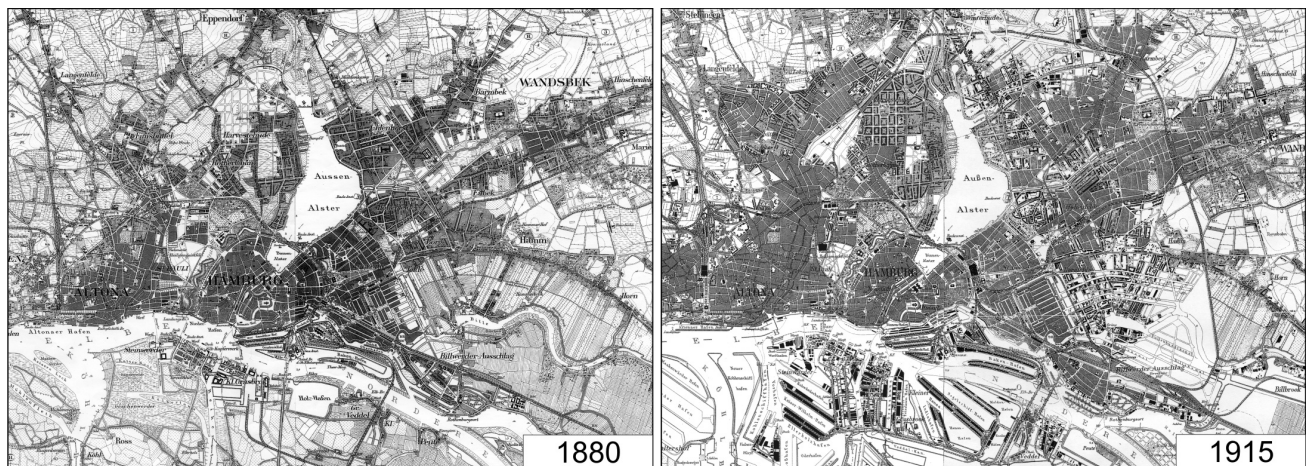


Abb. 5. Hamburg 1880, neue Baugebiete und Ausweitung der Siedlungsflächen, Eigene Darstellung Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

deutschlandweit in den öffentlichen Fokus rückte und somit für die Entstehung neuer und die Überarbeitung bestehender Gesetze sowie die Flächensanierung von Arbeitervierteln zufolge hatte (vgl. Schubert 1989, 28 ff.).

In der Zeit nach der Choleraepidemie bis 1918 fand durch einen wirtschaftlichen Aufschwung eine weitere Verdopplung der Einwohnerzahl Hamburgs statt. Die ehemaligen Pferdebahnen wurden durch Straßenbahnen ersetzt und ein S-Bahn-system wurde geschaffen, das Hamburg mit den umliegenden Städten verband (vgl. Schubert 1989, 27). Abb. 5 veranschaulicht die deutliche Ausdehnung des Stadtgebietes von 1880 bis 1915.

In der Zeit nach dem ersten Weltkrieg wurden erstmals die Grundgedanken der Gartenstadtbewegung, die bereits Ende des 19. Jahrhunderts in England

entstanden (vgl. Mehlhorn 2012, 303), in Hamburg aufgegriffen und vereinzelt modifiziert umgesetzt. Teile des Konzepts, dass um eine Zentralstadt herum kleinere Gartenstädte liegen, deren Siedlungsflächen von Freiflächen getrennt und verkehrlich verbunden sind, findet sich in dem Fingerplan von Fritz Schumacher wieder (vgl. Mehlhorn 2012, 312). Der 1919 entwickelte Plan sieht die weitere Entwicklung Hamburgs entlang von Verkehrsachsen mit Einbezug der Städte Altona, Wilhelmsburg und Harburg vor (vgl. ebd.). Von großer Bedeutung waren für Schumacher die Grünzüge zwischen den Siedlungsachsen und der Grüngürtel um Hamburgs Innenstadt, die sowohl damals als auch heute als Erholungsgebiete für die Bewohner fungieren und ein gutes Stadtklima sichern (vgl. ebd.). Um die Wohnungsnot einzudämmen, wies Schumacher acht neue Hauptwohngebiete (Eimsbüttel, Eppendorf, Winterhu-

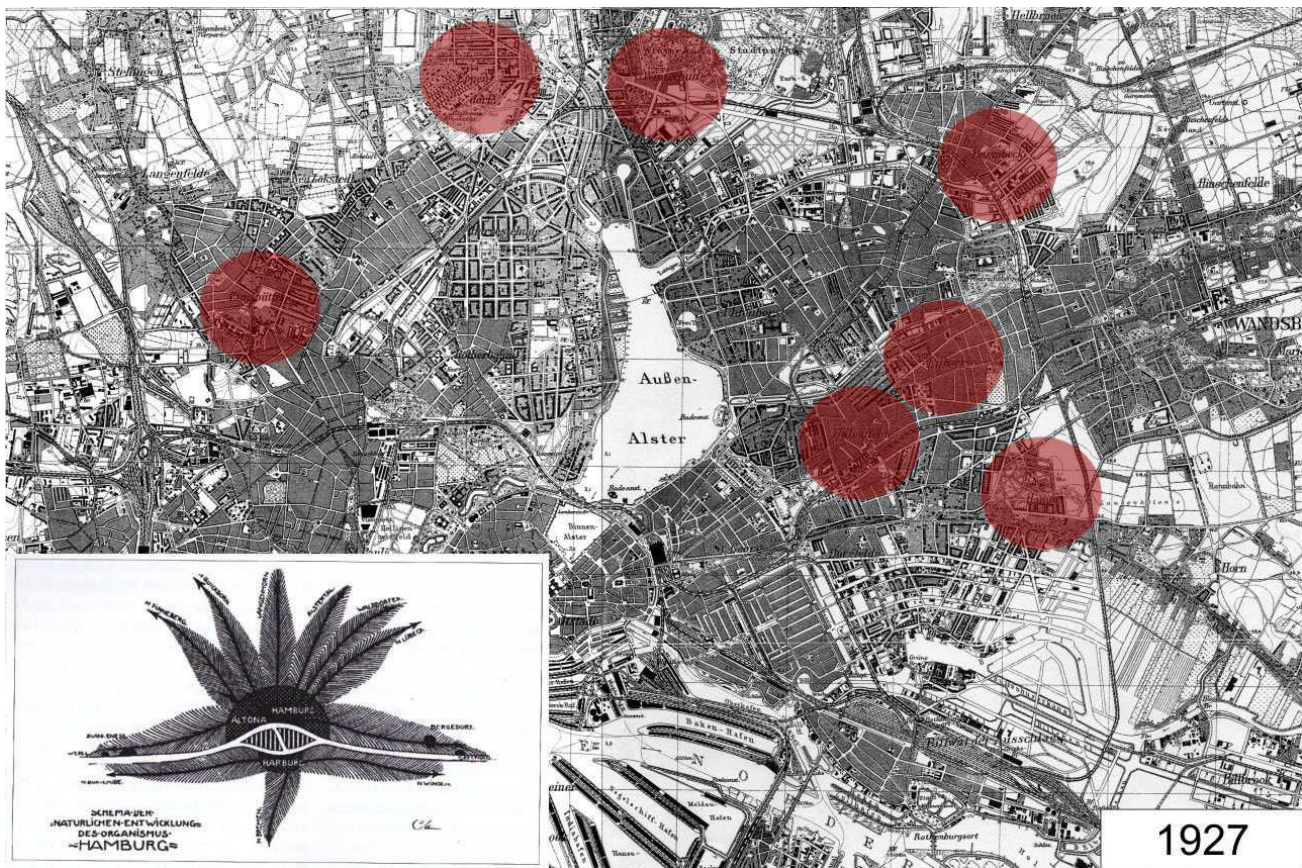


Abb. 6. Fingerplan nach Schumacher und neue Hauptwohngebiete, Eigene Darstellung, Mehlhorn 2012, 312 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009;

de, Alsterdorf, Barmbek-Nord und Süd, Hamm und Veddel) aus, in denen vermehrt Großsiedlungen für Arbeiterfamilien in Form von Backsteinwohnblocks entstanden und die größtenteils durch die Ringbahn der Hamburger Hochbahn verbunden wurden (vgl. Schubert 1989, 35). Durch die Gebietsausweisungen am Stadtrand hielt die Ausdehnung des Stadtgebiets weiter an.

In die Zeit des Nationalsozialismus fiel das Groß-Hamburg-Gesetz, das die Eingemeindung der Städte Altona, Wandsbek, Harburg, Wilhelmsburg und 26 weiteren

preußischen Landgemeinden regelte (vgl. Schubert 1989, 37). Stadtplanung wurde zu dieser Zeit vorwiegend als militärische Strategie betrieben oder um prächtige Bauten bzw. Projekte zu planen, die der Machtrepräsentation dienen (vgl. Schubert 1989, 38 f.). Im zweiten Weltkrieg wurde die Hälfte der Wohnungen Hamburgs zerstört. Vor allem waren die im Osten der Stadt liegenden Stadtteile Wandsbek, Hamm und Hammerbrook betroffen (vgl. Schubert 1989: 41). Abb. 7 verdeutlicht das Ausmaß der Zerstörung. Abb. 8 zeigt ein Bebauungsschema des Oberbaudirektors Otto Meyer-Ottens

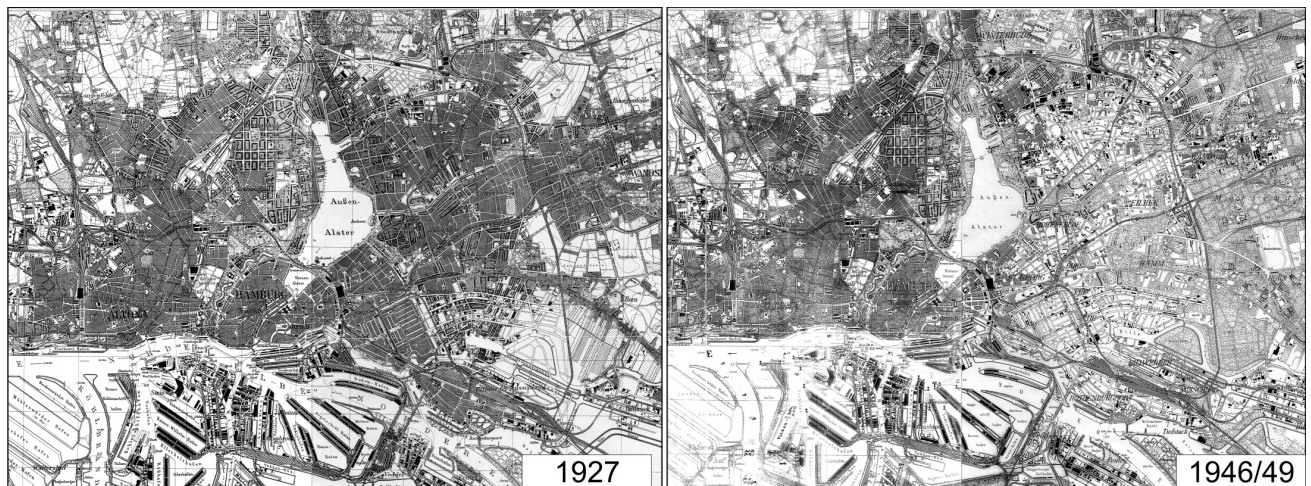


Abb. 7. Vergleich Karte Hamburg 1927 und 1946/49, Eigene Darstellung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

aus dem Jahr 1949, der nach dem zweiten Weltkrieg die Stadtstrukturen des 19. Jahrhunderts auflösen wollte, um der Stadt einen komplett neuen Grundriss zugrunde zu legen. In den Plänen vereinten sich verschiedene Ansätze der 1920er Jahre wie Ludwig Hilbersheimers „Hochhausstadt – Schema einer Großstadt“ und Le Corbusiers „Cite radieuse“ (vgl. Kossak 2012, 164). Da jedoch die technische Infrastruktur der Stadt bereits vorhanden war und es einen enormen Kostenaufwand bedeutet hätte, diese neu zu verlegen, erfolgte der Wiederaufbau vorwiegend auf den ehemaligen Grundrissen der Stadt (vgl. Kossak 2012, 164).

Die für die 1950er Jahre typischen Zeilenbauten entstanden unter dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“. Dieses Leitbild, inspiriert von der Gartenstadtbewegung und der Charta von Athen, die mehr „Luft, Licht und Son-

ne“ für Wohngebiete forderte, stand für die Ablehnung der gründerzeitlichen, ungeordneten Stadt (vgl. Kossak 2012, 168). Die Folge dessen sind die teilweise bis heute erhaltenen Zeilenbauwohnsiedlungen mit großzügig angelegten Freiräumen zwischen den einzelnen Gebäuden. Vor allem die zerstörten Gründerzeitsiedlungen im Osten der Stadt wie Barmbek-Nord und –Süd, Eilbek, Wandsbek-West, Hamm und Horn wurden nach diesem Schema und mit Bezug zu Schumachers „roter Stadt“ mit Backsteinen wieder aufgebaut (vgl. Kossak 2012, 172). Abb. 9 zeigt eine Fotografie aus dem Jahr 1991 einer solchen Siedlung, bei der der Großteil der Fassaden bereits energetisch saniert und somit der rote Backstein nicht mehr sichtbar ist.

**HAMBURG
CITY-BAND
BEBAUUNGS-SCHEMA**

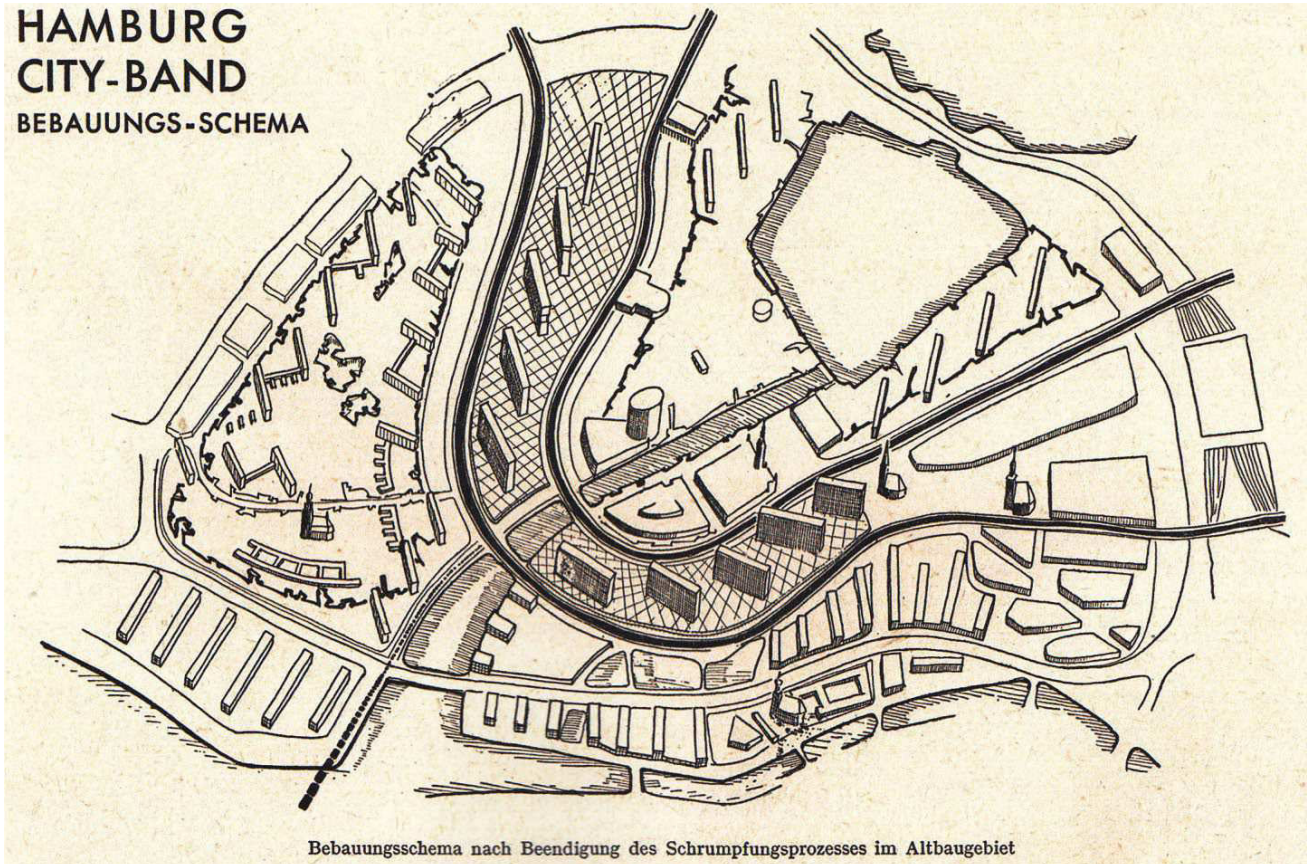


Abb. 8. Hamburg City-Band, Bebauungsschema, Kossak 2012, 165



Abb. 9. Wohnungsbauzeilen in Bramfeld, Kossak 2012, 172



Abb. 10. Großsiedlung Steilshoop, Kossak 2012, 179

Ab Mitte der 1960er setzten städtebauliche Planungen ihren Fokus weg vom reinen Wiederaufbau hin zu Großwohnsiedlungen und breiten Verkehrsstrassen für den motorisierten Individualverkehr. Gründe hierfür waren der neu erlangte Wohlstand der Bevölkerung, der zu einer erhöhten Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum führte (vgl. Fürst et al. 1999, 49). Katalysator für diese Entwicklungen war das verstärkte technische und wirtschaftliche Wachstumsdenken in Politik und Gesellschaft. Zu dieser Zeit fand eine Abkehr von der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ statt, da die Planungen dieses Leitbildes zu unbelebten Innenstädten nach Ladenschluss und „Schlaf-

städten“ in suburbanen Räumen führten (vgl. ebd.). Beispiele für diese teilweise utopischen und futuristisch anmutenden Projekte unter dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ sind unter anderen das Gewerbezentrum City Nord zwischen Stadtpark und Alsterdorf und die Großsiedlung Steilshoop (siehe Abb. 10) (Kossak 2012, 176ff). Diese Planungen, verbunden mit anhaltenden Suburbanisierungsprozessen, hielten noch bis in die 1970er Jahre an, bis, ausgelöst durch die Ölkrise 1972, ökologische Belange Bestandteil politischer Diskussionen und des Bewusstseins der Gesellschaft wurden. Daraufhin fokussierten sich die planerischen Aktivitäten wieder auf die lange Zeit vernach-

lässigten Zentren der Städte und deren Attraktivitätssteigerung (vgl. Becker et al. 1999, 11) (siehe 2.3). Daraus ergibt sich der verstärkte Fokus auf die Innenentwicklung und damit auf die Thematik von Nachverdichtung.

2.1.2. Die Wohnungsbaureform

Das vorangegangene Kapitel der Zeitgeschichte Hamburgs zeigt die Entwicklungen der Stadt in den letzten Jahrzehnten auf. Die Beschreibung der vergangenen Entwicklungen machen deutlich, dass Wohnungsbaureformen, welche mit den Umständen dieser Zeit umzugehen versuchten, unumgänglich waren.

Mehr als ein Jahrhundert steht die Wohnungsfrage um 1900 als zentrales Thema in der Stadtentwicklung Hamburgs. Nachfolgend werden die verschiedenen Triebfedern und Entwicklungen des Wohnungsbaus und die daraus folgenden Reformansätze ab Mitte des 19. Jahrhunderts bis zu Beginn des zweiten Weltkrieges beschrieben. Um auf das aktuelle Nachverdichtungsthema reagieren zu können, ist es wichtig, damalige Entscheidungen zu verstehen und in die Leitbild-diskussion mit aufzunehmen.

Die Folgen der Industrialisierung, steigende Einwohnerzahlen durch hohe Zuwanderung und Eingemeindung der Stadt-

bezirke, die Schäden des Großbrandes, sowie Abriss- und Umbaumaßnahmen für den Bau der neuen Speicherstadt führten zu einer ständigen Wohnungsnot in Hamburg (vgl. Schubert 2005, 31).

Das mehrgeschossige Mietshaus in stark verdichteter Bebauung, die sogenannte Mietskaserne (siehe Abb. 11 + Abb. 12), stellte zu dieser Zeit die typische Wohnform der Mittel- und Arbeiterklasse dar, konnte jedoch die Wohnungsfrage nicht lösen (vgl. Reinborn 1996, 59). Auch die besonders eng bebauten Gängeviertel mit überbelegten, schlecht durchlüftbaren und dunklen Wohnungen wiesen soziale und hygienische Missstände auf. Durch das Untervermietungs- und Schlafgängersystem wurde versucht, die hohen Mieten aufzubringen. Dabei war vor allem die arbeitende Bevölkerungsschicht von dem Wohnungselend betroffen, damit wurde die Wohnungsfrage als Arbeiterwohnungsfrage definiert (vgl. Schubert 2005, 38).

Sozialreformer kritisierten den herrschenden Mangel an Kleinwohnungen, die zu diesem Zeitpunkt für die überwiegend privaten Investoren nicht rentabel und zu risikobehaftet waren, um sie in großem Maße zu errichten. Erste Gesetzesentwürfe versuchten den Arbeiterwohnungsbaubau zu fördern (1873 „Gesetz betr. die Förderung der Erbauung von kleinen Wohnungen“ (Schubert 2005,

30)) und die hygienischen und baulichen Mängel zu beseitigen. So konnten durch das Wohnungspflegegesetz von 1898 Wohnungen gutachterlich als unbewohnbar erklärt werden (vgl. ebd., 38).

Erste Baugenossenschaften gründeten sich bereits in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts (1857: erste Hamburger gemeinnützige Baugesellschaft (vgl. ebd., 28)), die für ihre Mitglieder neue Wohnungen schufen und zur Wohnungsbaureform beitrugen, allerdings in einem noch sehr geringen Umfang.

Die Forderung nach besserer Durchlüftung und Belichtung der Wohnungen wurde beispielsweise durch die sogenannte ‚Hamburger Burg‘ umgesetzt. Anstelle von geschlossener Straßenrandbebauung und engen, dunklen Hinterhöfen wurde mit der Bebauung ein Vorplatz hin zur Straße geschaffen.

„Gemessen an der Gesamtproduktion von Wohnungen in dieser Zeit blieben [... derartige] Reform-Projekte freilich demonstrative Ausnahmen“ (Hipp 1990, 70).

Die Reformidee der Gartenstadt-Bewegung, die in Deutschland ihre Blütezeit ab 1909 hatte, kann als Antwort auf das Wohnungselend der Industriestädte gedeutet werden. Auch in Hamburg entstanden Gartenstädte am Stadtrand. Diese blieben mit ihren Villen und Land-

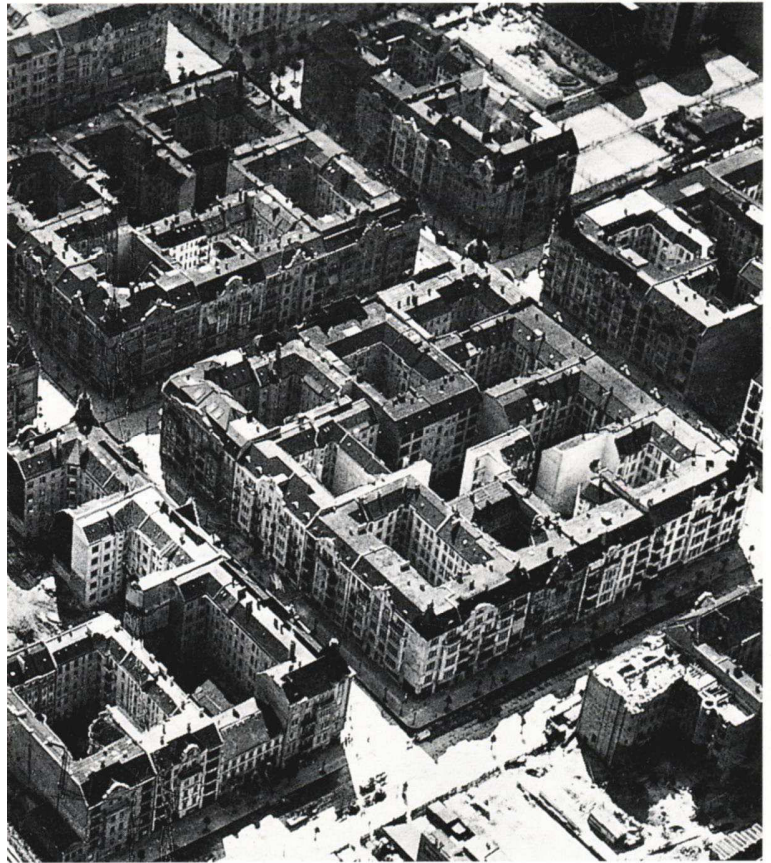


Abb. 11. Mietskasernen um 1900 (Berlin), Senatsverwaltung Berlin o.J.

häusern jedoch der höheren Mittel- und Oberschicht vorbehalten. Die Masse der Arbeiterklasse blieb in den Etagenwohnhäusern innerhalb der Großstadt. „Es ist [jedoch] die entscheidende städtebauliche Leistung dieser Reformbewegung, daß ‚Grün‘ eine immer stärkere Bedeutung für den Ausbau der Wohnviertel in den Stadterweiterungsgebieten gewann“ (Hipp 1990, 70).

Die Folgen des ersten Weltkrieges – Zerstörung, Reparationszahlungen, Mangel an Arbeitskräften - verschlimmerten die Wohnungsnot. Es mangelte an Kleinwohnungen und bezahlbarem Wohnraum,

Stadt- und Städtebaugeschichte

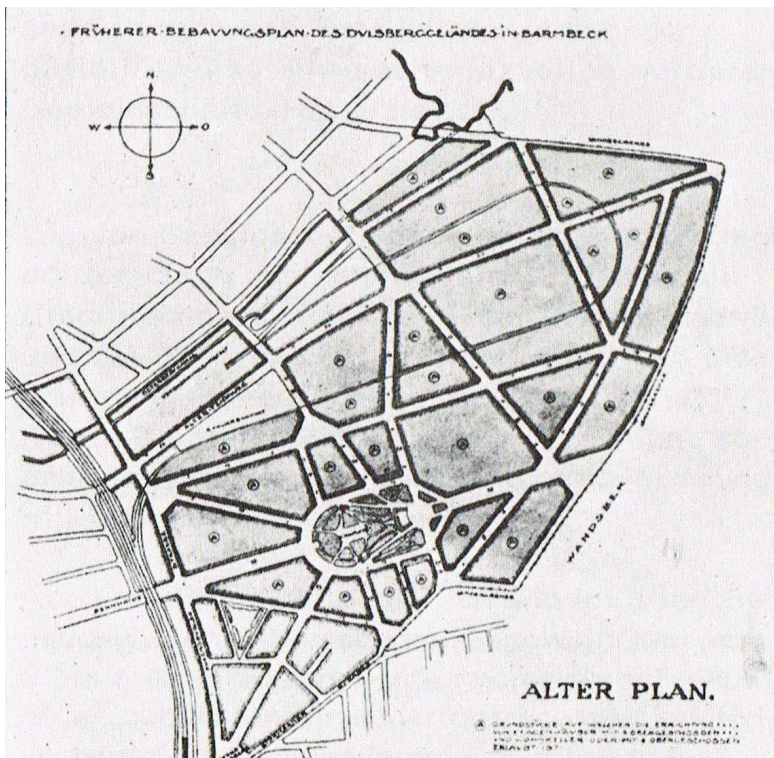


Abb. 12. Dulzberger Bebauungsplan 1913, FHH 1980

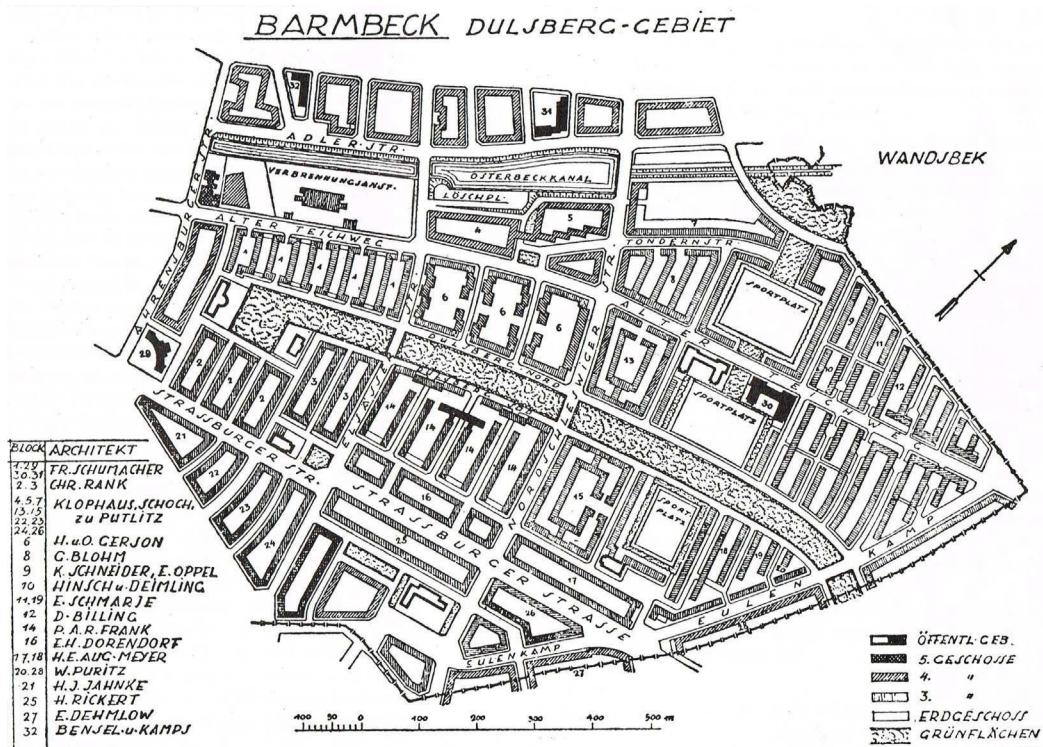


Abb. 13. Neuer Bebauungsplan von Fritz Schumacher 1918-1919, FHH 1980

möglichst nahe am Arbeitsplatz gelegen. „Die Vorstellungen der Baugenossenschaften, der Wohnungs- und Bodenreformer, der Gartenstadtbewegung, die bis zum Ersten Weltkrieg eher nur von einzelnen progressiven Reformern vertreten wurden, entwickelten sich nun zum Allgemeingut“ (Schubert 2013, 37). Die Baugenossenschaften versuchten den Mangel auf nicht kommerzieller Grundlage und mit sozialreformerischen Ansätzen zu lösen. Lag deren Wohnungsbautätigkeit bis zum ersten Weltkrieg bei nur ca. 5%, nahm diese ab 1889 mit der Einführung des Genossenschaftsgesetzes und der beschränkten Haftpflicht stark zu (vgl. Schubert 2005, 38). So wurden im Zeitraum zwischen 1919 und 1932 85.000 neue Wohnungen durch genossenschaftliche und gemeinnützige Wohnungsbaunternehmen errichtet (vgl. ebd., 48). Gustav Oelsner entwarf als Architekt viele dieser kommunalen Wohnungsbauten in Altona und gilt mit seinen lichtdurchfluteten Gebäuden als revolutionär (vgl. Agentur Initiative Literatur 2013).

In anderen deutschen Großstädten wurde ebenfalls genossenschaftlich gebaut. In Berlin entstand beispielsweise die Hufeisensiedlung. Gebaut von der gemeinnützigen Wohnungsbaugenossenschaft GEHAG und entworfen von Bruno Taut und Martin Wagner, entstanden zwi-

schen 1925 und 1933 1027 Wohnungen (vgl. Reinborn 1996, 116) (siehe 2.1.6).

Auch für Fritz Schumacher, der 1909 seine Stelle im Hochbauamt in Hamburg antrat, war die Wohnungsfrage eine soziale Frage. Er sah die Lösung in der Reform der Großstadt und kritisierte die in Hamburg gängigen Schlitzbauten. „Dieser Typus des Hamburger Etagenhausgrundrisses führte, vor allem bei kleinen Wohnungen unfehlbar zu jenen undurchlüftbaren und mangelhaft belichteten Gebilden, als Drei- und Vierspänner, d.h. um ein luft- und lichtloses eingebautes Mitteltreppenhaus legen sich drei oder vier Wohnungen“ (Reinborn 1996, 36).

Durch das Kleinwohnungsgesetz 1918 wurde nun gesetzlich festgelegt, dass nur noch „zwei Wohnungen [...] je Geschoß durch die Treppenhäuser erschlossen werden“ (Hipp 1990, 80). Mit dem Gesetz konnte die Schlitzbauweise verhindert und stattdessen eine größere Grünfläche innerhalb der Blockrandbebauung geschaffen werden (vgl. Schubert 2005, 42).

Auch Schumacher thematisiert die Problematik der Kleinwohnungsfrage in seinem Buch „Die Kleinwohnung. Studien zur Wohnungsfrage“, indem er die Vor- und Nachteile dieser Mietshäuser untersucht und seine Konzepte für den sozialen Wohnungsbau vorstellt. Diese fanden

Stadt- und Städtebaugeschichte

beispielsweise in der Neugestaltung des Dulsberger Bebauungsplanes ihre Umsetzung (siehe Abb. 13). Durch die Umstrukturierung der Baublöcke konnten bei gleicher Wohnfläche geringere Bauhöhen erreicht werden. Für Schumacher war unter anderem die Vielfalt der Wohnungsformen, Gebäude mit höchstens bis zu vier Geschossen und begrünten Höfen zur gemeinschaftlichen Nutzung wichtig. Zur Steigerung des Erholungswertes von Grünflächen bündelte er die Einzelflächen zu einem großen öffentlichen Grünstreifen und schuf somit eine vielfältige Nutzung für die Bewohner.

Besonders während der Nachkriegszeit und der Weltwirtschaftskrise um 1920 stellte die Selbstversorgung in Gemeinschaftsgärten und Kleingärten eine Existenzsicherung dar, dessen Schumacher sich auch bewusst war. So wurde nach seiner Planung die Kleinhaussiedlung Langenhorn (später Fritz-Schumacher-Siedlung) mit neuentwickelter Parzellierung der je 650 m² großen Gartengrundstücke von 1919 bis 1922 realisiert. Die soziale Bedeutung von Kleingärtenanlagen ist auch in dem aktuellen Landschaftsprogramm Hamburg festgehalten: „Die Entstehung der Kleingärten war eine Reaktion auf materielle Armut, schlechte Ernährungslage, beengte und ungesunde Wohnverhältnisse, mangelnde Spielmöglichkeiten für Kinder infolge des rasanten

Wachstums in den Städte zu Beginn der Industrialisierung. Die Nutzung der Kleingärten hat sich je nach wirtschaftlichen Verhältnissen gewandelt, ihre Bedeutung in sozialer Hinsicht war jedoch immer groß“ (FFH 1997, 15).

In der Zeit nach dem ersten Weltkrieg wurde sich in der Stadtplanung und Architektur mit neuen Leitbildern für die Stadtentwicklung zur Verbesserung der Wohnqualität auseinandergesetzt.

Der internationale Kongress für Neues Bauen CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) fand erstmals 1928 in der Schweiz statt. Architekten und Stadtplaner wie Le Corbusier, Walter Gropius, Siegfried Giedion und weitere arbeiteten auf internationaler Ebene gemeinsame, reformatorische Ziele und Strategien aus. Inhaltliche Schwerpunkte waren zu anfangs Themen wie ‚sozialer Wohnungsbau‘, ‚Die Wohnung für das Existenzminimum‘, sowie ‚Rationelle Bauweisen‘ und die ökonomische Planung großer Siedlungen. Aus dem 1933 stattfindenden Kongress in Athen ging die Charta von Athen hervor. Der Ansatz, die Stadt als Einheit mit den Funktionen wohnen, arbeiten, sich erholen und sich bewegen zu betrachten, war nur eine der Forderungen. So ergab sich aus der vorangegangenen Analyse auch das Ziel die Wohnung zur übergeordneten

Aufgabe des Städtebaus zu bestimmen. Der Verkehr soll dabei als Verbindung der zuvor genannten Funktionen dienen. Durch kurze Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, sowie die Zuordnung ausreichender Freiflächen in den Wohngebieten sollen lange „Zwangswegen [und die] erzwungene Mobilität“ überwunden werden (Reinborn 1996, 138). Ein bekanntes Beispiel zeigt sich in Le Corbusier's Stadt der Gegenwart (Ville contemporaine). Hier konzentriert sich Wohnen in hohen Wohnkomplexen, sogenannten Wohnmaschinen, die inmitten von weitläufigen Parkanlagen, gebadet in Licht, Luft und Sonne, liegen und nach Vorsätzen der Wirtschaftlichkeit und Effizienz erbaut wurden.

In den Bemühungen die Wohnungsfrage zu lösen, wurde ein reformatorischer Grundgedanke durchgängig verfolgt. Das Wohnen in zu dichten, überbelegten und dunklen Verhältnissen sollte verbessert werden, um die Bewohner mit ausreichend durchlüftetem und belichtetem Wohnraum und Freiflächen zu versorgen. Dabei hatten die verschiedenen Reformbewegungen und Reformer unterschiedliche Ansätze. „Hatte die Gartenstadtbewegung ‚Grün‘ zum Ziel der Stadtflucht gemacht, so holte Fritz Schumacher dieses Grün in die Stadt zurück“ (Hipp 1990, 79).

Auch in Hamm und Horn finden sich Gebiete, in denen derartige reformerische Ansätze vermutet werden und die in die weiteren Betrachtungen miteinbezogen werden.

2.1.3. Fritz Schumacher

In den verschiedenen Stadtteilen Hamburgs, so auch im Projektgebiet Hamm und Horn befinden sich zahlreiche Backsteinbauten – sowohl öffentliche Gebäude, als auch Wohngebäude – aus dem 20. Jahrhundert. Insgesamt bilden sie das „rote Hamburg“ und beeinflussen damit maßgeblich das Stadtbild hinsichtlich der Architektur, des Städtebaus und der Kultur.

Ein großer Teil dieser Gebäude entstand infolge der Tätigkeit des Architekten Fritz Schumacher (siehe Abb. 14), mit dessen Name seitdem der Hamburger Backsteinbau einhergeht. Zugleich hatte Schumacher auch vom stadtplanerischen Aspekt her eine bedeutsame Auswirkung. Nachstehend werden das Lebenswerk, die planerische Philosophie Schumachers sowie der Bezug seiner Arbeit auf das Projektgebiet erläutert.



Abb. 14. Fritz Schumacher, Rohwedder 2012

Biographie

Friedrich Wilhelm Schumacher – bekannt als Fritz Schumacher – ist am 4. November 1869 in Bremen geboren. Er verbrachte seine Kindheit in Bogotá in Kolumbien (1872-74) und in New York (1875-83), wo sein Vater als Konsul arbeitete. Nach der Rückkehr nach Bremen machte er 1889 sein Abitur. Von 1889 bis 1893 studierte er Architektur in München und wurde nach seinem Abschluss in das Architekturbüro von Gabriel von Seidel aufgenommen (vgl. Lubitz 2002). 1895 wechselte Schumacher an das Leipziger Stadtbauamt, an dem er den verschiedenen städtebaulichen Aufgabenbereichen begegnete. In der Zwischenzeit arbeitete er aber auch an Projekten, publizierte Schriften – unter anderem den Text „Im Kampfe um die Kunst. Beiträge zu architektonischen Zeitfragen“, mit dem er zu den Reformern der Jahrhundertwende zählte – und besuchte europäische Städte, unter anderem Paris, Rom und London (vgl. Hendel 2013). Von 1901 bis

1909 lehrte er an der Technischen Hochschule Dresden. Er war Gründungsmitglied des Deutschen Werkbundes in 1907 (vgl. Lubitz 2002; Fritz-Schumacher-Gesellschaft e.V. o.J.).

Im Jahr 1909 wurde Schumacher zum Leiter des Hochbauwesens nach Hamburg berufen. Hier entwarf er viele öffentliche Bauten sowie Wohngebäude. Er übte sowohl auf die Amtsstruktur als auch auf das Stadtbild eine große Wirkung aus. Zwischen 1920 und 1923 erarbeitete er in Köln ein Konzept zur Gesamtentwicklung der Stadt, den Generalsiedlungsplan Köln (vgl. Lubitz 2002). Nach seiner Rückkehr nach Hamburg wurde er zum Oberbaudirektor ernannt. In 1933 wurde er – vermutlich aus politischen Gründen – entlassen, nahm aber in einer indirekten Weise an der Arbeit weiterhin teil, bis er 1943 vor Bombenangriffen nach Lüneburg floh. Im zweiten Weltkrieg wurden auch viele seiner hamburgischen Bauten zerstört. Er kehrte 1945 nach Hamburg zurück und hielt eine Rede im Hamburger Rathaus, in der er die Leitlinien – unter anderem Auflockerung und Durchgrünung – für den Wiederaufbau der zerstörten Stadt umriss (vgl. ebd.). Er starb am 5. November 1947 in Hamburg.



Abb. 15. St. Pancras Bahnhof, London, Colin 2012



Abb. 16. New York Palast, Budapest, Terbócs 2007

Impulse, Auswirkungen – der Kontext des Zeitalters

Die in dem 18. und 19. Jahrhundert erfolgte Industrialisierung ergab viele Änderungen unter anderem auch in der Architektur. Es entstand ein großer Bedarf an neuen Gebäudetypen: Fabriken, Bahnhöfe, Banken, Börsen, Theater, Opern, Bibliotheken, Krankenhäuser oder Weltausstellungsgebäude wurden gebaut. Da zu diesen neuen Funktionen überwiegend keine Vorbilder vorhanden waren, bedeutete das für die Architekten eine große Herausforderung. Zudem wurden neue technische Möglichkeiten entwickelt – zum Beispiel die technisierte Serienfertigung – die auch eine Entwicklung neuer Baumaterialien wie Stahl, Beton oder große Glasflächen ermöglichten. Die oben erwähnten Bauten waren nicht mehr mit der gewöhnlichen Bauweise

und der Größenordnung vereinbar. Es begann die Suche nach einem neuen Baustil. Die Antwort war der Rückgriff auf vorhandene Stilrichtungen, die Wiedergabe (und Mischung) von älteren Motiven in einer neuen Größenordnung zum Beispiel Historismus, Neo-Stile, Eklektizismus (siehe Abb. 15, Abb. 16).

Im 19. Jahrhundert wurden die neuen Baumaterialien gemäß ihrer Eigenschaften verwendet und eingebaut – allerdings zuerst bei Ingenieurbauten wie Brücken oder Weltausstellungsgebäuden (siehe Abb. 17, Abb. 18).

Um die Jahrhundertwende wurde die Industrialisierung und die damit zusammenhängenden Veränderungsprozesse, wie zum Beispiel schlechte Arbeits- und Wohnverhältnisse der Fabrikarbeiter, Hungerlohn, etc. scharf kritisiert. In der Architektur spiegelte sich diese Kritik in einer Abkehr wieder: Das neue Ziel war



Abb. 17. Eiffelturm, Paris, Benh Lieu Song 2009



Abb. 18. Crystal Palace, London, McNeven 1851

die Rückbesinnung auf die Originalität, die Handwerklichkeit und die Schönheit. Es erschienen verschiedene, einander inspirierende Baustile, die neben den erwähnten Eigenschaften auch je nach Nationalität einen unterschiedlichen Charakter aufwiesen – zum Beispiel „Arts & Crafts“ in England, „Art Nouveau“ in Frankreich und Belgien, „Modernisme“ in Spanien, „Sezession“ in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie oder „Jugendstil“ in Deutschland (siehe Abb. 19 - Abb. 24).

Der auch von Schumacher verkündete Gedanke, den Gegensatz von Kunst und industrieller Produktion zu vereinen, führte 1907 zu der Gründung des Deutschen Werkbundes und schließlich zu der Gründung des daraus entwickelten Bauhausstils (vgl. Lubitz 2002).

Schumacher als Stadtplaner

Die Entwicklung Hamburgs in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war überwiegend durch Schumachers Tätigkeit gekennzeichnet. Schumacher arbeitete – abgesehen von einem dreijährigen Aufenthalt in Köln – von 1909 bis 1933 in führender Position bei der Bauabteilung der Stadt und übte dabei sowohl auf die Amtsstruktur als auch auf die bauliche Struktur Hamburgs eine einzigartig große Wirkung aus.

Als Teil seiner Verwaltungsreformen errichtete er eine Baupflegekommission aus Bürgern, Architekten und Künstlern, die die Pläne sämtlicher Neubauten auf die gestalterische Qualität hin prüfte (vgl. Hipp 1990, 100). 1923 hatte er erreicht, dass eine Abteilung für Städtebau aufgestellt wurde, die ihm bei dem Ausbau verschiedener Stadtteile – zum Beispiel



Abb. 19. Red House, London, Velela 2004



Abb. 20. Casa Batlló, Barcelona, n.n. o.J.

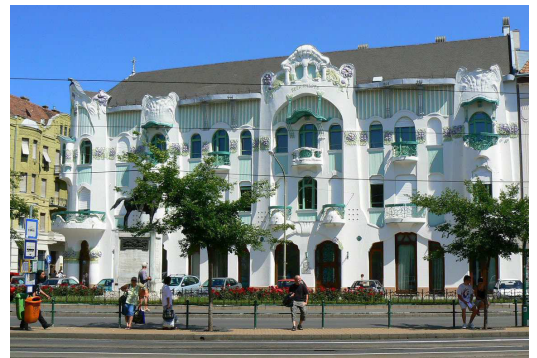


Abb. 21. Reök Palast, Szeged, Kozma o.J.

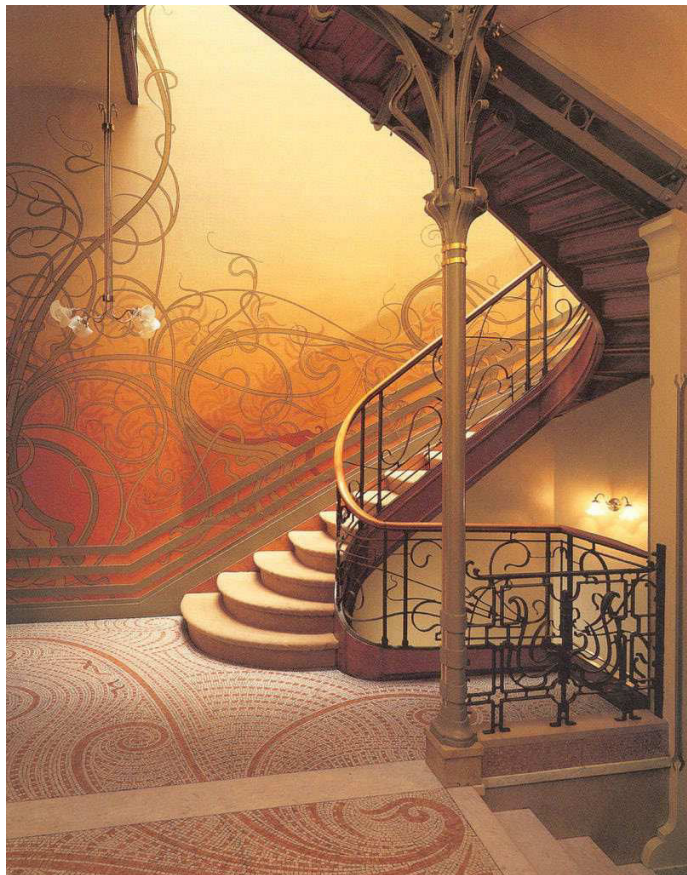


Abb. 23. Hotel Tassel, Brüssel, Passold 2010



Abb. 22. U-Bahn Station Karlsplatz, n.n. 2012



Abb. 24. Wohnhaus, Darmstadt, Störfix 2005

Dulsberg, Jarrestadt – behilflich war (vgl. ebd., 101; Lubitz 2002).

Als Schumacher 1909 mit der Arbeit begann, war Hamburg gerade auf dem Weg eine Großstadt zu werden. 1919 erstellte Schumacher sein bekanntestes Werk hinsichtlich des Städtebaus: Den für die Entwicklung Hamburgs wichtigsten und bis heute gültigen Konzeptplan „Schemata der natürlichen und wirklichen Entwicklung des Organismus Hamburg“. Dieser Plan – der wegen seiner graphischen Darstellung auch häufig als „Fingerplan“ oder „Federplan“ bezeichnet wird – bestimmt die Entwicklungsachsen und die Grüngelände der Stadt (vgl. Hipp 1990, 76, 100) (siehe 2.1.1).

Ein wichtiger Teil des Konzepts, der Stadtpark wurde bereits früher, kurz nach Schumachers Antritt errichtet, um die Bewohnbarkeit der Stadt zu erhalten (vgl. ebd., 77). Ein anderes seiner Konzepte war die Alsterkanalisierung, die mit einer architektonischen Gestaltung durch Mauern und Terrassen ausgeführt wurde, und zum Teil bis heute erhalten blieb (siehe Abb. 25, Abb. 26).

Von den 1920er Jahren bis Ende seiner Amtszeit und zum Teil auch noch darüber hinaus entstanden die von Backsteinbauten geprägten Wohnquartiere und Siedlungsteile. Während die öffentlichen Gebäude von Schumacher selbst entworfen wurden, wirkten bei den zahlreichen

Wohngebäuden auch andere Architekten mit, die bei den Entwürfen allerdings auf bestimmte vorgegebene Aspekte achten mussten (vgl. Hipp 1990, 80, 100). So wurde erreicht, dass die Straßenbilder und Straßenräume – unter anderem durch Fassadenmaterial und Stockwerkanzahl – über mehrere Gebiete – die von Schumacher zusammenfassend als der (Siedlungs-)„Gürtel um Hamburgs alten Leib“ bezeichnet wurde (vgl. ebd., 79) – eine einheitliche Wirkung haben und damit einen wichtigen Teil der Identität Hamburgs bilden.

Wie schon erwähnt, arbeitete Schumacher zwischen 1920 und 1923 in Köln. 1919 gewann er einen Wettbewerb, dessen Ziel die Verknüpfung des Stadtkerns mit den umliegenden Gebieten durch die Gestaltung des inneren Festungsrayons der Stadt war (vgl. Lubitz 2002). Auf dem Bebauungsplan sind die für Schumacher kennzeichnenden und in Hamburg häufig verwendeten städtebaulichen Lösungen – zum Beispiel Blockrandbebauung und Grünzüge – gut erkennbar (vgl. Schumacher; Arntz 1923, Anhang) (siehe Abb. 25 - Abb. 29).

Schumacher als Architekt

Schumacher hatte sich bereits während seiner Arbeit an der Technischen



Abb. 25. Alsterkanal, Eigenes Foto



Abb. 26. Alsterkanal, Eigenes Foto

Stadt- und Städtebaugeschichte

Hochschule Dresden intensiv mit Kunst beschäftigt: er lehrte unter anderem auch Innenarchitektur, Freihandzeichnen und Kunstgewerbe (vgl. Donath 2006; Schumacher 2009). Später wurde das Zusammenwirken von Kunst und Architektur einer seiner Grundgedanken: Bei der Gestaltung seiner Gebäude ergänzten verschiedene Kunstwerke (zum Beispiel Bilder, Steinplastiken, Brunnen, etc.) den architektonischen Effekt. Dabei arbeitete er mit vielen Künstlern zusammen, besonders gerne mit Richard Köhl (vgl. Hipp 1990, 78). Das Ziel war die „Verbesserung des Lebens durch die Kunst“ (Fritz-Schumacher-Gesellschaft e.V. o.J.). Als Kuriosität ist es erwähnenswert – und stellt dar wie weitblickend er war –, dass sich Schumacher auch für Aufführungen von Theaterstücken interessierte: Er inszenierte sein eigenes Werk „Phantasien in Auerbachs Keller“ sowie andere Werke wie „Hamlet“ oder „Macbeth“ von Shakespeare (vgl. ebd.).

Neben dem einheitlichen Begriff und der Anwendung von der Kunst und Architektur waren für Schumacher die Einfachheit, Handwerklichkeit und Konstruktionsehrlichkeit sowie an regionale Traditionen anknüpfende Architektur wichtige Grundprinzipien. Diese Prinzipien fand er in dem Backstein wieder. Der Backstein bietet zudem sowohl

in der Formensprache, als auch in der farbigen bzw. gemusterten Gestaltung eine große Freiheit (vgl. Lubitz 2002).

Schumachers architektonische Arbeit kann man von seinem Stil her in zwei Perioden aufteilen. In der ersten Periode, beeinflusst auch von seinem ersten Arbeitgeber Gabriel von Seidel in München, sind seine Bauten mit hohen Dachformen und historisierenden Elementen noch vom Stil des 19. Jahrhunderts geprägt. Beispiele sind dafür das Johanneum (1912-14), die Hochschule für bildende Künste am Lerchenfeld (1911-13) oder das Tropeninstitut (1910-14) (vgl. Hendel 2013) (siehe Abb. 30, Abb. 31).

Nach dem ersten Weltkrieg führte der veränderte gesellschaftliche und ökonomische Zustand zu einem Stilwandel. Die zweite Periode kristallisierte sich in einer klaren Formensprache aus (zum Beispiel Flachdächer, Eröffnung der Treppenhäuser, keine historisierende Elemente). Die auch von Schumacher angewandte moderne, rationale und funktionale Gestaltung wurde unter dem Begriff „Neues Bauen“ gekennzeichnet. Das spiegelt sich auch bei seinen Schulbauten wieder. Im Rahmen des – wegen der geringen Anzahl von Schulen angekündigten – hamburgischen Schulbauprogramms wurden Ende der 1920er Jahre viele neue Schulen errichtet. Bauten aus der zweiten Pe-

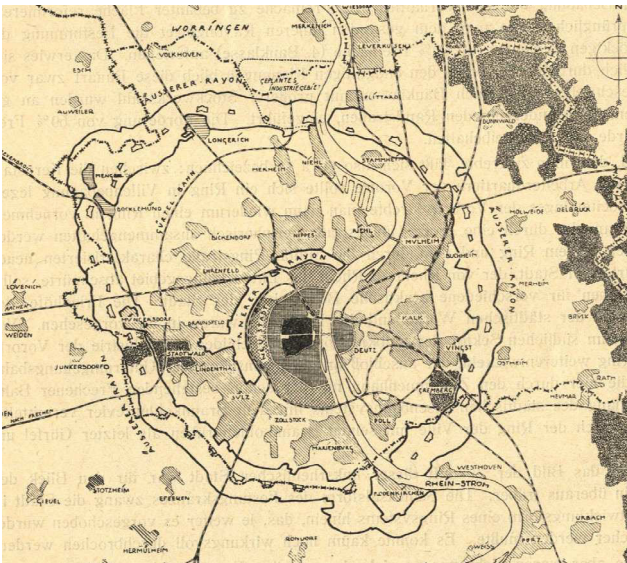


Abb. 27. Festungsrayon ungebaut, Schumacher; Arntz
1923, 47

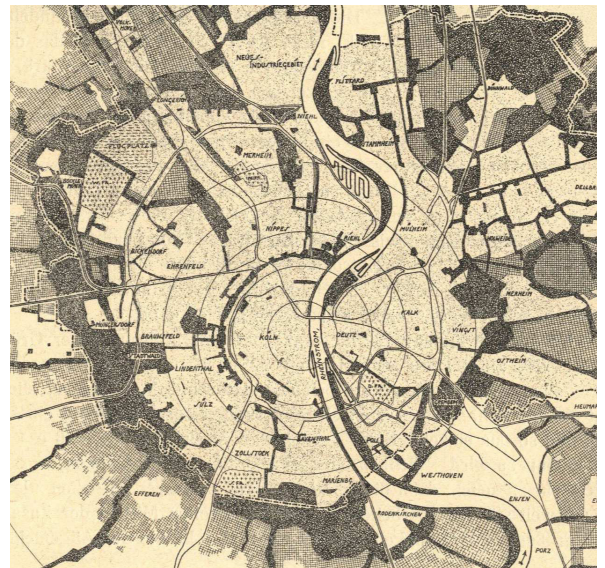


Abb. 28. Festungsrayon bebaut, Schumacher; Arntz
1923, 112

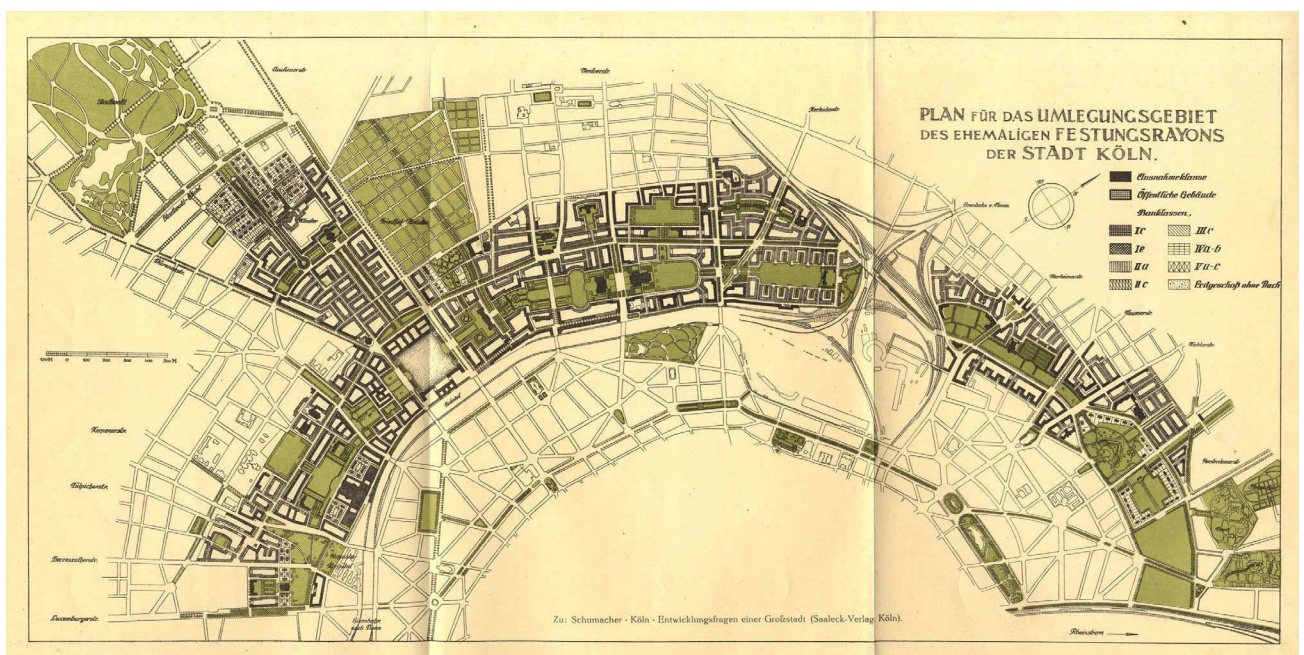


Abb. 29. Bebauungsplan des Inneren Festungsrayons, Schumacher; Arntz, W. 1923, Anhang



Abb. 30. Johanneum, Verbeet 2009



Abb. 31. Hochschule für Bildende Künste, Meinhard 2009

riode sind u.a. die Volksschule Langenfort (1927-29) oder die Feuerwache Veddel (1927-28) (vgl. Hipp 1990, 76; Hendel 2013) (siehe Abb. 32, Abb. 33).

Bezug auf das Projektgebiet

Als Teil des „roten Hamburgs“, des „Gürtels um Hamburgs alten Leib“ wurde von Schumacher ein zusammenhängendes Wohngebiet im östlichen Teil von Hamm errichtet. Es sollte dafür dienen, die bestehenden finanziellen und sozialen Unterschiede zwischen den reicheren Einwohnern des damaligen Oben-Hamms und den einkommensschwächeren Arbeitern von Unten-Hamm einigermaßen zu vermindern (vgl. Rettet Elisa o.J.). Obwohl im zweiten Weltkrieg besonders diese Stadtteile stark zerstört wurden, konnten viele Gebäude zum Teil durch einen vereinfachten Wiederaufbau der Ruinen er-

halten werden (vgl. Hipp 1990, 271). Die städtebaulichen Strukturen – zum Beispiel Blockrandbebauungen, Grünflächen – sind auch heute noch gut zu erkennen. Die Orientierungspunkte sind die im nördlichen Siedlungsteil liegenden Schulbauten, die die Kennzeichen neuer Ansätze aufweisen – unter anderem Anforderungen der Reformpädagogik, Stahlbetonbauweise, Treppenhausturm, Flachdach. Zwei bestehende Beispiele sind die Volksschule Marienthaler Straße (heute Haupt- und Realschule an der Griesstraße, 1928-29) und die Oberrealschule für Mädchen (heute Ballettschule des Hamburg Ballett an der Caspar-Voght-Straße, 1929-31) (vgl. ebd., 76, 99, 272).

Die Baustrukturen aus der Ära Fritz Schumachers sind aus Sicht der Projektgruppe im Projekt und späteren Untersuchungsgebiet besonders erhaltenswert, da sie die Wohnqualität und damalige Re-



Abb. 32. Volksschule Langenfort, Meinhart 2009



Abb. 33. Feuerwache Veddel, Hanseat 2012

formgedanken repräsentieren und auch heute noch einen besonderen Charakter der Stadt Hamburg und der Geschichte dieser darstellen.

2.1.4. Entwicklung und Kategorisierung städtebaulicher Typologien

Die vorigen Abschnitte beschreiben die historischen Entwicklungen, aus welchen sich bestimmte städtebauliche Typologien ergeben, welche in diesem Teilkapitel dargestellt werden. Denn für die Analyse eines Gebietes kann eine Einteilung der vorhandenen Gebäude in verschiedene Typen oder Gruppen hilfreich sein, um Vergleiche ziehen zu können. Diese Einteilung kann aufgrund verschiedener Kriterien erfolgen. Unterschiedliche städtebauliche Leitbilder bilden sich auch in Veränderungen in den angestrebten und gebauten städtebaulichen Typologien ab.

Die folgende Auseinandersetzung mit „städtebaulichen Typologien“ soll zum einen helfen, bestimmte Typologien einer Bauzeit zuzuordnen und zum anderen um Kriterien abzuleiten, die für die Bestandsaufnahme und -analyse dieses Projekts geeignet sein könnten.

Städtebauliche Typologien

Als Grundlage zur Erfassung von vorhandenen Siedlungsstrukturen bietet es sich an, ähnliche Strukturen zu erfassen und zu typisieren. Wenn Gruppen von Bebauungen mit einer Reihe gemeinsamer Merkmale erkannt werden, so können diese, im Rahmen der gemeinsamen Merkmale, ähnlich behandelt werden und nicht jedes Objekt muss zwingend einzeln untersucht werden. Bei der städtebaulichen Typisierung geht es darum, Gemeinsamkeiten in der Bebauungs-

struktur zu erfassen. Nach Korda steht Städtebau für „die Umsetzung der Planung und die bauliche Gestaltung städtischen Lebensraumes“ (Korda 2005, 39). Zum Vergleichen der gebauten Strukturen braucht es Kriterien. Da es keine fest definierten Standard-Typologien gibt, geht es bei einer Typisierung immer darum, geeignete Kriterien für das ausgewählte Gebiet zu finden. Voigt (1994, 60 f.) unterteilt die möglichen Kriterien in qualitative Kriterien und quantitative Kriterien. Diese werden in Abb. 34 aufgeführt. Diese Kriterien werden allerdings noch um das Baujahr erweitert. Jedoch ist die Auflistung keine fixe Auswahl von Kriterien, sondern nur ein ausführliches Beispiel. Eine Besonderheit bei der Auswahl von Merkmalen bei Voigt sind die Kriterien, die sich mit Raumgestaltung und Raumwahrnehmung auseinandersetzen.

Neben den Einteilungen nach Voigt gibt es weitere Kriterien. Eine Schwierigkeit dabei ist die Frage nach dem Ziehen geeigneter Grenzen von städtebaulichen Kriterien. Die Orientierung an der Aufgabenstellung des Städtebaus nach Korda (2005, 39) zeigt, dass der Schwerpunkt bei der baulichen Gestaltung liegt. Daher sollten sich Kriterien zur Erfassung von städtebaulichen Typologien auch auf bauliche Gestaltungen konzentrieren. Da Städtebau auch für die Umsetzung von

Planung steht, sind aber auch Berührungspunkte zu den gesellschaftlichen Dimensionen der Planung (Ökonomie, Soziologie, Ökologie, etc.) gegeben. In wie weit spielen diese bei der städtebaulichen Typologie eine Rolle und wo sind die Grenzen der objektiven Erfassung von Qualitäten?

Folgend sollen Beispiele dargestellt werden, welche verschiedene Typen des Städtebaus aufzeigen. Abb. 35 zeigt neun verschiedene Strukturen bezogen auf Dichte und räumliche Organisation, von kleinen, alleinstehenden Gebäuden wie Einfamilienhäusern bis hin zu großen, verbundenen Strukturen wie Blockrandbebauungen. Diese Einteilung ist sehr allgemein gehalten, spiegelt aber die grundlegenden Bebauungsstrukturen wieder. Für eine gebietsbezogene Einteilung eignen sich diese Typologien allerdings nur begrenzt bzw. nur für eine grobe Betrachtung.

Das zweite Beispiel ist eine stadtbezogene Typologie der Stadt Wien im Jahre 1985. Dabei wurden die Bebauungsstrukturen der Stadt untersucht und in drei übergeordnete Gruppen eingeteilt:

1. Geschlossene Bebauungsformen des dicht bebauten Gebietes
2. Offene Bebauungsformen des locker bebauten Gebietes und des Stadtrandes

Qualitative Kriterien	Quantitative Kriterien
Dichtegruppen (Flachbau/Geschossbau)	Baujahr/Zeit
Formen räumlicher Organisation (Zeile – Blockrand)	Dichte (GFZ/GFD)
Funktionale Gliederung	Geschosszahl
Räumliche Gestaltung	Offene/Geschlossene Bauweise
Raumbildung	Baumasse/Baublockproportionen
	Grundstücksproportion

Abb. 34. Qualitative und Quantitative Kriterien von Voigt, Eigen Darstellung nach Voigt 1994, 62f.

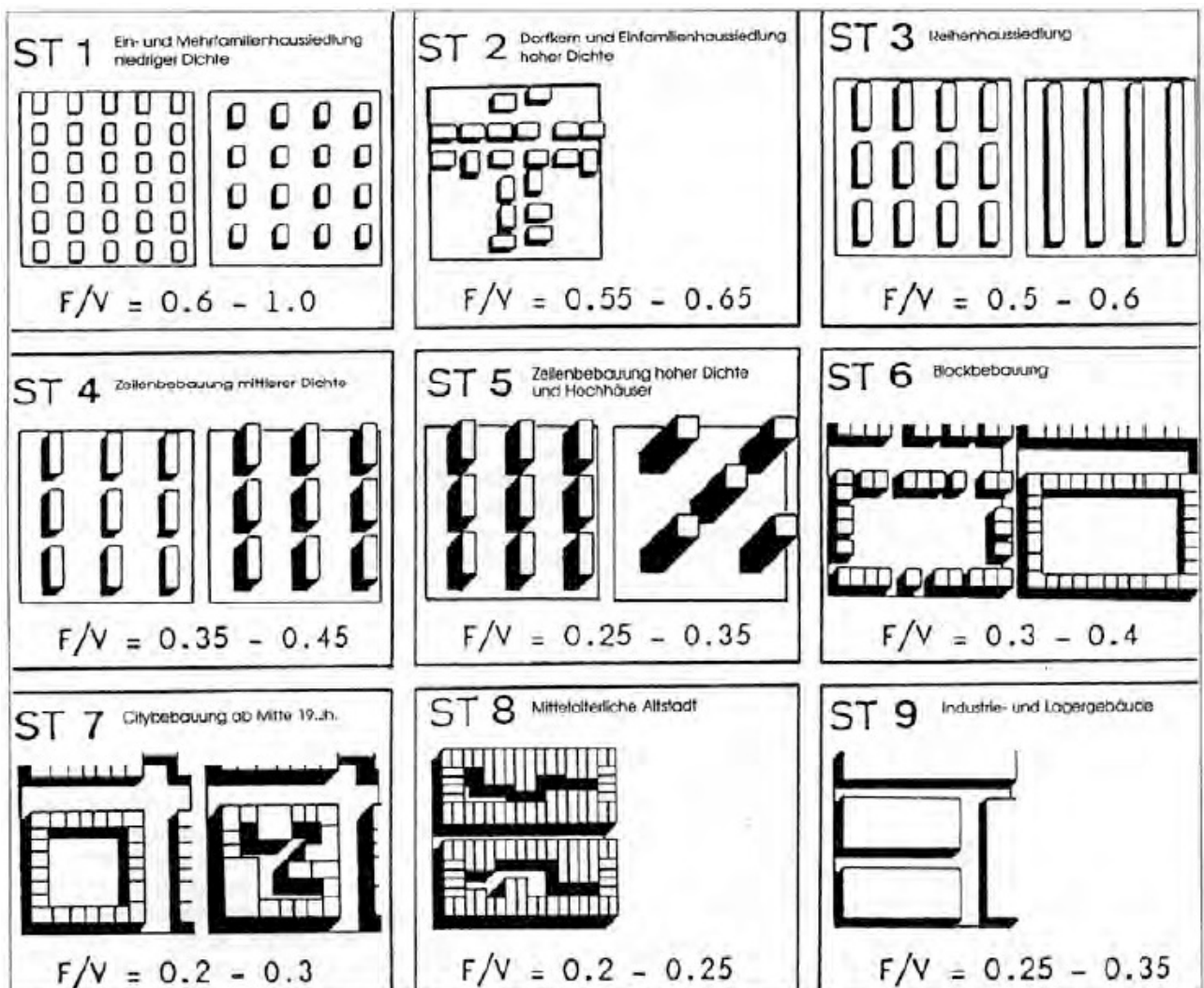


Abb. 35. Städtebauliche Typologie von Curdes, Curdes 1997, 106

3. Strukturen, Bebauungsformen der Stadterweiterung

(vgl. Kleindienst 1985, 7 ff.).

Diese Kategorien wurden noch weiter unterteilt und bilden einen Großteil der Bebauungsstrukturen in Wien ab.

Zur Typisierung der Strukturen in Wien wurden folgende Kriterien genutzt:

- Bauweise (offen/geschlossen); Strukturen
- Geschoßanzahl
- Bebauungsgrad
- Bauperiode
- Lage im Stadtgebiet
- Geschoßflächendichte

(vgl. Kleindienst 1985, 2 ff.).

Diese Erfassung ist detaillierter als die allgemeine Unterteilung des vorherigen Beispiels. Die Kriterien reichen aus, um weite Teile der Wiener Bebauung in drei grobe und 14 genauere Typen einzuteilen. Das Beispiel zielt nur auf eine städtebauliche Einteilung ab und verdeutlicht, wie eine stadtweite Einteilung aussehen kann. Ist das Untersuchungsgebiet kleiner, können weitere Kriterien herangezogen werden, um genauere Einteilungen und Vergleiche durchzuführen. Die Typisierung in Wien wurde als Beitrag zur Diskussion um angemessene städtebauliche Dichtewerte erstellt (vgl. Kleindienst 1985).

Kriterien für das Projekt

Für die Gebietsuntersuchungen im Projekt braucht es eine Auswahl von Kriterien zur Typisierung der Strukturen im Gebiet. Diese Auswahl sollte auf Grundlage der wichtigsten Merkmale des Gebiets, der Erfassbarkeit im Rahmen des Projekts bzw. die Größe des jeweiligen Untersuchungsgebiets und dem Leitinteresse des Projekts, getroffen werden. Die ausgewählten Kriterien ergeben einen Fragebogenkatalog, mit dem das Gebiet untersucht werden kann. Bei der Ergebnisauswertung der Begehung kann dann versucht werden, aus Mustern in der Erfassung eine Typenbildung vorzunehmen.

Abb. 36 zeigt eine Zusammenstellung möglicher Kriterien aus den vorgestellten Quellen sowie eigenen Ergänzungen. Bei den Untersuchungen der ausgewählten Gebiete und Ebenen (Projekt- und Untersuchungsgebiet) dient diese Zusammenstellung als Grundlage für die jeweiligen Fragebogenkataloge. Bei der Auswahl der Kriterien muss geprüft werden, ob das Kriterium im Rahmen des Projekts zu erheben ist und ob es für die Bestandsaufnahme und anschließende Analyse zielführend ist, das Kriterium zu untersuchen. Bei der Analyse der Begehungen kann gegebenenfalls eine Typisierung des untersuchten Gebiets eingesetzt werden.

Qualitative Kriterien	Quantitative Kriterien	Weitere Kriterien
Dichtegruppen (Flachbau/Geschossbau)	Baujahr/Zeit	Nutzung
Formen räumlicher Organisation (Zeile – Blockrand)	Dichte (GFZ/GFD)	Eigentümer
Funktionale Gliederung/ Erschließung	Geschosszahl	Freiräume/Flächen
Räumliche Gestaltung	Offene/Geschlossene Bauweise	Entfernung zum ÖPNV
Raumbildung	Baumasse/Baublock- proportionen	Lärmbelastung
		Qualitäten
		Fassade

Abb. 36. Potentielle Kriterien für das Projekt, Eigene Darstellung

Einordnung der städtebaulichen Typologien

Gründerzeitliche Typologie:

Europäische Großstädte wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts häufig durch den gründerzeitlichen Block geprägt. Dieser besteht aus gereihten Geschosshäusern, die eine konsequente Randbebauung mit Hinterhöfen bilden. Typisch für diese Bebauung sind eine hohe Dichte und ein geringer Anteil an Freiraum. Zudem gibt es eine starke Nutzungsmischung mit Geschäften und Gewerbe im Erdgeschoß oder Souterrain. Gewerbliche Nutzungen können sich

auch in den Hinterhof ausdehnen. Daneben kann es auch Büronutzungen, Ateliers, etc. geben (vgl. Raith 1998, 102 ff.; Franke 2001, 44).

Entwicklung Anfang des 20. Jahrhunderts

Durch das Umdenken und die neuen Entwicklungen am Anfang des 20. Jahrhunderts veränderten sich auch die städtebaulichen Typologien. Diese wurden auch von neuen Wohnungsgrundrissen und –richtlinien beeinflusst, die eine Veränderung notwendig machten und zu einer Weiterentwicklung der Blockrandbebauung führten. Das bedeutete größere Höfe und alleearartige Straßen zwischen

den Blöcken (vgl. Korda 2005, 32 f.). Um die Hinterhöfe noch größer, luftiger und sonniger zu gestalten, wurden die Blöcke stärker geöffnet, sodass Zeilenbauten mit eingeschossigen Verbindungen entstanden. Ein Beispiel hierfür ist die Jarrestadt in Hamburg, die von Fritz Schumacher entworfen und 1928 errichtet wurde (vgl. ebd.).

Die fortgeführte Öffnung der Höfe mündete in reinen Zeilenbauten, die 1929 infolge des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM, siehe 2.1.2) zum Dogma erhoben wurden (vgl. Hipp 1990, 80). Geprägt von der Charta von Athen und den Ideen von Le Corbusier wurden verstärkt punktförmige und hohe Bebauungen sowie die Trennung unterschiedlicher Nutzungen (Arbeit, Versorgung, Bildung, Wohnen) verfolgt. Besonders die Nachkriegsbebauung zeigt die dadurch geprägten Typologien (Zeilen, Punkthochhäuser und Funktionstrennung) auf (vgl. Korda 2005, 34 f.).

2.1.5. Stadtgeschichte des Projektgebietes – Hamm und Horn

Um das Projektgebiet und die Arbeit mit diesem auch geschichtlich und in der städtebaulichen Entwicklung besser einordnen zu können, wird im Folgenden die Entwicklung der Hamburger Stadtteile

Hamm und Horn vor allem seit Mitte des 19. Jahrhunderts skizziert und anhand von historischen Karten visualisiert.

Die Stadtteile Hamm und Horn sind administrativ dem Bezirk Hamburg Mitte zugeordnet und befinden sich östlich der Innenstadt. (Abb. 37) Im Norden grenzt der Stadtteil Hamm an Eilbek, im Westen an Borgfelde und Hammerbrook, im Süden an Rothenburgsort sowie im Osten an den Stadtteil Horn. Letzterer grenzt im Norden an Marienthal, im Osten an Billstedt und im Süden an Billbrook.

Hamm

Das sogenannte Dorf Hamm mit dem Zentrum bei der Hammer Kirche verlieh dem Stadtteil Hamm seinen Namen. Dieser war zeitweise, bis Beginn des 21. Jahrhunderts in drei Stadtteile gegliedert, Hamm-Nord, Hamm-Mitte und Hamm-Süd. Ursprünglich war Hamm ein Waldgebiet auf dem Geestrücken, welcher quer durch Hamm und auch Horn verläuft. Erstmals Erwähnung fand das Dorf Hamm im Jahr 1256, als es in Hamburger Pachtbesitz gelangte, seit 1358 gehörte es endgültig zu Hamburg (vgl. Hipp 1990, 270). Im 16./17. Jahrhundert begannen Hamburger Bürger sich in Hamm anzukaufen, so dass es gegen Ende des 18. Jahrhunderts

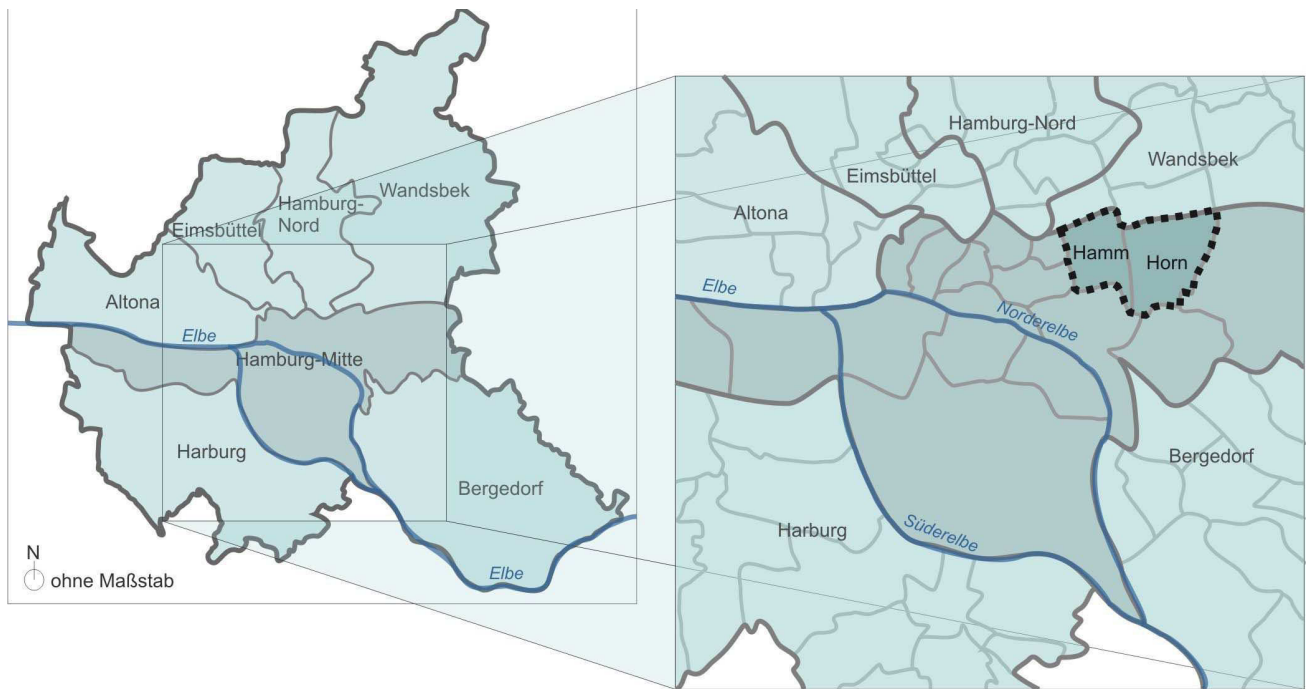


Abb. 37. Einordnung Hamm/ Horn, Eigene Darstellung

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2012

entlang der Geestkante eine Reihe von Land- und Sommerhäusern gab (vgl. ebd., 270). Nach der französischen Besetzung in den Jahren 1813/14 ist die Bebauung Hamms fast gänzlich zerstört worden. Nach dem großen Brand 1842 blieben viele der Landhausbesitzer dauerhaft ansässig. Bald darauf erfuhr Hamm infolge der Aufhebung der Torsperre 1860/61 einen enormen Bevölkerungszuwachs, ein schnell verlaufender Prozess der Verstädterung setzte ein (vgl. Harms; Schubert 1989, 57)(siehe 2.1.1)(siehe Abb. 38,Abb. 39). Im Jahr 1871 wurde Hamm zum Vorort und 23 Jahre später, nach Beschluss des Senats, zum Stadtteil. Zu diesem Zeitpunkt lebten 14.697 Menschen in dem noch jungen Stadtteil (vgl. Rasmussen; Wulf 2002, 7). Infolge der Verstädterung wurden zunächst Miets-

häuser und Wohnhöfe auf der Geest erbaut (vgl. Harms; Schubert 1989, 57). Die Stadtlandschaft Hamms wird merklich von der sogenannten Geestkante beeinflusst. Der nördliche Teil ist geprägt durch das Geestgebiet und der Süden wird charakterisiert durch die unter dem Geesthang bis zu 15 Metern tiefer liegenden, sehr fruchtbaren, zur Land- und Viehwirtschaft genutzten Marschgebiete. Letztere konnten aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht flächendeckend bebaut werden (vgl. Tilgner 2002, 436). Deswegen wurde die Hammer Marsch zu Beginn des 20. Jahrhunderts aufgehöhht, um dort auch Wohnraum schaffen zu können (vgl. Schubert 2005, 304). Dort wurden anschließend Wohnungen für Arbeiter, zumeist Schlitzbauten, errichtet, die in den nahegelegenen Industriebetrieben

beschäftigt waren (vgl. Harms; Schubert 1989, 57). Die Geestkante hatte demnach nicht nur eine trennende Wirkung in Bezug auf die Landschaft, sondern bezieht sich ebenfalls auf sozialstrukturelle Unterschiede (vgl. Schubert 2005, 304). Die im Volksmund „Oben-Hamm“ genannte Geest beherbergte die bessergestellte, bürgerlich geprägte Bevölkerung in Beamten- und Angestelltenvierteln. Die „Unten-Hamm“ genannte Marsch dagegen die Arbeiterviertel mit Mietskasernen und Schlitzbauten (vgl. Harms; Schubert 1989, 57; Rasmussen: Wulf 2002, 7). Diese Unterscheidung wurde verstärkt durch die Hammer Landstraße als „scharfe Trennungslinie zwischen bürgerlichen und mittelständischen gebieten auf dem Geestrücken und dem Arbeiterwohnquartier im Marschgebiet“ (Schubert 2005, 304).

Anfang des 20. Jahrhunderts ist Hamm durch die elektrische Vorortbahn (S-Bahn) an den Nahverkehr angeschlossen worden. Im Norden an den Stadtteil angrenzend wurde dafür der Bahnhof Haselbrook erbaut (vgl. Hipp 1990, 271). Weiterhin sind die östlichen Teile von Hamm-Nord, Hamm-Mitte und teilweise von Hamm-Süd in den Siedlungsgürtel Hamburgs der zwanziger Jahre eingebunden, viele Häuser entstanden aber erst nach 1933 (vgl. Hipp 1990, 271) (siehe

Abb. 41). Der Charakter der östlichen Bebauung war erkennbar an den in den 1920er/1930er Jahren entstandenen Backsteinensembles, die noch heute einen Teil zum „roten Hamburg“ beitragen, das stark durch den ehemaligen Oberbaudirektor Fritz Schumacher geprägt wurde (vgl. FHH 2013a, 187).

Hamm entwickelte sich bis zum zweiten Weltkrieg zum bevölkerungsmäßig drittgrößten Stadtteil Hamburgs. Bis 1938 hat sich die Einwohnerzahl auf ca. 90.000 Einwohner gesteigert (vgl. Harms; Schubert 1989, 57).

Eine weitere Katastrophe erreichte Hamm während des zweiten Weltkriegs im Jahre 1943 im Zuge der „Operation Gomorra“, die zur zweiten Totalzerstörung Hamms führte (vgl. Hipp 1990; Harms; Schubert 1989; Schubert 2005) [Abb. 42]. Zeitnah kehrten einige Bewohner nach Hamm zurück, der eigentliche Wiederaufbau begann jedoch erst ab 1950. Um der Wohnungsnot entgegenzukommen entstanden kleinere Wohnungen als vor dem Krieg. „Unten-Hamm“ jedoch verlor seine ursprüngliche Struktur und entwickelte sich zu einem Gewerbegebiet mit nur wenigen Wohneinheiten (vgl. Rasmussen/Wulf 2002, 8) (siehe Abb. 43).

Durch die nicht zerstörten Gebäude sowie vereinfachten oder veränderten Rekonstruktionen konnten städtebauliche

Strukturen bewahrt werden. Stadtgestalterische Zentren wie die Schulbauten Schumachers wurden zu Kristallisationspunkten der neuen Wohngebiete (vgl. Hipp 1990, 272). Geprägt wird der mittlere Teil Hamms durch die typischen Nachkriegsbauten, welche den Wiederaufbau in den 1950er Jahren prägten (vgl. FHH 2013a, 187) (siehe Abb. 44).

Horn

„Der Uferrand des Elbe-Urstromtals hatte sich schon für das altsächsische Dorf Hamm als idealer Lebensraum erwiesen, weil hier weites Marschland im Süden sowie Ackerland nebst reichem alten Baumbestand auf der Geest vorhanden war. Dieser Hammer Wald endete östlich in einem „horn“artigen Ausläufer“ (Rasquin 2003, 7). Im Jahre 1306 wurde Horn erstmals urkundlich erwähnt, im Jahr 1383 dann als Dorf betitelt. Eine rasante Entwicklung erfuhr Horn im 17. Jahrhundert, die Bebauung dehnte sich vor allem an der Landstraße bis zur Grenze Hamms aus (vgl. Rasquin 2003, 8). Auch in Horn wurden Sommersitze für wohlhabende Hamburger Bürger errichtet. Mehr Bekanntheit erlangte das Dorf Horn jedoch vor allem durch die beiden Einrichtungen das „Rauhe Haus“ und die Horner Galopprennbahn. Das Rauhe Haus diente

damals als ein Rettungshaus für Großstadtkinder und erfüllt heutzutage vielfältige Aufgaben der Diakonie (vgl. Hipp 1990, 273).

Im Jahr 1874 wird auch Horn zu einem Hamburger Vorort und gleichzeitig mit Hamm im Jahr 1894 zum Stadtteil (vgl. Rasquin 2003, 8). In den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts galt der Stadtteil Horn als natürliches Erweiterungsgebiet für den Hamburger Massenwohnungsbau und war auch dadurch insbesondere als Wohngebiet charakterisiert (vgl. Hipp 1990, 273) (siehe Abb. 41). Dafür hatte der Hamburger Senat die Ländereien der „Interessengemeinschaft des Horner Feldlandes erworben, um dort Wohnungen bauen zu können, dies geschah in den 1920er und 1930er Jahren (vgl. Tilgner 2003, 537). Bis zum Inkrafttreten des Groß-Hamburg-Gesetzes im Jahr 1937 lag Horn noch am Stadtrand von Hamburg und damit außerhalb des „Schumacher-Gebiets“ (vgl. Harms; Schubert 1989: 80). Trotzdem wurde für das Stadtgebiet schon 1927 ein Bebauungsplan entwickelt, welcher jedoch im Wesentlichen eine Blockrandbebauung vorschlug, sodass dieser 1929 überarbeitet und den Plan für das Erschließungsnetz und erste Großwohnhäuser am Horner Weg/Hermannsthal und Bauerberg darstellte. Als wegen der Weltwirtschaftskrise die Bautätigkeit ab 1931 für einige Zeit pausieren

musste, hat sich das städtebauliche Konzept erneut verändert, so dass es einen Übergang von der Blockrandbebauung zur damals viel verwendeten Zeilenbebauung gab (siehe 2.1.2, 2.1.4). Nach der Wirtschaftskrise wurde die Bebauung ausgehend vom Pagenfelder Platz, dem städtebaulichen Mittelpunkt der Horner Geest (vgl. Harms; Schubert 1989, 80) realisiert. Das Baugebiet entwickelte sich nach Südosten. „Das „städtebauliche Rückgrat“ bildet die Washingtonallee als Verlängerung der Sievekingsallee, die mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen und einem dazwischenliegenden breiten Grünstreifen die Horner Geest von Nordwesten nach Südosten durchquert“ (Harms; Schubert 1989, 80).

Der Großteil der Bebauung in Horn entstand während des Dritten Reiches, weiterhin geprägt von Hof- und Zeilenbebauung mit gemeinsamen Gärten und öffentlichen Grünanlagen (vgl. Hipp 1990, 273). Besonders charakteristisch für Horn sind bis heute die Gebäude um den Pagenfelder Platz sowie zwischen Washingtonallee und Weddestraße (vgl. ebd. 1990, 273).

1936 sollte Horn durch einen Autobahnhof zum östlichen Stadteingang Hamburgs für die von Berlin her kommende Autobahn ausgebaut werden. Es wurden

jedoch lediglich imposante Gebäude entworfen, realisiert wurde letztendlich nur ein als Kreisverkehr angelegtes Autobahnende, der Horner Kreisel (vgl. ebd. 1990, 273).

Horn wurde insbesondere in den 1930er Jahren und nach dem zweiten Weltkrieg durch Geschosswohnungsbau im Hamburger Backsteinstil bebaut, sowie an das Nahverkehrsnetz angeschlossen. Südlich der Horner Rennbahn errichteten private Bauherren und gemeinnützige Bauträger ca. 2000 Wohnungen auf der bis dato nahezu unbebauten Horner Geest, diese waren größtenteils Arbeiterwohnungen (vgl. Harms; Schubert 1989, 79). So prägt der Massenwohnungsbau dieser Jahre das städtebauliche Bild in Horn.

Der Zweite Weltkrieg bzw. die Luftangriffe der „Operation Gomorra“ zerstören auch Horn zu einem großen Teil (siehe Abb. 42). Auch Horn konnte nur wenige Gebäude aufweisen, die den Krieg unbeschadet überstanden haben, dies sind unter anderem auch von Schumacher konzipierte Schulgebäude. Die bautechnische Beschaffenheit vieler Bauten (Kontorhäuser, Schumacher-Schulen, Wohnungsbauten der 20er Jahre) verhinderte die völlige Zerstörung einiger Gebäude. Nach dem zweiten Weltkrieg konnten in Horn und in ganz Hamburg auch schwer beschädigte Gebiete rekon-

struiert und in der ursprünglichen Form wiederaufgebaut werden (vgl. Hipp 1990, 105) (siehe Abb. 44).

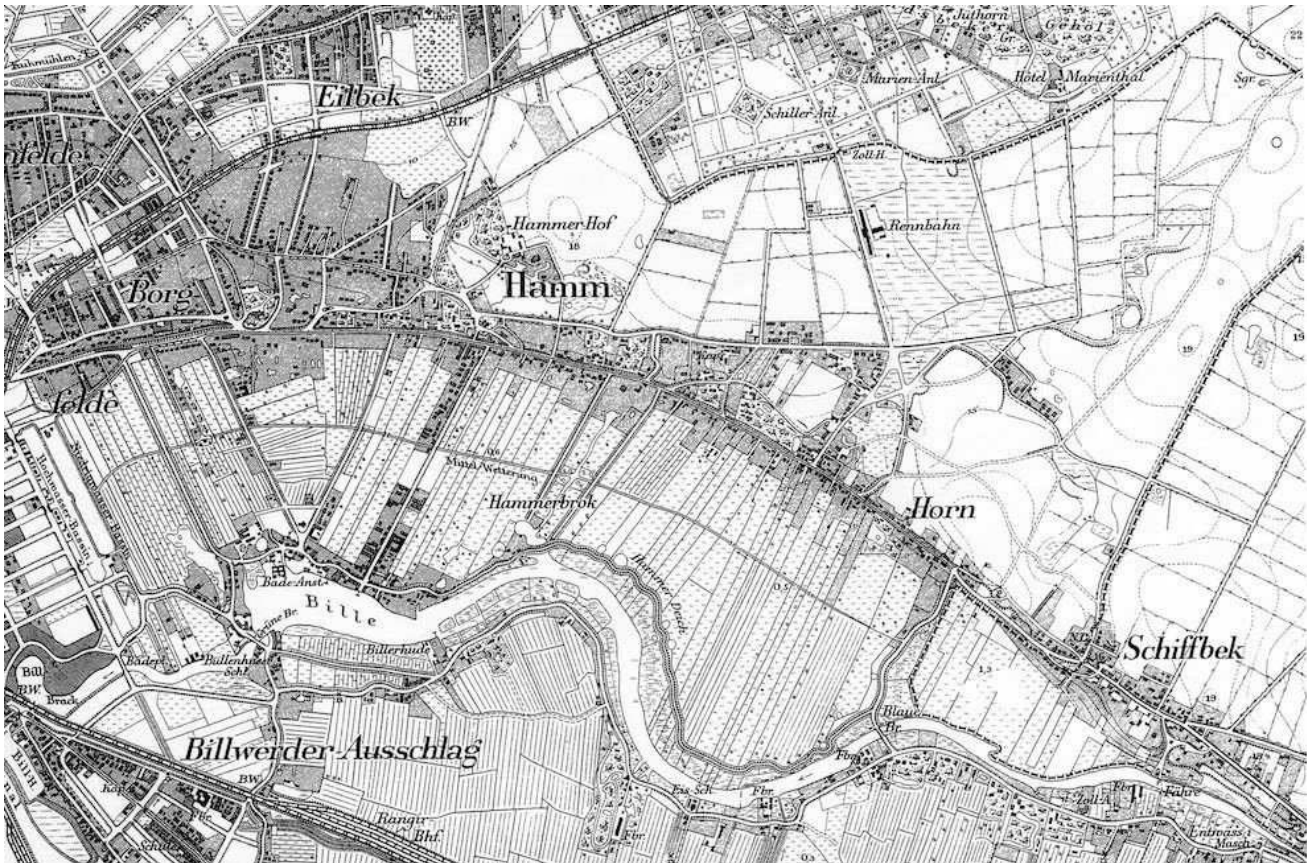


Abb. 38. Hamm/Horn 1880, Eigene Darstellung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

Hamm/Horn 1880

Nach der französischen Besetzung und auch dem Großen Brand 1842 entwickelt sich die Besiedlung vorwiegend entlang der Hauptverkehrsachse, heute B5/ Eiffestraße. Dazu trägt auch die zunehmende Verstädterung infolge der Aufhebung der Torsperre bei. Die Karte zeigt ebenfalls ein wichtiges Charakteristikum Horns, die im Jahr 1855 erbaute Horner Rennbahn. Es zeigt sich, dass die Bautätigkeit zu dieser Zeit in Hamm sowie im Bereich Borgfelde und Eilbek noch größer ist. Insgesamt lässt sich auf der Karte ablesen, dass vor allem kleinteilige Bebauung,

offene Bauweise und solitäre Bauten zu finden sind. Es gibt weiterhin einen Großteil an landwirtschaftlichen Flächen, vor allem im Süden (in den Marschgebieten).

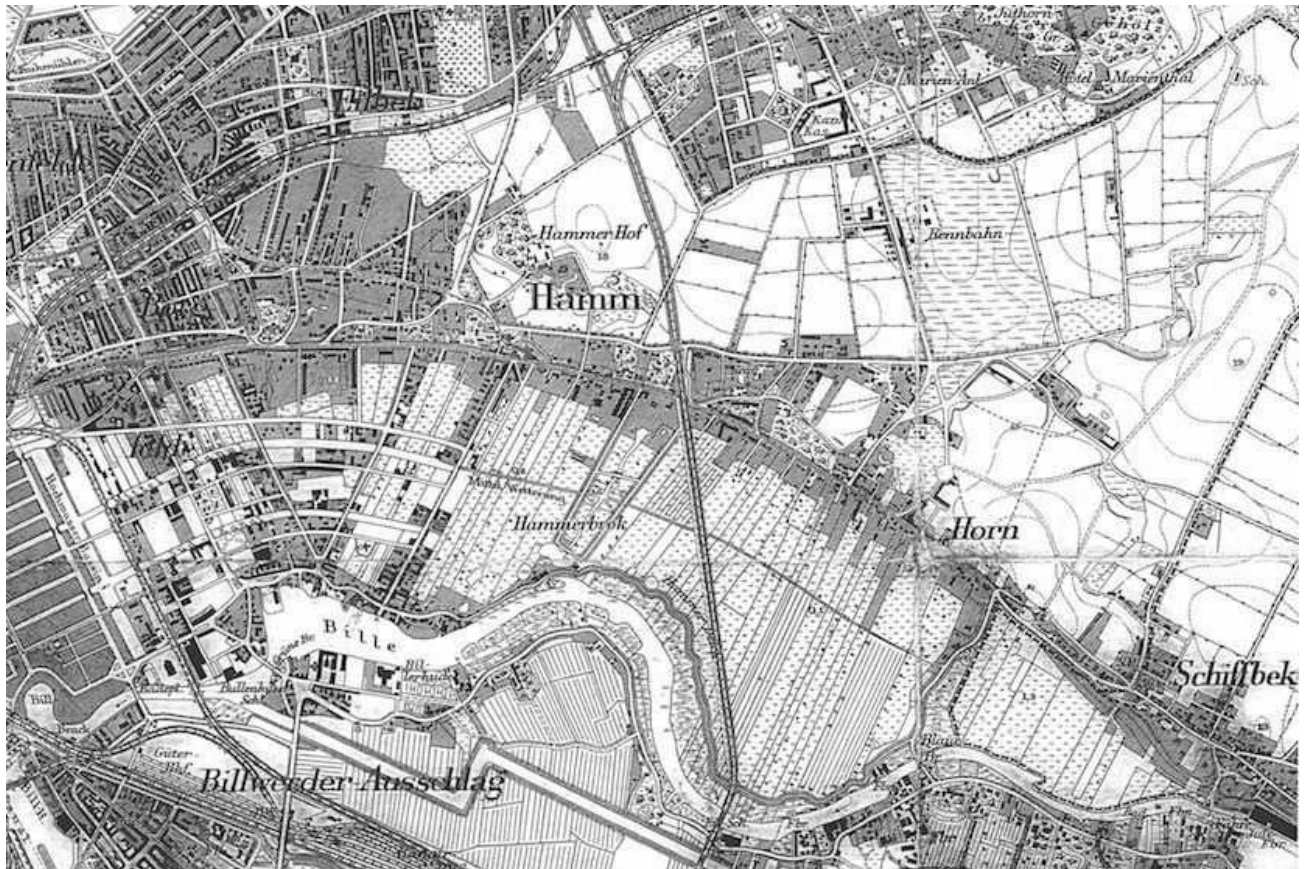


Abb. 39. Hamm/Horn 1909, Eigene Darstellung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

Hamm/Horn 1909

Die Karte stellt eine Erweiterung des Gebäudebestands an der West-Ost-Achse (B5) dar, an der sich weiterhin verstärkt die Bebauung entwickelt. Die Bebauung entwickelt sich außerdem hin zu geschlosseneren Strukturen. Des Weiteren wird der Ausbau einer Nord-Süd-Trasse deutlich, welche sich auf der Grenzlinie zwischen Hamm und Horn befinden. Heutzutage wird diese immer noch für Regional- und Güterverkehr genutzt.

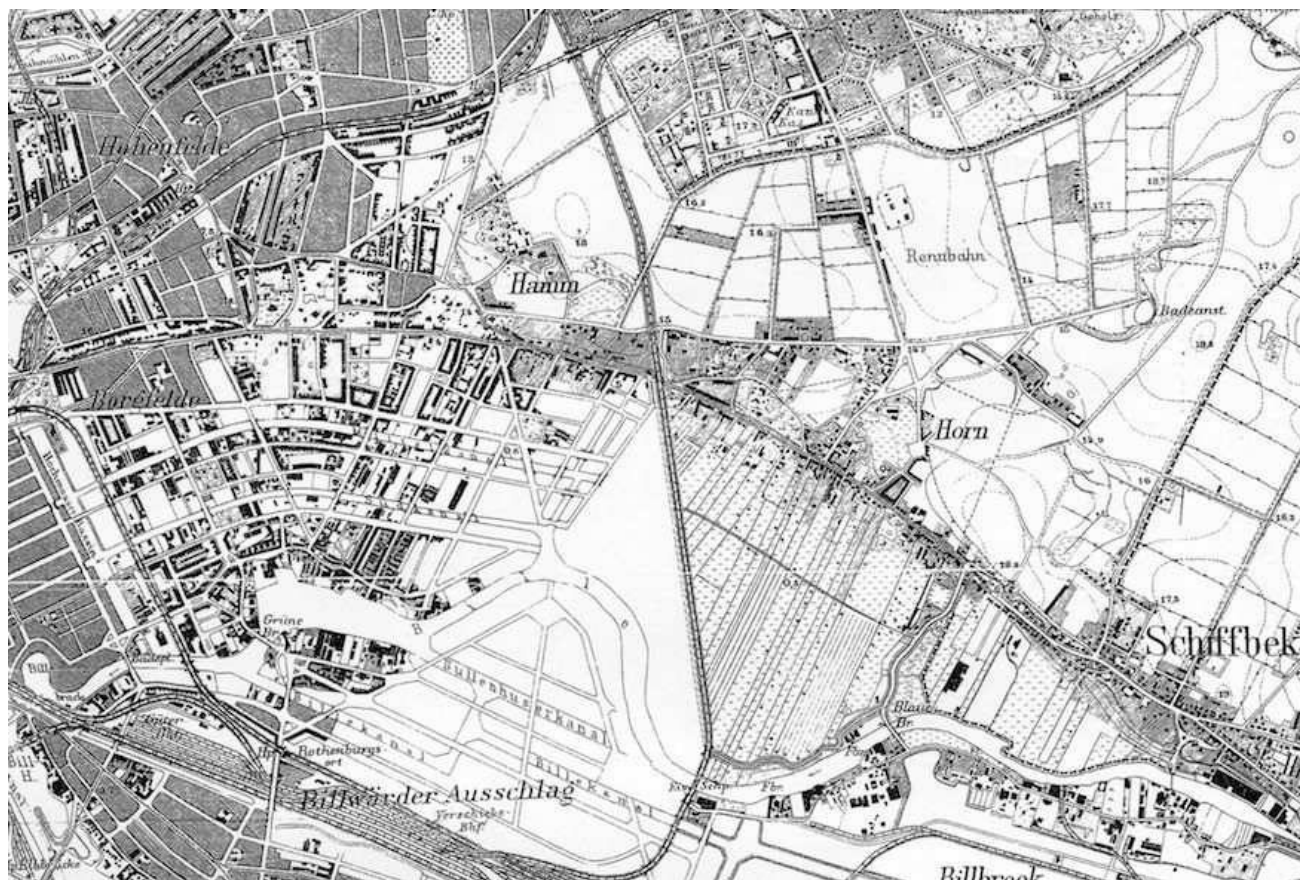


Abb. 40. Hamm/Horn 1913/1915, Eigene Darstellung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

Hamm/Horn 1913/1915

Die Entwicklung der Bebauung entlang der Hauptverkehrsachse ist weiterhin deutlich. Die Typologien bilden sich außerdem zunehmend hin zur Blockrandbebauung. (In dieser Zeit ist unter anderem auch Fritz Schumacher tätig.) In Horn wird bis dato weniger Bebauung realisiert als in Hamm. In Hamm findet eine starke bauliche Entwicklung vor allem im Süd-Westen statt. Aber auch in Norden sind zunehmend Blockrandbebauungen und Straßennetze erkennbar.

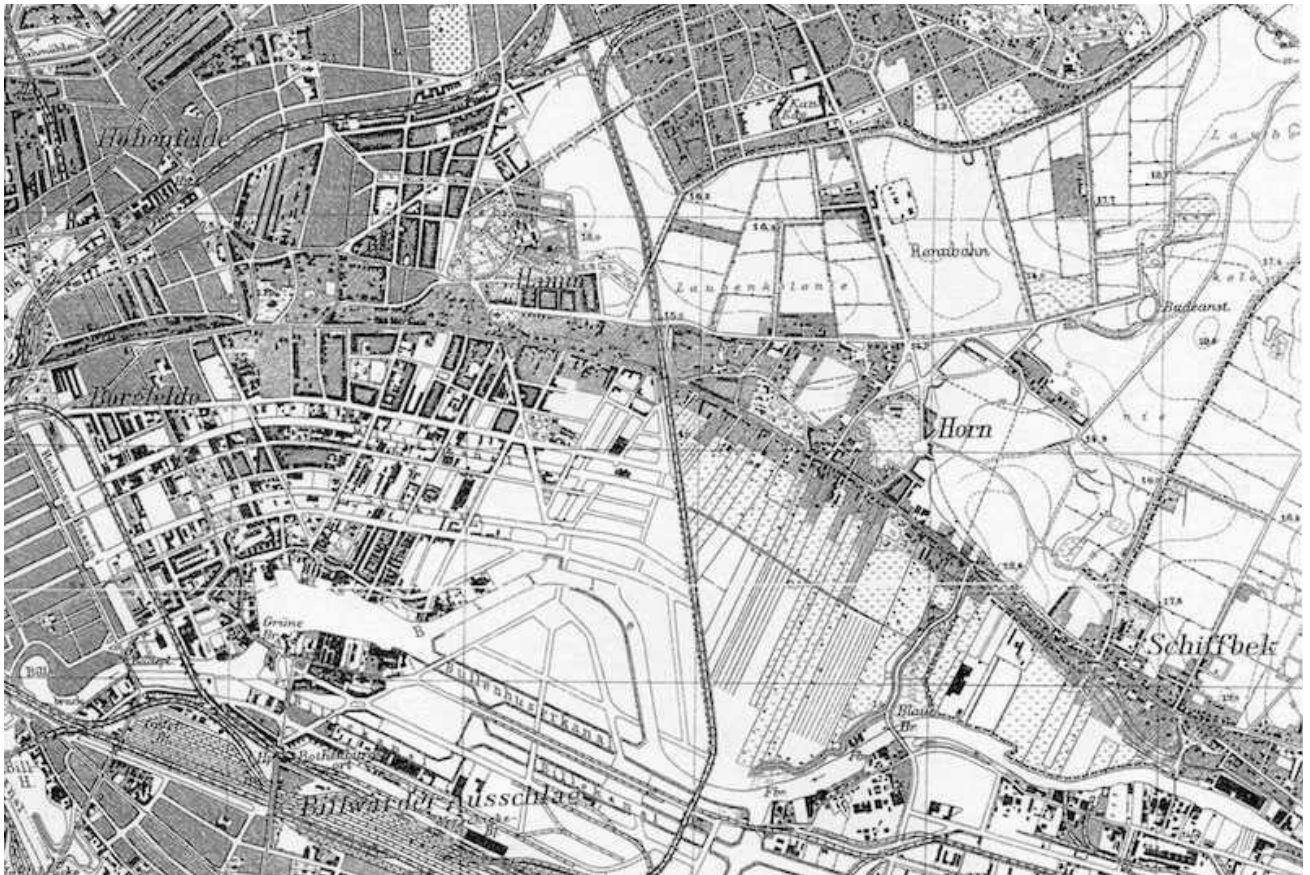


Abb. 41. Hamm/Horn 1927, Eigene Darstellung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

Hamm/Horn 1927

Auf dieser Karte wird deutlich, dass vor allem in Hamm gebaut wird und die Blockrandbebauung weiterhin zunimmt. Eine zunehmende Verdichtung findet außerdem an der Verkehrsachse (B5) und auch an der Rennbahnstraße statt.

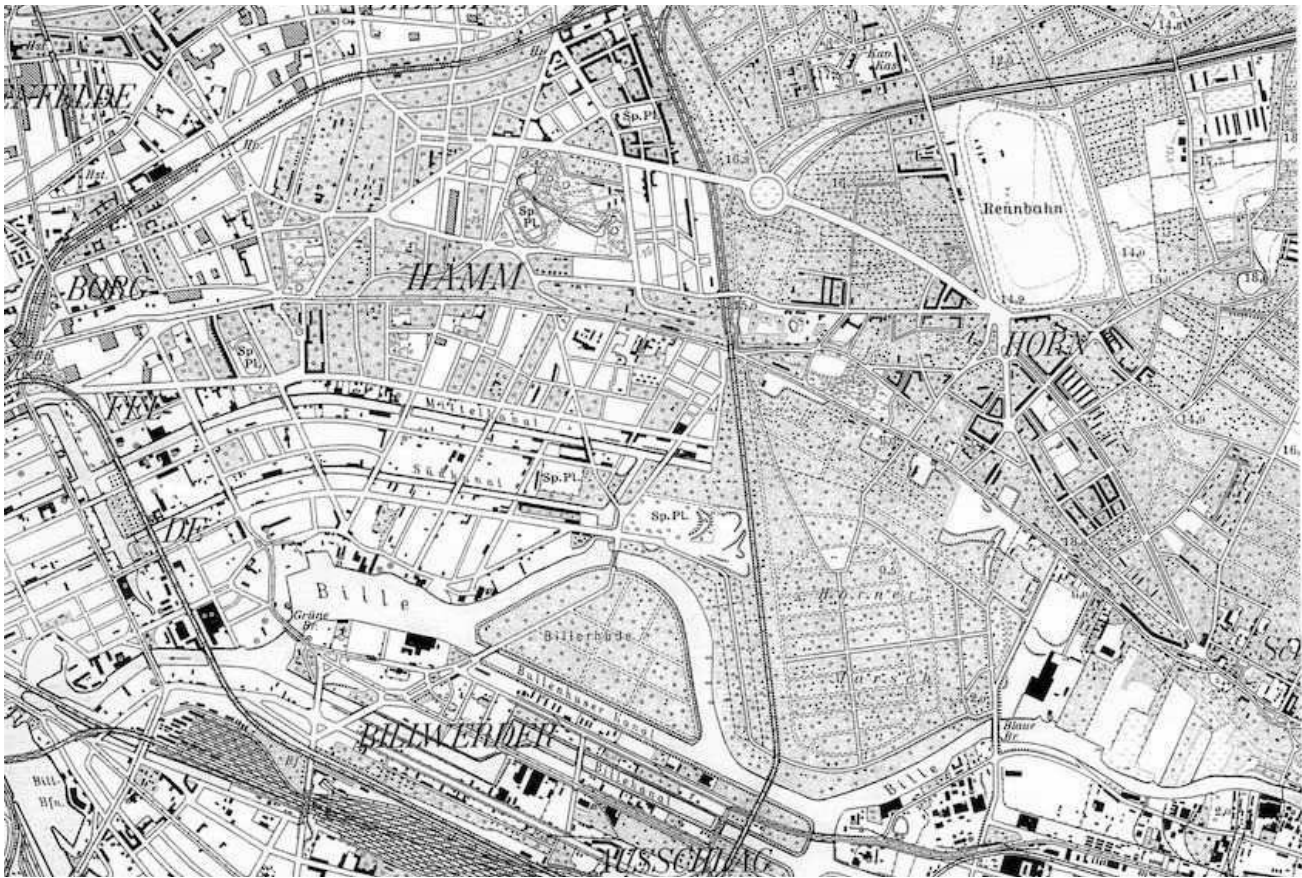


Abb. 42. Hamm/Horn 1946/1949, Eigene Darstellung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

Hamm/Horn 1946/ 1949

Auf dieser Karte wird sehr deutlich, wie nach dem zweiten Weltkrieg der Großteil der Bebauung in Hamm sowie Horn zerstört ist. Der Unterschied zu der Karte von 1927 wird besonders deutlich. Zu Bedenken ist, dass Großteile der Bebauung in Hamm und Horn vor allem in den 1930er Jahren entstanden sind. Der Großteil der Bebauung ist verschwunden, vor allen an der B5/ Eiffestraße. Der dicht besiedelte Süden Hamms ist fast gänzlich zerstört, es finde sich lediglich Bebauung im Nord-Osten angrenzend an Marienthal (nördlich der Sievekingsallee/ westlich der

Bahntrasse). Teilweise konzentriert sich die Bebauung (Blockrand- sowie Zeilenbauten) in der Mitte Horns, um den Pagenfelder Platz, südlich der Horner Rennbahn sowie dort, wo heute die U-Bahn Horner Rennbahn ist (beispielsweise Washingtonallee). Die Karte zeigt außerdem eine neue Verkehrsachse durch Hamm und Horn, die in den vorangegangenen Jahren entstanden sein muss. Es ist die Sievekingsallee mit dem Horner Kreis, sowie weitere Verkehrswege um den Pagenfelder Platz in Horn, welcher Ausgangspunkt für die Wohnbebauung war. Es gibt außerdem eine Autobahn nach Osten/ in Richtung Berlin (heute A24).



Abb. 43. Hamm/Horn 1955, Eigene Darstellung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

Hamm/Horn 1955

Auf dieser Karte werden die Tätigkeiten des Wiederaufbaus deutlich, der sich nach ähnlichen Strukturen der vorigen Bebauung vollzieht. Es sind insbesondere zwei bauliche Entwicklungsschwerpunkte vorhanden. In Hamm befindet sich dieser vor allem nördlich und südlich der Sievekingsallee, hauptsächlich in Form von Blockrandbebauung. Südlich der B5 findet sich nur vereinzelt Bebauung. In Horn weiten sich die Entwicklungsachsen ausgehend vom Pagenfelder Platz und der heutigen „U-Bahn Horner Rennbahn“ in Form von Blockrand- und Zeilenbau-

ung aus. Südlich der B5 (Horner Marsch) befinden sich viele neue Parzellen, welche heute dem Kleingartenverein Horner Marsch e.V. angehören.

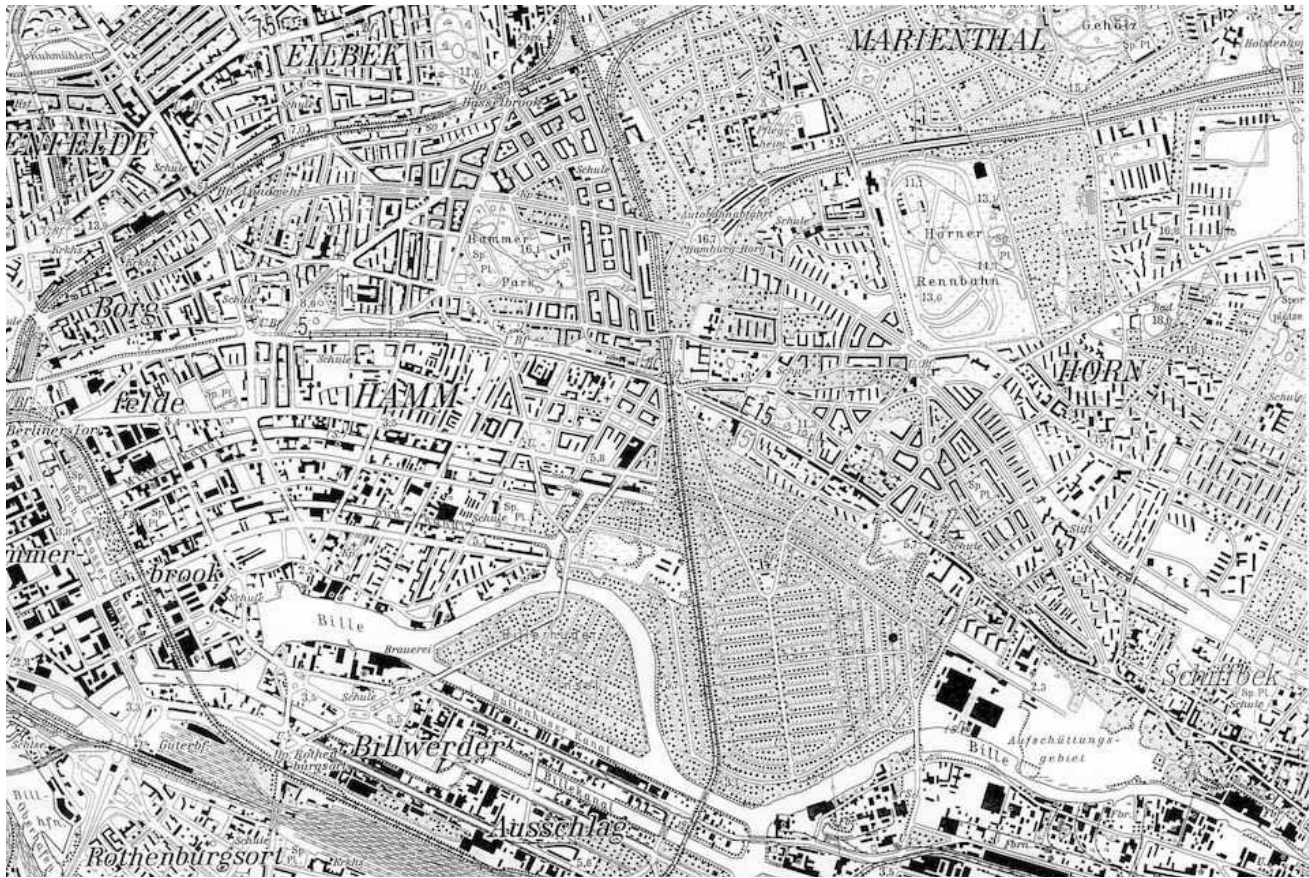


Abb. 44. Hamm/Horn 1968, Eigene Darstellung

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

Hamm/Horn 1968

Auf der Karte sind die vorherrschenden städtebaulichen Typologien in Hamm und Horn deutlich zu erkennen. Nördlich der B5 (Bergedorfer Straße, Eiffestraße) findet sich eine Mischung aus Blockrand- und Zeilenbebauung. In Horn gibt es im Gegensatz zu Hamm mehr Zeilenbebauung. Außerdem hat sich der Gebäudebestand in Horn nochmals stark erweitert. Blockrandbebauung zeigt sich in Horn besonders am Pagenfelder Platz, Zeilen sind vor allem entlang der Sievekingsallee bis zu Horner Kreisel, um die Rennbahn und auch an der Washingtonallee entstanden. Um den Horner Kreisel herum ist vor allem eine offene Bauweise

mit alleinstehenden Gebäuden zu finden (Kleingärten). In vornehmlich geschlossener Bauweise sind erneut Gebäude entlang der Bergedorfer Straße und Eiffestraße (B5) entstanden. Hamm ist charakterisiert durch einen großen Anteil an Blockrandbebauung, diese findet sich beispielsweise um den Hammer Park herum. Westlich wurden aber auch viele Zeilen realisiert worden, im Nord-Westen des Parks finden sich außerdem Strukturen alleinstehender Gebäude von Einfamilienhäusern. In Hamm gibt es südlich der B5 teilweise gemischte Bauformen, aber größtenteils ist der Hammer Süden durch gewerbliche Strukturen geprägt.

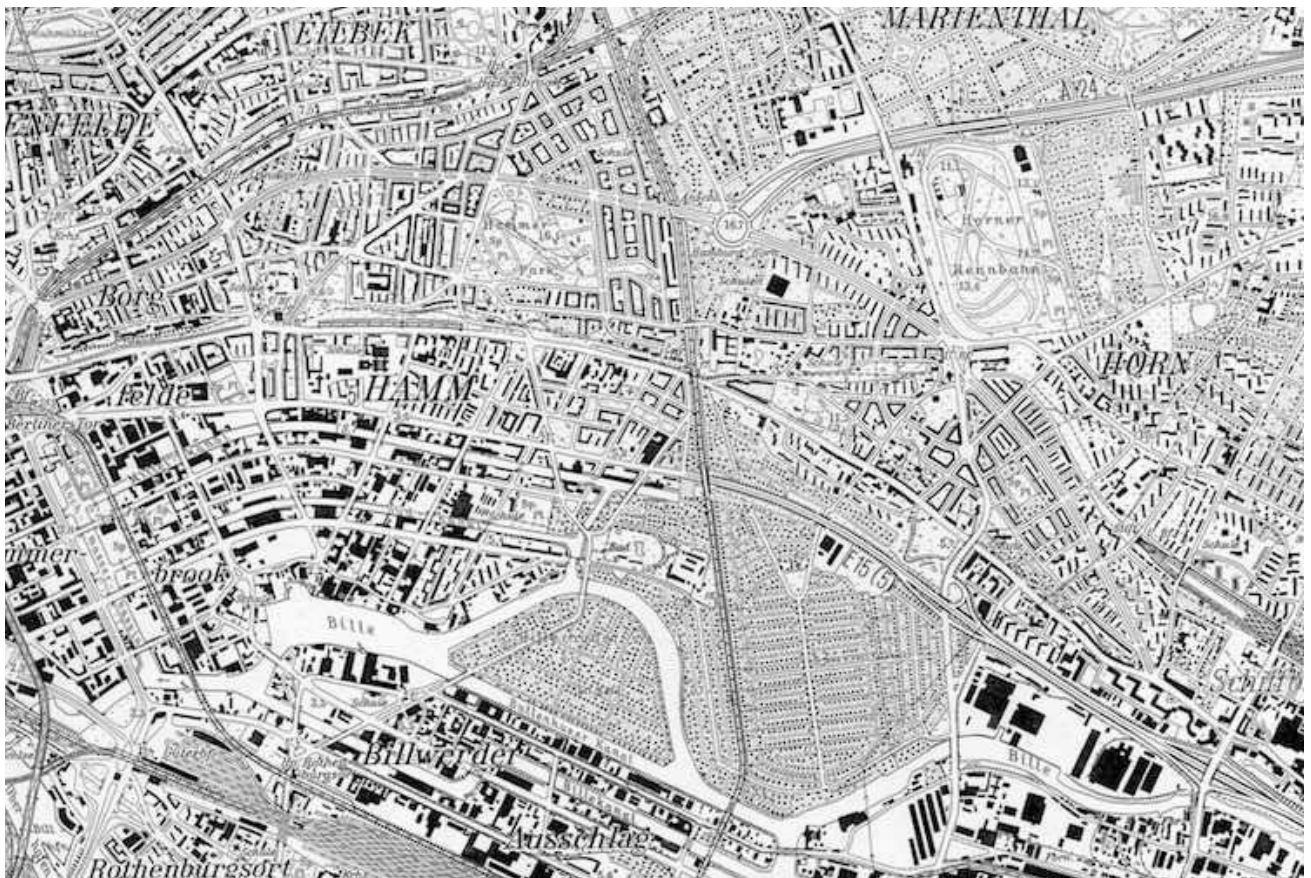


Abb. 45. Hamm/Horn 1978/1983, Eigene Darstellung
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009

Hamm/Horn 1978/1983

Die Karte zeigt weitere bauliche Entwicklungen und die Baustrukturen in Hamm und Horn. Diese sind den heute dort zu findenden Bebauungen schon sehr ähnlich.

Auf kleinräumlicher Ebene bzw. auf Ebene des Projektgebietes zeigt dieses Kapitel die Einflüsse der historischen Entwicklungen auf die Stadtteile Hamm und Horn auf und zudem, welche Typologien aus welchen Gründen dort entstanden sind.



Abb. 47. Große Grünflächen um die Gebäuden, Eigenes Foto.



Abb. 46. Großsiedlung Siemensstadt, Eigenes Foto

2.1.6. Exkursion nach Berlin: Die Welterbesiedlungen

Anlehnend und ergänzend zu den als theoretischer Hintergrund erarbeiteten Themen, führte das Projektteam eine Exkursion nach Berlin durch und besichtigte einige von den als Welterbe geschützten Siedlungen der Moderne. Die Exkursion sollte zusätzlich zu den Gestaltungsweisen von Fritz Schumacher zeigen, wie damalige Leitbilder des Wohnungsbaus umgesetzt wurden. Zudem ermöglichte der Ausflug, Erkenntnisse über städtebauliche Konzepte zu gewinnen, die – mit kritischer Bewertung – auch die späteren Entwürfe inspirieren könnten.

Mit der Entscheidung des Welterbe-Komitees der UNESCO wurden 2008 sechs Berliner Siedlungen unter Schutz gestellt: Großsiedlung Siemensstadt, Großsiedlung Britz (Hufeisensiedlung), Weiße Stadt, Siedlung Schillerpark, Gartenstadt Falkenberg und Wohnstadt Carl Legien (vgl. During 2012)(siehe Abb. 46 - Abb. 52). Die Siedlungen entstanden überwie-

gend Ende der 1920er Jahre als Antwort auf die Wohnungsnot und als – später vorbildlich wirkendes – Beispiel für den Stil des Neuen Bauens. Unter den beteiligten Architekten finden wir bekannte Vertreter der klassischen Moderne zum Beispiel Bruno Taut, Hans Scharoun oder Walter Gropius (vgl. Deutsche UNESCO-Kommission e.V. o.J.).

Gemeinsame Grundprinzipien der Siedlungen waren unter anderem eine Abkehr von der dichten Bauweise der gründerzeitlichen Mietskasernen durch den Aufbruch der Gebäudemassen, eine dem Motto „Licht, Luft, Sonne“ entsprechende Ausrichtung der Balkone und Fenster zu den Grünflächen (siehe Abb. 47), eine rationale Gestaltung der Wohneinheiten mit durchdachten Grundrissen sowie eine sich aus der Funktion ergebende Form der Gebäude (vgl. ebd.).

Aus organisatorischen Gründen gelang es der Projektgruppe drei, einander nahe liegende Siedlungen zu begehen, die im Nachstehenden kurz dargestellt werden.



Abb. 48. Großsiedlung Britz (Hufeisensiedlung), Berlin Partner GmbH o.J.



Abb. 49. Weiße Stadt, Doris 2009



Abb. 50. Siedlung Schillerpark, Klaus 2011



Abb. 51. Gartenstadt Falkenberg, Ouverkerk o.J.



Abb. 52. Wohnstadt Carl Legien, Völjas o.J.

Anschließend werden einige empirische Erkenntnisse der Projektmitglieder erläutert.

Beschreibung der besichtigten Siedlungen

Großsiedlung Siemensstadt

Die Siemensstadt wurde zwischen 1929 und 1931 errichtet. Die Gebäude wurden von verschiedenen, bekannten Architekten entworfen – Walter Gropius, Otto Bartning, Fred Forbat, Hugo Häring, Paul Rudolf Henning und Hans Scharoun wirkten mit (vgl. During 2012; Bätzner 2000, 155). Die Gestaltung der Gebäude gibt die unterschiedlichen Formsprachen (unter anderem auch Verwendung von Farben und Baumaterialien) der Architekten wieder. So entsteht ein zusammengehöriges, aber vielfältiges räumliches Bild, welches von der mit zahlreichen Grün- und Freiflächen aufgelockerten Anordnung der Zeilenbauten zusätzlich gestärkt wird (siehe Abb. 53 - Abb. 55). Die für die Siedlung prägenden Zeilen werden an deren Ende von der Straße erschlossen, die Eingänge der Treppenhäuser sind durch Fußwege zugänglich. Infolgedessen ist der auftretende Verkehrslärm sehr gering, was ein ruhiges Wohnen ermöglicht.

Weißer Stadt

Auf das, zum Teil noch vor dem Ersten Weltkrieg geplante und erbaute, Straßennetz wurde von 1929 bis 1931 die Weiße Stadt (Schweizer Viertel, ursprünglich Siedlung Schillerpromenade) errichtet. Für die Leitung war auch hier der Stadtbaurat Martin Wagner verantwortlich, die Pläne wurden von den Architekten Bruno Ahrends, Wilhelm Büning und Otto Rudolf Salvisberg erarbeitet. Die Siedlung besteht auch hier hauptsächlich aus Zeilenbebauung, die eine vielfältige, fließende Freiraumstruktur ergibt (siehe Abb. 56). An der Aroser Allee sind auch Randbauten zu finden, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Ecken gelegt wurde. Einen interessanten Akzent setzt das über die Aroser Allee erbaute Brückenhaus (vgl. Bätzner 2000, 155; Schüller 2014)(siehe Abb. 57). Nicht nur die räumliche und bauliche Vielfalt ist auffallend: es gab einen Kindergarten, eine Schule, ein Ärztehaus und viele kleine Läden (vgl. Schüller 2014). Die damalige Nutzungsvielfalt kann man auch heute noch gut entnehmen.

Die Bauformen spiegeln Einfachheit, Rationalität und Funktionalität wieder, was auch mit einer einheitlichen, weißen Putzfassade unterstrichen wird. Die mit verschiedenen Farben bemalten Fensterrahmen und Eingangstüren lösen aber die Homogenität der Fassaden auf und schaf-



Abb. 53. Zeilenbau von Hugo Häring, Eigenes Foto



Abb. 54. Park am Ende der Zeilen, Eigenes Foto



Abb. 55. Der Panzerkreuzer von Hans Scharoun, Landesdenkmalamt Berlin, Wolfgang Bittner o.J.,



Abb. 56. Fließende Freiräume, Roletschek 2009



Abb. 57. Das Brückenhaus, Torstenww 2012

Stadt- und Städtebaugeschichte



Abb. 58. Farben auf den Fassaden,
Eigenes Foto



Abb. 59. Wohngebäude in der Siedlung Schillerpark,
n.n. 2009

fen ein abwechslungsreiches Straßenbild (siehe Abb. 58).

Siedlung Schillerpark

Die Siedlung Schillerpark entstand zwischen 1924 und 1930 nach dem Entwurf des Architekten Bruno Taut (vgl. Deutsche UNESCO-Kommission e.V. o.J.). Mit einer an den Ecken aufgebrochenen Randbebauung der von Straßen markierten Blöcken wurden die begrünten Hinterhöfe im Blockinneren erschlossen. Taut hat bei der Gestaltung der Fassaden Backstein verwendet, wobei horizontale weiße Putzflächen und Fenstersimse einen Kontrast bilden und die Fläche bereichern. Die innere Struktur der Wohnungen ist auch von Außen durch vorspringende Gebäudeteile und Balkone, sowie die zurückziehenden Loggien ablesbar (siehe Abb. 59, Abb. 60).

Aspekte zu den Eindrücken der Exkursion

Im Folgenden werden Gesichtspunkte der Exkursion erläutert, die für die Projektmitglieder aus städtebaulicher und stadtplanerischer Sicht wichtig waren und auch Ansatzpunkte für die weitere Projektarbeit bildeten.

Ein Erkenntnis ist der Umgang mit Freiflächen – Wie sind sie gestaltet bzw. bepflanzt und was für eine Funktion erfüllen sie bzw. wie werden sie genutzt? Dabei wurde beobachtet, dass Grünflächen vor allem dann positiv angenommen werden, wenn sie entweder eine bestimmte Nutzung anbieten, zum Beispiel als Spielplatz oder Park, oder mit Bäumen bepflanzt sind.

Ein anderer Punkt ergab sich von der Wahrnehmung der Bebauungsstruktur: die Weiße Stadt weist der Siedlung Schillerpark gegenüber ein abwechs-



Abb. 60. Begrünter Hintehof, Eigenes Foto



Abb. 61. Langer Jammer von Otto Bartning,
Eigenes Foto

lungsreicherer, vielfältigeres Straßenbild und Raumgefühl auf. Anknüpfend daran spielt auch die architektonische Gestaltung eine wichtige Rolle, um Monotonie zu vermeiden. Ein negatives Beispiel für Monotonie ist der „Lange Jammer“ von Otto Bartning in der Siemensstadt (siehe Abb. 61). Die Weiße Stadt wird auch aufgrund der Nutzungsvielfalt und der daraus resultierenden Belebtheit sehr positiv bewertet.

2.2. Baurecht

Eine Auseinandersetzung mit den baurechtlichen Rahmenbedingungen des Projektgebiets ist unerlässlich, da diese auch Ausdruck der gesellschaftlichen und politischen Zielsetzungen einer Zeit sind und direkt regeln, was und wie ge-

baut werden darf. Das Baurecht regelt zum einen die Bodennutzung (Bauplanungsrecht) und zum anderen die Gefahrenabwehr für gebaute Objekte (Bauordnungsrecht). Im Folgenden werden die Rechtsgrundlagen der Nachkriegszeit und der Gegenwart dargestellt und die wichtigen Punkte und Regelungen für dieses Projekt erläutert. Dabei wird insbesondere auf die Baustufenpläne eingegangen, da es eine Vielzahl an gültigen Baustufenplänen in dem von der Projektgruppe untersuchten Gebiet gibt.

Geltendes Recht in der Nachkriegszeit

Bis 1960 war das gesamte Bau- und Planungsrecht Landesrecht, das heißt, dass die Bundesländer die Gesetzgebungskompetenzen in allen Bereichen besa-

ßen. Im Jahre 1960 hat der Bund das BundesBauGesetz (BBauG) erlassen und dadurch große Teile des Bauplanungsrechts, aber nicht des Bauordnungsrechts, auf Bundesebene geregelt (vgl. Lechelt 1994, 349). Dies war möglich, da das Bodenrecht Teil der konkurrierenden Gesetzgebung ist und somit die Länder zuständig waren, bis der Bund entsprechende Gesetze geschaffen hat.

Das maßgebende Rechtswerk in Hamburg war die „Baupolizeiverordnung für die Hansestadt Hamburg“ von 1938, welche das gesamte Baurecht regelte. Von besonderer Relevanz sind §10 (Baustufenpläne) und §11 (Bauweise und Umfang der Bebauung). Die Baustufenpläne sind die Vorgänger der heutigen Bebauungspläne und regelten ebenfalls, welche Bauvorhaben erlaubt sind (§10 Abs 3 BPVO 1938). Sie bestimmten Baugebiete und Außengebiete, sowie die besondere Art der Nutzung der Baugebiete (§10 Abs 1 BPVO 1938). Abb. 62 zeigt die Baustufentafel aus §11 BPVO 1938, in der die möglichen Festsetzungen in Bezug auf die besondere Art der Nutzung, sowie die Implikationen zu Bauweise und Umfang der Bebauung, festgehalten sind. In der Tabelle werden bauplanungsrechtliche und bauordnungsrechtliche Aussagen getroffen.

Die bauplanungsrechtlichen Vorschriften sind zum Teil im Jahr 1961 aufgehoben

worden. Einige Vorschriften wurden von der Überleitungsnorm des BBauG 1960 (§173 Abs. 2 Satz 1) erfasst und sind weiterhin geltend im Bereich von noch gültigen Baustufenplänen (vgl. Lechelt 1994, 349).

Die bauordnungsrechtlichen Vorschriften wurden durch die Bestimmungen der Hamburger Bauordnung (HBauO) von 1969 ersetzt und im Jahre 1970 außer Kraft gesetzt. Die Bestimmungen der HBauO von 1969 wurden entsprechend von der HBauO von 1986 abgelöst (vgl. ebd.).

Geltendes Planrecht heute

Das Bauplanungsrecht wird heute durch das Baugesetzbuch (BauGB) geregelt, dem Nachfolger des BBauG. Das BauGB regelt unter anderem die Bauleitplanung in Deutschland, die die nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten soll (§1 BauGB). Die Bauleitplanung manifestiert sich durch den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. Dort sind Art der Bodennutzung (§5 BauGB) und die „rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung“ (§8 BauGB) geregelt. Der Flächennutzungsplan ist relevant, da er grob die grundsätzliche Ausrichtung eines Gebiets darstellt. Der Bebauungsplan setzt vor allem

Baustufentafel																			
1	2	3	4	5	6	7	8	9				10							
								Nutzungsgebiet	Zahl der Vollgeschosse	Bauweise	Stufenbezeichnung		Bauw. m. min.	Bautiefe m. max.	Traufhöhe m. max.	Bebaubare Fläche (b. F.)	Unbebauter Raum vor Fenstern von Aufenthaltsräumen		Verhältnis von Traufhöhe zum Baulinienabstand
																	bei Wohnungen	bei sonstigen Gebäuden	
								Tiefe min.	Breite min.	Tiefe min.	Breite min.								
S	1	offen geschl.	S 1 o	2,5	12,0	3,5	1/10	2,5 H	2,5 H	—	—	1 : 3,5							
			S 1 g	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
W	1	offen geschl.	W 1 o	2,5	15,0	4,5	2/10	2 H	2 H	1 H	1 H	1 : 2,5							
			W 1 g	—	12,0	—	3/10	—	—	—	—	—							
	2	offen geschl.	W 2 o	4,0	15,0	7,5	3/10	2 H	2 H	1 H	1 H	1 : 2							
			W 2 g	—	12,0	—	5/10	—	—	—	—	—							
3	geschl.	W 3 g	W 3 o	—	12,0	10,0	5/10	1,7 H	1,7 H	1 H	1 H	1 : 1,5							
			W 3 g	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
M	1	offen geschl.	M 1 o	2,5	15,0	5,0	2/10	2 H	2 H	1 H	1 H	1 : 2							
			M 1 g	—	12,0	—	3/10	—	—	—	—	—							
	2	offen geschl.	M 2 o	4,0	15,0	8,0	3/10	2 H	2 H	1 H	1 H	1 : 2							
			M 2 g	—	12,0	—	5/10	—	—	—	—	—							
3	geschl.	M 3 g	M 3 o	—	12,0	11,0	5/10	1,7 H	1,7 H	1 H	1 H	1 : 1,5							
			M 3 g	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
G	2	geschl.	G 2 o	—	—	8,0	—	—	—	0,8 H	0,8 H	1 : 1,5							
			G 2 g	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
	3	geschl.	G 3 o	—	—	12,0	—	—	—	0,8 H	0,8 H	1 : 1,0							
			G 3 g	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
4	geschl.	G 4 o	—	—	16,0	—	—	—	0,8 H	0,8 H	1 : 1,0								
		G 4 g	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
5	geschl.	G 5 o	—	—	20,0	—	—	—	0,8 H	0,8 H	1 : 1,0								
		G 5 g	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
I	—	—	—	—	—	20,0	—	—	—	0,8 H	0,8 H	1 : 1,0							

Abb. 62. Baustufentafel aus der BVPO 1938, §11 BVPO 1938

Art und Maß der baulichen Nutzung fest. Es können aber nach §9 BauGB weitere Festsetzungen getroffen werden, zum Beispiel die Bauweise und vom Bauordnungsrecht abweichende Abstandsflächen. Weiterführend und erläuternd für die Festsetzungen des Bebauungsplans sind die Baunutzungsverordnung (BauN-VO) und die Planzeichenverordnung (PlanZV).

Im Bauordnungsrecht hat die HBauO von 2005 die Fassung von 1986 ersetzt und ist heute mit Änderungen in Hamburg gültig.

Baurecht

1	2	3	4	5	6	7	8	9				10
Nutzungsgebiet	Zahl der Vollgeschosse	Bauweise	Stufenbezeichnung	Bauwuch m min..	Bautiefe m max..	Traufhöhe m. max.	Bebaubare Fläche (b.F.)	Unbebauter Raum vor Fenster von Aufenthaltsräumen				Verhältnis von Traufhöhe zum Baulinienabstand
								bei Wohnungen		bei sonstigen Gebäuden		
								Tiefe min.	Breite min.	Tiefe min.	Breite min.	
W	1	offen	W 1 o	2,5	15,0	4,5	2/10	2 H	2 H	1 H	1 H	1:2,5
		geschl.	W 1 g	-	12,0		3/10					
	2	offen	W 2 o	2,5	15,0	7,5	3/10	2 H	2 H	1 H	1 H	1:2
		geschl.	W 2 g	-	12,0		5/10					
3	geschl.	W 3 g	-	12,0	10,0	5/10	1,7 H	1,7 H	1 H	1 H	1:1,5	
4	geschl.	W 4 g	-	12,0	13,0	5/10	1,7 H	1,7 H	1 H	1 H	1:1,5	

Abb. 63. Baustufentafel Wohngebiete mit geltenden Vorschriften, Eigene Darstellung nach Lechelt 1994, 583

Gültigkeit von Baustufenplänen

Vor 1960 aufgestellte Baustufenpläne sind heute noch zu Teilen gültig (wenn betroffen durch die Überleitungsnorm des BBauG 1960), wenn bisher keine Neuplanung durch einen Bebauungsplan stattgefunden hat. Diese Gültigkeit betrifft nur bauplanungsrechtliche Vorschriften (vgl. Lechelt 1994, 349). Entsprechen Baustufenpläne den Voraussetzungen des §30 Abs. 1 BauGB, sind Bauvorhaben zulässig, sofern sie den Festsetzungen des Baustufenplans entsprechen. Bei Voraussetzungen des §31 Abs. 1 BauGB, denen Baustufenpläne nicht entsprechen, regeln §34 oder §35 BauGB die Zulässigkeit (siehe §30 Abs.3 BauGB).

Die Abb. 63 zeigt eine angepasste Baustufentafel, in der die noch gültigen Spalten fettgedruckt angezeigt sind (Nr. 1-4,8). Alle nicht fettgedruckten Spalten sind nicht mehr gültig, in diesen Berei-

chen gelten Vorschriften der HBauO (vgl. Lechelt 1994, 583 ff.). Die Abb. 63 zeigt dies exemplarisch am Nutzungsgebiet W, für die anderen Nutzungsgebiete gilt dies aber gleichfalls.

Abstandsflächenregelungen

Für Nachverdichtung spielen Abstandsflächenregelungen eine wichtige Rolle. In der Nachkriegszeit wurden die Abstandsflächen (damals auch Bauwuch) durch die Baupolizeiverordnung geregelt (siehe Abb. 63, Spalte 3 und 9). Da dies eine bauordnungsrechtliche Vorschrift ist, ist dies heute über die HBauO geregelt (wenn nicht im Bebauungsplan anderweitige Regelungen getroffen werden, vgl. §9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB). In §6 Abs. 5 HBauO 2012 steht: „Die Tiefe der Abstandsflächen beträgt 0,4 H, mindestens 2,5 m.“ In Gewerbe- und Industriege-

bieten beträgt die Tiefe nur 0,2 H (min. 2,5m). Die Baustufentafel zeigt, dass in der Baupolizeiverordnung bei Wohngebäuden der Abstand mindestens 1,7 H betragen musste.

Es wird deutlich, dass die heutige Bauordnung auf dichtere Bebauungsformen ausgelegt ist, die durch bessere Sicherheitsmaßnahmen sowie -standards möglich sind. Da in Baustufenplänen keine Festsetzungen zu Abstandsflächen getroffen werden, können dort durch die geringeren Abstände der HBauO neue Bebauungen zulässig sein. Die Untersuchung von dadurch bebaubaren Flächen wird im Analyseteil dieses Projekts stattfinden (siehe 3.2.9) um eventuell potentielle Nachverdichtungsbauflächen zu finden.

2.3. Leitbilder

Städtebauliche Leitbilder gehen aus interdisziplinären Konzepten hervor, deren Bestimmung darin liegt Städte und deren Bewohner von den Missständen der jeweiligen Zeit zu befreien. Die räumlichen Leitbilder treffen nicht nur Aussagen über technische Problemstellungen wie beispielsweise die verkehrliche Erschließung oder die Gebäudeanordnung, vielmehr soll durch die Umgestaltung der gebauten Umwelt Einfluss auf soziale und (seit

den 1970er Jahren auch) ökologische Faktoren und deren Entwicklung genommen werden (vgl. Fürst et al. 1999, 4-6). Diese Faktoren stellen jedoch ein komplexes Wirkungsgefüge dar, sodass gewisse Entwicklungen bei der Aufstellung der Leitbilder nicht vorhergesehen werden können. Dadurch wurden bereits in der Vergangenheit städtebauliche Missstände hervorgerufen, die nicht angestrebt oder unterschätzt wurden. Dies führt zu einer immer lauter werdenden Kritik, die sich mit den Nebeneffekten der Leitbilder, die wenn sie einmal eingetreten sind nur noch schwer bis gar nicht mehr rückgängig zu machen sind, befasst. Doch nicht nur die Inhalte und deren Umsetzung werden immer häufiger in Frage gestellt. Auch die Methodik an sich, eine eindeutige Vision aufzustellen, gerät in die Diskussion. Die Problematik des programmatischen Ansatzes, der dem Aufstellen von Leitbildern zugrunde liegt, wird beispielsweise bei dem Missbrauch von städtebaulichen Leitbildern um politische Ideologien durchzusetzen (wie zu Zeiten des Nationalsozialismus) deutlich (vgl. ebd.).

Daher ist es erforderlich sich mit den damaligen Leitbildern und deren Auswirkungen auseinanderzusetzen, um in künftigen Stadtentwicklungskonzepten nicht erneut die Grundlage für bereits erkannte Fehlerquellen zu schaffen (sie-

Nachverdichtung

he 2.1.1, 2.1.2). Bei der Betrachtung der Leitbilder des 20. Jahrhunderts sind zwei große Paradigmenwechsel auffällig: Der erste stellt den Umbruch der „industriellen“ zur „hygienischen Stadt“, ausgelöst durch Seuchen und Epidemien, dar. Eine weitere Veränderung der städtebaulichen Entwicklungen brachte die Ölkrise Anfang der 1970er, die dazu führte, dass in den 1980ern in Deutschland erstmals auch ökologische Belange in den Planungsprozess miteinbezogen wurden (vgl. Becker et al. 1999, 10). Die während der Konferenz für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen im Jahr 1992 festgesetzten Maßnahmen für eine nachhaltige Entwicklung fügten den ökologischen Aspekten ökonomische und soziale hinzu (vgl. ebd.). Seitdem ist der Nachhaltigkeitsgedanke in aktuellen Leitbildern, wie zum Beispiel der „kompakten Stadt“, verankert. In ihr vereinen sich Konzepte wie die flächensparende Innenentwicklung der Städte, die Rückbesinnung auf historische Baustrukturen, die Verkehrsberuhigung und das Optimieren der Mobilitätsverhältnisse für den nichtmotorisierten Individualverkehr, die Wohnumfeldverbesserung und Nutzungsmischung (vgl. Fürst et al. 1999, 57 ff.).

Der Begriff des Leitbildes wird immer öfter von Konzepten, Zielen und Prinzipien der Stadtentwicklung abgelöst (vgl. Be-

cker et al. 1999, 13). Aktuelle Leitbilder innerhalb des durch die Globalisierung ausgelösten internationalen Wettbewerbs sind beispielweise Konzepte für „Metropolregionen“, „Städtenetze“ und „regionale Kooperationen“ (vgl. Wolf 2004, 1053), deren Ziele verstärkt durch die Zusammenarbeit öffentlicher und privater Akteure umgesetzt werden.

2.4. Nachverdichtung

„Vorrangig geht es uns heute in der Stadtentwicklung um die Innere Entwicklung, d. h. um Vorhaben auf Konversionsflächen und um die Verdichtung bestehender Siedlungen in einer zukunftsweisenden und sozialverträglichen Form“ (Dr. Willfried Maier, ehem. Senator für Stadtentwicklung, In: FHH 2000, 3).

Dieses Zitat beschreibt unter anderem den aktuellen Anlass des hier bearbeiteten Projektes. Das Thema Nachverdichtung eröffnet neue Chancen und Möglichkeiten in der Stadtentwicklung, vor allem vor dem Hintergrund wachsender Städte und dem Bedarf an neuem Wohnraum. Zugleich ermöglicht Nachverdichtung, dass unter anderem Flächenverbrauch und Verkehrs- und Infrastrukturaufwendungen reduziert werden (vgl. FHH 2000, 3).

Schon im Stadtentwicklungsprogramm

von 1996 formuliert die Hamburger Stadtentwicklungspolitik das Ziel einer nachhaltiger Entwicklung durch Stärkung der inneren Entwicklung und damit einem flächensparenden Umgang mit der knappen Ressource Boden (vgl. FHH 2000, 5). Dieses Bestreben wird ergänzt durch Zielsetzungen der Wohnraumbeschaffung, die Auslastung bestehender Infrastrukturen und Modernisierung des Wohnraumbestandes durch die Strategie der Nachverdichtung von Siedlungen mit Geschosswohnungsbau (vgl. ebd., 5). Dennoch ist der Begriff der Nachverdichtung vor allem bei Bürgern und Bewohnern negativ behaftet, da damit eine Veränderung des Wohnumfeldes einhergeht. Nachverdichtung sollte deswegen besser als eine „Weiterentwicklung bestehender Siedlungen auf ein heutiges Anspruchsniveau“ verstanden werden (FHH 2000, 6).

Trotzdem bleibt Nachverdichtung eine komplexe und anspruchsvolle Planungsaufgabe im Schnittpunkt vieler Disziplinen und Anforderungen. Auch wenn Nachverdichtungsprojekte eine Modernisierung und Instandsetzung mit sich bringen und das vorhandene Wohnungsangebot diversifizieren können, ist es möglich, dass das Erscheinungsbild sowie das städtebauliche Konzept verändert wird. Frei- und Grünräume können reduziert und Nachbarschaften gestört werden (vgl.

ebd., 6). Nachverdichtung wird weiterhin auch definiert als eine „den Bestand ergänzende und/oder ersetzende stärkere Baurechtsausnutzung auf Grundstücken unterschiedlicher Nutzungsart. Bezogen auf Wohngebiete stellt Nachverdichtung sowohl eine Wohnraumerweiterung im Bestand als auch eine Wohnungsvermehrung zum Bestand dar“ (Haas et al. 1997, 2).

Nachverdichtung kann auch mit vielen Vorteilen verbunden sein. Die Innenentwicklung fördert eine flächensparende Stadtentwicklung, die auch Natur und Landschaft schonen kann. Da die Infrastrukturen schon vorhanden sind, werden durch die Nutzung Kosten und Ressourcen eingespart. Bei verkehrsgünstig gelegenen Siedlungen kann dadurch auch dem Individualverkehr entgegengewirkt werden (vgl. Klima_aktiv o.J.; FHH 2000).

2.4.1. Formen, Potentiale und Kriterien

Nachverdichtung kann in verschiedenen Formen realisiert werden. Der *Dachgeschossausbau*, bei dem Dachräume zugunsten des Wohnens umgebaut werden und nur ein geringer Eingriff in die Baustruktur besteht, stellt zusammen mit der *Aufstockung* die einfachste Form der Nachverdichtung dar. Letztere Möglichkeit verändert die Struktur etwas stärker.

Nachverdichtung

Es eignen sich vor allem niedrige Zeilen mit Flachdächern oder Mietsreihenhäuser. Mit diesen Formen der Nachverdichtung geht oft eine Modernisierung des Bestandes einher oder umgekehrt. Die Form, bei der *Neubauten ergänzt* bzw. *Siedlungen erweitert* werden, stellt einen deutlicheren Eingriff in die städtebauliche Gestalt dar (vgl. FHH 2000, 10). Dabei werden entweder selbstständige Neubauten oder Anbauten an Bestandsgebäude ergänzt. Voraussetzungen dafür sind unter anderem eine ausreichende Versorgung mit Freiflächen, Baulücken und großzügiges Abstandsgrün, wie sie vor allem in Siedlungen der 1950er und 1960er Jahre vorhanden sind. Da ergänzender Neubau das Stadtbild erheblich verändern kann, muss abgewägt und dafür gesorgt werden, dass Qualitäten erhalten bleiben und keine Nachteile für die Wohnsituation der Bewohner entstehen. Die Realisierung ergänzender Neubauten bietet jedoch auch Chancen für die Siedlungsgebiete. Städtebauliche Mängel und eintönige Bebauungen können damit korrigiert werden. Gebäude mit beispielsweise wenig lärmempfindlichen Nutzungen können Lärm abschirmen (vgl. FHH 2000, 11; Klima_aktiv o. J.). Die Erneuerung ganzer Siedlungen, die einen vorangestellten Abriss voraussetzt, wird als Grenzthema betrachtet und stellt die radikalste Form von Nachverdichtung

dar. Vor allem in der Nachkriegszeit gebaute Siedlungen können aufgrund ihrer Bausubstanz und Grundrissen diese Art der Nachverdichtung erfahren, da sie den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen. Diese Form fordert eine frühzeitige und umsichtige Auseinandersetzung und Beteiligung der Bewohner (vgl. FHH 2000, 12).

Mit Nachverdichtung ist auch eine Umnutzung, durch beispielsweise Verdrängungen von Gewerbebetrieben für die Schaffung von mehr Wohnraum oder in Zusammenhang mit der Schaffung von Bürofunktionen verbunden (vgl. Haas et al. 1997, 3). Diese Veränderungen müssen ebenfalls gründlich abgewägt werden.

Potentiale für eine mögliche Nachverdichtung finden sich vor allem „in Siedlungen mit Zeilenbebauung mit großflächigem, allgemein zugänglichem Siedlungsgrün und in großen Wohngebieten mit eigenem Zentrum und großen zusammenhängenden Grünflächen“ (FHH 2000, 8), das heißt vor allem in Wohngebäuden der 1950er und 1960er Jahren. Möglichkeiten bestehen auch in Einfamilienhausgebieten, obwohl die Möglichkeiten hier aufgrund vieler Eigentümer und Einzelinteressen begrenzt sind. Untersuchungen der Technischen Universität Hamburg-Harburg (Städtebau/ Stadtplanung) ha-

ben ergeben, dass kurzfristig realisierbare Potentiale im Wohnungsbau vor allem in Siedlungen der 1950er und 1970er Jahren vorhanden sind (vgl. FHH 2000, 7).

Für den Erfolg von Nachverdichtungsprojekten ist „eine intensive Auseinandersetzung aller Beteiligten mit den Mängeln und Qualitäten der Siedlung und den Chancen, die eine Weiterentwicklung der Siedlung durch Nachverdichtung bieten kann, erforderlich“ (FHH 2000, 6). Für die Realisierung qualitätsvoller Nachverdichtung stehen die folgenden Aspekte deshalb im Vordergrund. Zentrale Aspekte für die Auswahl geeigneter Siedlungen sind zum einen die Lage und Einbindung in der bzw. die Stadt. Diese beinhaltet eine gute Verkehrsanbindung, ausreichende soziale und technische Infrastrukturen sowie öffentliche und private Dienstleistungen und gleichzeitig Nähe zu Arbeitsplätzen. In Bezug darauf kann Nachverdichtung zu einer besseren Auslastung vorhandener Infrastrukturen führen (vgl. FHH 2000, 26; Klima_aktiv o. J.). Auch die soziale Struktur spielt eine Rolle, da durch Nachverdichtung und damit einhergehenden vielfältigen Angeboten, eine Abwanderung einer mobilen und zahlungskräftigen Bewohnerschaft verhindert werden kann (vgl. FHH 2000, 26). Des Weiteren ist es von großer Wichtigkeit, baugeschichtliche Aspekte mit in den

Entscheidungsprozess einzubinden, das heißt Gestaltungsqualitäten und das städtebauliche Leitbild der Entstehungszeiten der Siedlungen müssen beachtet werden (vgl. ebd., 27). Eine besondere Betrachtung muss der Versorgung mit Freiräumen und deren Qualitäten zukommen. Im Zusammenhang mit Nachverdichtung kommt es in der Regel zu einer Reduzierung von Freiflächen. Kompensiert werden kann das durch Steigerung von Qualitäten verbleibender Grün- und Freiflächen. Freiflächendefizite können auch durch Mehrfachnutzungen vorhandener Flächen oder auch der Umnutzung von Straßen- und Parkflächen oder Nutzung von Baulücken ausgeglichen werden (vgl. FHH 2000, 27). Bei der Entwicklung eines Konzeptes ist in Hamburg außerdem das Freiraumverbundsystem zu beachten. Das bedeutet, dass bei einer Inanspruchnahme von Freiflächen dem Bedarf an Aufenthaltsflächen und den ökologischen Qualitäten von Siedlungen sowie die Verknüpfung mit einem gesamtstädtischen Freiraumsystem eine besondere Beachtung zukommen muss.

Des Weiteren gibt der planungsrechtliche Rahmen bzw. rechtskräftige Bebauungspläne, Aufschluss über Nachverdichtungsmöglichkeiten. Wenn städtebauliche Gründe es rechtfertigen und allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht

Nachverdichtung

beeinträchtigt und keine negativen Auswirkungen auf Umwelt und Verkehrsbedürfnisse haben, können Ausnahmen und Befreiungen erwirkt werden. Bei großen Nachverdichtungsprojekten kann es jedoch nötig sein, rechtsverbindliche Bebauungspläne zu ändern oder neu aufzustellen. In Hamburg lassen dagegen die Baustufenpläne aus den 1950er Jahren mit noch geltenden Vorschriften der Baupolizeiverordnung von 1938 (siehe 2.2) größere Spielräume für Verdichtungen zu, da der Festsetzungsumfang geringer ist (vgl. FHH 2000, 28).

Außerdem sind bauordnungsrechtliche und bautechnische Anforderungen wie beispielsweise Abstandsflächen, aus welchen sich Überbaubarkeit und Gebäudehöhen ergeben, Zugänge und Zufahrten zu Grundstücken, Stellplätze oder Kinderspiel- und Freizeitflächen für Nachverdichtung bedeutsam (vgl. ebd., 28).

2.4.2. Nachverdichtungsbeispiele aus der Praxis – Hamburg

Im Folgenden werden zwei Beispiele aus der Praxis vorgestellt, die sich mit der Aufgabe von Nachverdichtung in Hamburg anhand von Siedlungen der 1950er Jahre beschäftigen, mit jeweils verschiedenen Ausgangssituationen und verschiedenartigen Typologien von Nachverdichtung. In der Bebelallee 64-70 in Hamburg-Win-

terhude befindet sich eine Wohnbebauung aus dem Jahre 1959. Städtebaulich angeordnet als fünf zweigeschossige Zeilenbauten und einer querstehenden dreigeschossigen Zeile aus Gelbklinker, umgeben von einer offenen, durchgängigen Grünfläche (vgl. Paul 2012; Seifert 2011). Im Jahr 2008 wurde eine anstehende Grundsanierung der Bebauung genutzt, um gleichzeitig nachzuverdichten und die Wohnfläche fast zu verdoppeln (vgl. Paul 2012). Dafür wurde die Nachverdichtungsform der Aufstockung gewählt. Auf bis dahin nicht ausgebauten Schrägdächern wurde ein Neubau ergänzt und das auf einem vollvermieteten Bestand. Es wurde um zwei Geschosse aufgestockt. Damit die Siedlung ihren offenen Charakter erhalten und sich der Neubau von der massiven Bestandsbebauung abheben konnte, wurde das Prinzip der Leichtbaukonstruktion in Holztafel Fertigbauweise verwendet (vgl. Paul 2012) (siehe Abb. 64 - Abb. 66). Die Fertigbauteile trugen zusätzlich dazu bei, den Baulärm für die vorhandene Mieter zu mindern (vgl. Blaurock Architekten o.J.). Trotzdem ist es zu Konflikten zwischen dem Baulärm und der Wohnnutzung gekommen, teilweise mussten Treppenhäuser geschlossen werden. Aufgrund des Konfliktes setzte der Eigentümer während der Bauzeit alle Mieten auf null (vgl. Seifert 2011). Durch die Aufstockung wurde der Be-



Abb. 64. Aufstockung Bebelalle, Reipka; Schlüter o.J.

stand von 9.600 m² Bruttogeschossfläche um 8.800 m² BGF Neubau ergänzt. Grünflächen konnten so erhalten werden und wurden durch Kommunikations- und Spielbereiche ergänzt. Die Neubauten auf den Bestandsbauten wurden teilweise zur zusätzlichen Lastabtragung mit wandartigen Stahlbetonträgern unterstützt (vgl. Blauroom Architekten o.J.).

Aus einer suburbanen Siedlung wurde durch die Nachverdichtung eine Siedlung mit innerstädtischen, dichteren Strukturen, welche weitestgehend positiv bewertet wird (vgl. Seifert 2011).

In Farmsen, im Altenhagener Weg, wurde ebenfalls versucht eine Siedlung aus den 1950er Jahren (Entstehungszeit 1958-

1960) nachzuverdichten. Es handelt sich um den Teil eines zusammenhängenden Stadtteils. Es wurde versucht einen respektvollen Umgang mit der Nachkriegsarchitektur zu realisieren. Ausgangssituation sind diagonal angeordnete Gebäudezeilen gewesen (vgl. Paul 2012) (siehe Abb. 67). Form der Nachverdichtung ist hier die Ergänzung durch Neubauten. Die Neubauten wurden als quaderförmige Gebäude auf Dreiecksflächen ehemaliger Garagenhöfe errichtet, teilweise wurde auch aufgestockt. Durch die Ergänzung mit Neubauten wurde, wie im ersten Teil des Kapitel bereits genannt, der Charakter der Siedlung verändert und weist nun ein hohes Maß an Ge-

Nachverdichtung



Abb. 65. Aufstockung Bebelalle 2, Reipka; Schlüter o.J.



Abb. 66. Aufstockung Bebelalle 3, Reipka; Schlüter o.J.



Abb. 67. Siedlung vor dem Umbau, Hiepe o.J.

schlossenheit auf (vgl. Paul 2012) (siehe Abb. 68, Abb. 69). Trotzdem konnte die Einbindung der Siedlung in den weiteren Kontext gewahrt bleiben (vgl. DASL o.J.). Geschaffen werden konnten 48 neue Wohnungen (vier neue Gebäude mit insgesamt 33 Wohnung und Aufstockung mit 15 Wohnungen) (vgl. Bezirk Wandsbek o.J.). Der auch hier vorgefundene altbautypische gelbe Klinker sollte in zeitgemäßer Form wieder aufgegriffen werden. Stellplätze wurden in Tiefgaragen realisiert, dadurch ist das Wohngebiet von viel Grün umgeben (vgl. Bezirk Wandsbek o.J.). Für die Umsetzung dieser Nachverdichtungsmaßnahme erhielten die Architekten den Sonderpreis des Deutschen

Städtebaupreises 2008 (ausgelobt von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, gefördert von der Wüstenrot Stiftung) (vgl. DASL o.J.).

Die vorgestellten Beispiele zeigen, dass auch ästhetische Aspekte nicht unterschätzt werden dürfen, um die Änderungen passend zu gestalten. Weiterhin werden Möglichkeiten aufgezeigt, die verschiedenen Formen von Nachverdichtung einzusetzen, dies kann bei der Entwicklung des Konzeptes als Vorbild dienen. Besonders wichtig und unabdingbar, wenn auch im Rahmen des vorliegenden Studienprojektes nicht möglich, ist die Beteiligung und Kommunikation mit den jeweils ansässigen Bewohnern.

Nachverdichtung



Abb. 68. Siedlung nach dem Umbau, Hiepe o.J.



Abb. 69. Lageplan mit Nachverdichtung, Heidenreich & Springer Architekten o.J.

2.4.3. Zwischenfazit

Dieser Darstellung des Themas Nachverdichtung zeigt, dass Nachverdichtung „eine komplexe Planungsaufgabe im Schnittpunkt stadtentwicklungspolitischer, städtebaulicher, wohnungswirtschaftlicher und architektonischer Aufgabenstellung“ (FHH 2000, 6) ist. Es müssen verschiedene Voraussetzungen gegeben sein, im Bestand und im Umfeld des Planungsgebietes. Ein Spektrum vieler Aspekte ist zu beachten und miteinander zu vereinen. Weiterhin bieten verschiedene Siedlungen und städtebauliche Strukturen verschiedene Möglichkeiten für verschiedene Formen von Nachverdichtung. Eine der einfachsten Lösungen bieten Dachgeschossausbau oder Aufstockung und werden, vor allem in Hamburg, oftmals umgesetzt. Ergänzende Neubauten greifen stärker in städtebauliche Strukturen ein, können aber durch eine gut eingefügte Architektur auch zur Ausweitung des Wohnangebots führen und außerdem zur Beseitigung von bestehenden Mängeln beitragen, beispielsweise durch Lärmschutzfunktionen. Mit Nachverdichtung lassen sich vor allem Nachkriegssiedlungen an gegenwärtige Standards anpassen und mit einer guten Umsetzung neue Qualitäten schaffen (vgl. FHH 2000, 7). Nachverdichtung setzt nicht nur auf Erweiterung, beispielsweise des Wohnraumbestandes,

sondern auch auf Nutzung bestehender Qualitäten, deren Steigerung und/oder Schaffung von diesen.

Die vorliegende Projektarbeit legt genau in diesem Rahmen den Fokus auf qualitative Nachverdichtung. Das heißt, dass nicht die Menge an durch Nachverdichtung geschaffenen Wohneinheiten im Vordergrund steht, sondern das Schaffen von Qualitäten, vor allem für das Wohn- und Lebensumfeld. Dazu gehört die Beseitigung von städtebaulichen Mängeln und Konfliktsituationen, Schaffung von attraktiven Freiflächen und auch Schaffung von Wohn- und Arbeitsräumen.

Das Wohnungsbauprogramm 2013 für den Bezirk Hamburg-Mitte umfasst die beiden Stadtteile des Projektgebiets. Auch auf Horn liegt Fokus der Hamburger Stadtentwicklung. Zwei Bereiche Horns nördlich der B5 gehören zum Entwicklungsraum Billstedt-Horn, welcher 2006 in eine Förderung der Stadtentwicklung aufgenommen wurde und bundesweit zu einem der größten Stadtentwicklungsprojekte zählt. Im Rahmen des Wohnungsbauprogramms konzentriert sich Neubau vor allem auf drei Projekte im Süden der U-Bahnhaltestelle Legienstraße. Weiterhin bestehen Nachverdichtungspotentiale in Form von kleinen Einzelbauvorhaben (vgl. FHH 2013a, 213 f.). Nachverdichtung hat schon zuvor im

Nachverdichtung

Bereich der Riedsiedlung (nördlich der U-Bahnhaltestelle Legienstraße) eine Rolle gespielt, als dort, neben Erhalt eines Teils der Siedlung, durch Neubau 270 neue Wohneinheiten geschaffen wurden (vgl. ebd., 213).

Auch in Hamm sind bereits Wohnbau- und Nachverdichtungsprojekte vorgesehen. Schwerpunkt liegt dabei im Bereich des Sievekingsdamms, aber auch im Süden Hamms wird seit Anfang 2013 ein Vorhaben umgesetzt. Über den gesamten Stadtteil verteilt, werden außerdem kleine Nachverdichtungsmaßnahmen durchgeführt, wie beispielsweise Dachgeschossausbauten (vgl. FHH 2013a, 187). „Die Zielsetzung der künftigen Wohnungsbauentwicklung muss sich dennoch an Rahmenbedingungen des jeweiligen Teilraums von Hamm orientieren. Ziel ist die Stabilisierung und Stärkung von Nachbarschaft und Quartiersleben. Es sind weitere Angebote für unterschiedliche Haushalte (klassische Mietwohnungen, Seniorenwohnungen, studentisches Wohnen) zu entwickeln. Darüber hinaus soll ein Zuzug auch aus anderen Stadtteilen unterstützt werden“ (FHH 2013a, 187).

3 Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse

In der Beschreibung des Projektes werden zu Beginn die Stadtteile Hamburg-Hamm und Hamburg-Horn als Zielgebiete festgesetzt. Die Projektgruppe formuliert als Ergebnis der Projektarbeit die Erarbeitung kleinflächiger Entwurfsorte, an denen die Projektmitglieder daraufhin verschiedene planerische Ansätze erarbeiten. Diese Abgrenzung des Gebietes erfolgt in mehreren Schritten anhand von Analysen, Gebietsbegehungen und letztendlich begründeten Entscheidungen. Zuerst wird die Grenze des Projektgebietes mit der Hilfe eines Luftbildes genauer definiert. Da das Projektgebiet von der Größe her im Rahmen des Projektes nicht zu einer Gebietsbegehung geeignet ist, findet zunächst eine *erste Gebietsanalyse* statt, wobei verschiedene thematische

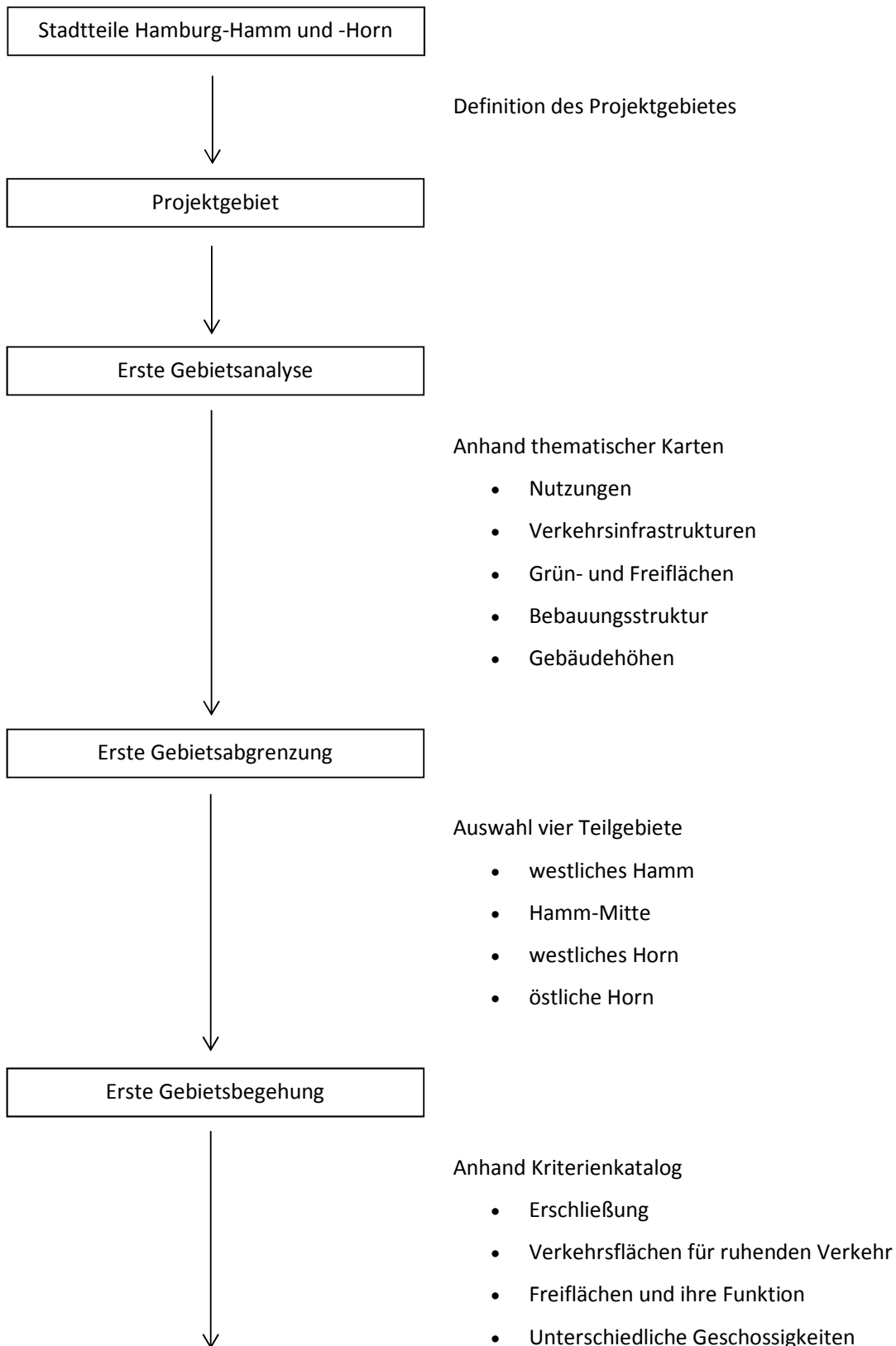
Karten anhand digitaler Daten erstellt, aufeinander gelegt und analysiert werden. Dies führt zu einer *ersten Gebietsabgrenzung*, die auf Schnittmengen der thematischen Karten basiert.

Die infolgedessen erstandenen vier Teilgebiete sind für eine nähere Betrachtung vor Ort angemessen.

Für die *erste Gebietsbegehung* werden Kriterien festgelegt, die der besseren Analysierbarkeit des vorliegenden Gebietes dienen. Die gesammelten objektiven Erkenntnisse, sowie persönliche Erfahrungen erweitern die Gebietsanalyse, welche in der Folge in einer *zweiten Gebietsabgrenzung* resultiert. Diese Abgrenzung mündet in der Auswahl des Untersuchungsgebietes.

Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

Methodik der Analyse und Gebietsabgrenzung



Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

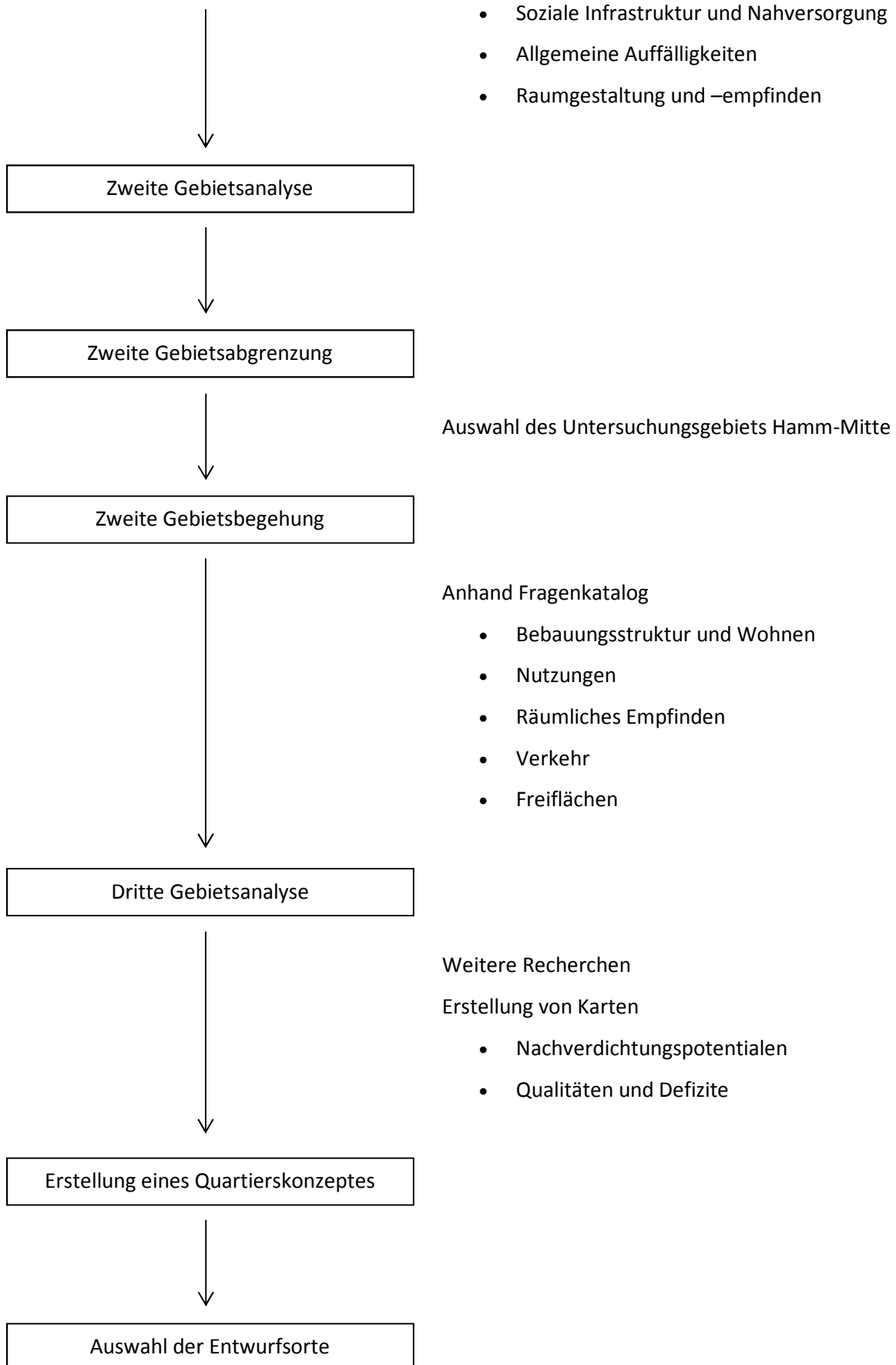


Abb. 70. Schaubild Methodik, Eigene Darstellung

Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

Die Auswahl nur eines Untersuchungsgebiets wird nicht von Anfang an als Ziel festgelegt – eine detaillierte Untersuchung von zwei Teilgebieten wäre möglich gewesen –, im Nachhinein ist es aber für die Erstellung eines Quartierskonzeptes günstig, dass sich die Projektgruppe geschlossen für das gleiche Untersuchungsgebiet engagiert.

Für die tiefergehende Analyse werden weitere Recherchen, Berechnungen, Vermessungen und Gebietsbegehungen durchgeführt. Anschließend werden aus den Ergebnissen und Daten Karten erstellt, die – neben einem von der Projektgruppe durchgeführten Brainstorming und den daraus resultierenden Leitbildern – sowohl der Erarbeitung eines Quartierskonzeptes als auch der Auswahl der Entwurfsorte als Grundlage dienen.

Im Nachstehenden werden die einzelnen Schritte und Inhalte des oben geschilderten Prozesses ausführlich erläutert, wobei die Untergliederung zwei Teilkapitel ergibt: das erste beschreibt die Gebietabgrenzung bis zu der Auswahl des Untersuchungsgebiets, während das zweite die detaillierte Analyse und die Bestimmung der Entwurfsorte darlegt.

Die Methodik wird in Abb. 70 dargestellt.

3.1. Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

Der erste Schritt, nach der Erarbeitung theoretischer Grundlagen, ist die Definition des Projektgebietes. Die Ausgangssituation stellen dabei die Stadtteile Hamm und Horn im Bezirk Hamburg-Mitte dar (siehe 2.1.5).

Die Stadtteile Hamm und Horn, liegen im östlichen Teil des Bezirks Hamburg-Mitte. Die Einwohnerzahl Horns beträgt ca. 38.000 auf einer Fläche von 5,8 km², dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 6.552 Einwohnern pro Quadratkilometer. Der etwas zentraler gelegene Stadtteil Hamm zählte im Jahr 2012 37.607 Einwohner auf rund 4 km² und erzielt somit eine Bevölkerungsdichte von 9.897 Einwohnern pro Quadratkilometer (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2012, 36, 38). Im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte Hamburgs (2.330 EW/km²) entsteht der Eindruck, dass Hamm bereits dicht bevölkert ist. Jedoch relativieren sich die Zahlen, da Hamburg über viele unbebaute Flächen, die agrarwirtschaftlich genutzt werden oder als Erholungs-/ Naturschutzgebiete dienen, verfügt. In Hoheluft-West, der Stadtteil Hamburgs mit der höchsten Bevölkerungsdichte (18.321 EW/km²), woh-

nen auf einem Quadratkilometer fast doppelt so viele Menschen wie in Hamm (vgl. ebd. 2012, 92).

Das Erscheinungsbild beider Stadtteile ist durch viele Grün-, Freizeit- und Erholungsflächen wie beispielweise diverse Kleingartenanlagen, die Horner Galopprennbahn und mehrere Parkanlagen (Blohms Park, Hammer Park, Horner Park, etc.) geprägt. Zudem sind dort Backsteinbauten aus den 1920er/30er Jahren und aus den Wiederaufbauphasen der 1950er und 1960er Jahre vorhanden. Ebenfalls aus dieser Zeit erhalten ist das, in diesen Stadtteilen stark vertretene, Baugenossenschaftswesen, das trotz der relativ zentralen und attraktiven Lage, Wohnraum zu moderaten Mietpreisen anbietet. Aufgrund dessen ziehen vermehrt junge Familien und Studenten in die beiden Stadtteile, in denen die Stadt Hamburg im Rahmen des Wohnungsbauprogramms 2013 Potentiale zur Schaffung neuen Wohnraums sieht (vgl. FHH 2013a, 186, 212).

Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

3.1.1. Erste Gebietsanalyse

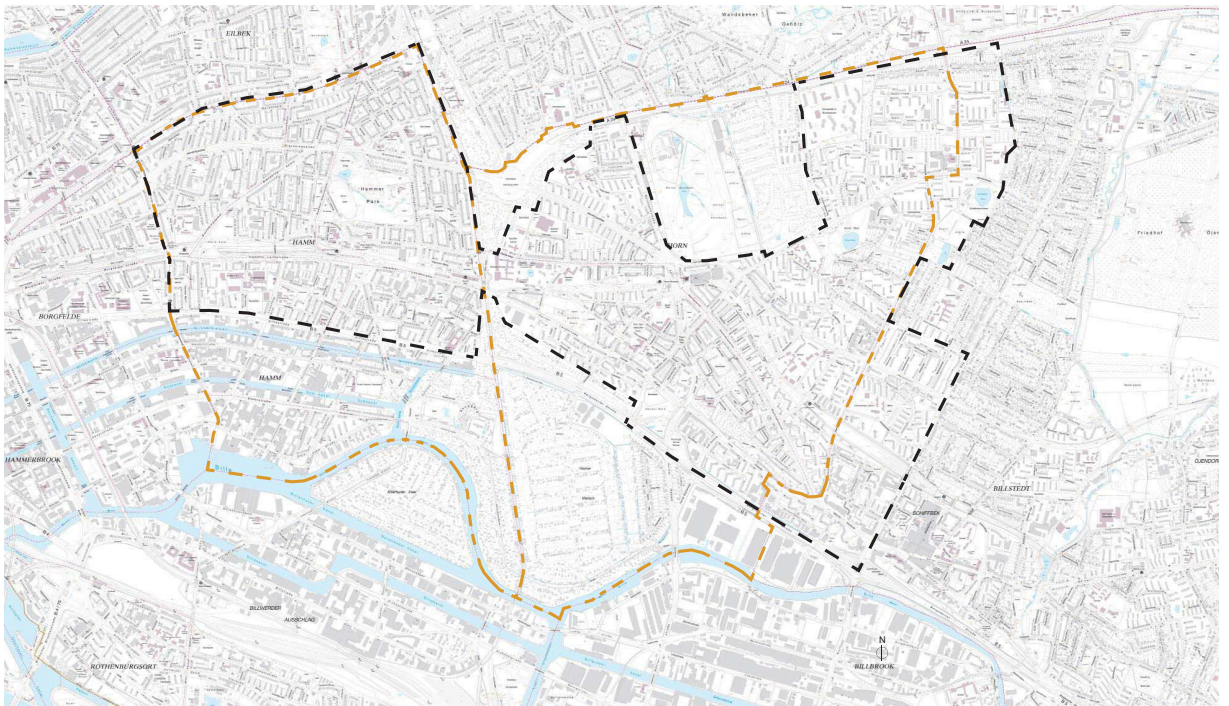
Die Stadtteilgrenzen werden für die Projektarbeit nicht als maßgebende Grenzen gesetzt. Die Grenzen für das Projektgebiet werden anhand anderer Aspekte definiert. Die Karte 1 zeigt diese Grenzen, die über die administrativen Grenzen hinausgehen. Karte 2 stellt die Abgrenzungsaspekte dar. Im Westen sowie im Norden sind es vor allem einschneidende Verkehrsstrassen, wie die S-Bahn-Trasse, die Bundesautobahn A1 und Hauptstraßen. Im Osten wird die Grenze des Projektgebiets dort bestimmt, wo eine starke Veränderung in der Bebauungsstruktur stattfindet, denn dort liegen vor allem Einfamilienhausgebiete (rot eingefärbt). Im Süden des Gebietes befinden sich überwiegend gewerblich genutzte Gebiete (grau eingefärbt), welche ausgeschlossen wurden, da sich das Thema Nachverdichtung im Rahmen dieses Projektes auf die Wohnbebauung bezieht. Ausgenommen sind weiterhin Kleingärten sowie die Horner Rennbahn (grün eingefärbt). Im Landschaftsprogramm wird deutlich, dass es Ziel der Stadt Hamburg ist, wohnungsnahen Kleingärten zu erhalten. Sie sind schützenswert, da sie das Grünsystem der Stadt vervollständigen, der Erholung dienen und klimatische Bedingungen unterstützen (vgl. FHH 1997). Auch in Bezug auf die Rennbahn gab es von Seiten der Gruppe Überlegungen zu

Nachverdichtung, jedoch wird diese Institution als ein wichtiges Charakteristikum des gesamten Gebiets, auch über die Stadtteilgrenzen hinweg, angesehen.

Aufgrund der Größe des Projektgebietes, ist eine frühzeitige Begehung des Gebietes nicht im geeigneten Rahmen machbar. Es ist notwendig, das Gebiet erst aus der Distanz und mit vorhandenen Daten kennen zu lernen, bevor das Gebiet anhand verschiedener Kriterien begangen werden kann. Vor der ersten Gebietsbegehung wird deshalb eine erste Analyse des gesamten Gebietes (Hamm und Horn) durchgeführt. Ziel dieses Schrittes ist es, Gebiete zu definieren, die einer weiteren eingehenderen Betrachtung bedürfen. Diese erste Betrachtung und Gebietsanalyse wird anhand von Kriterien durchgeführt, welche in thematischen Karten dargestellt werden, um alle Kriterien direkt auf das Gebiet beziehen und in einem Zusammenhang betrachten zu können. Die Kriterien orientieren sich auf die im Gebiet vorhandenen Nutzungen, den Grün- und Freiflächen, der Anbindung an den ÖPNV und wichtige Hauptverkehrsstraßen sowie auf die Bebauungsstrukturen.

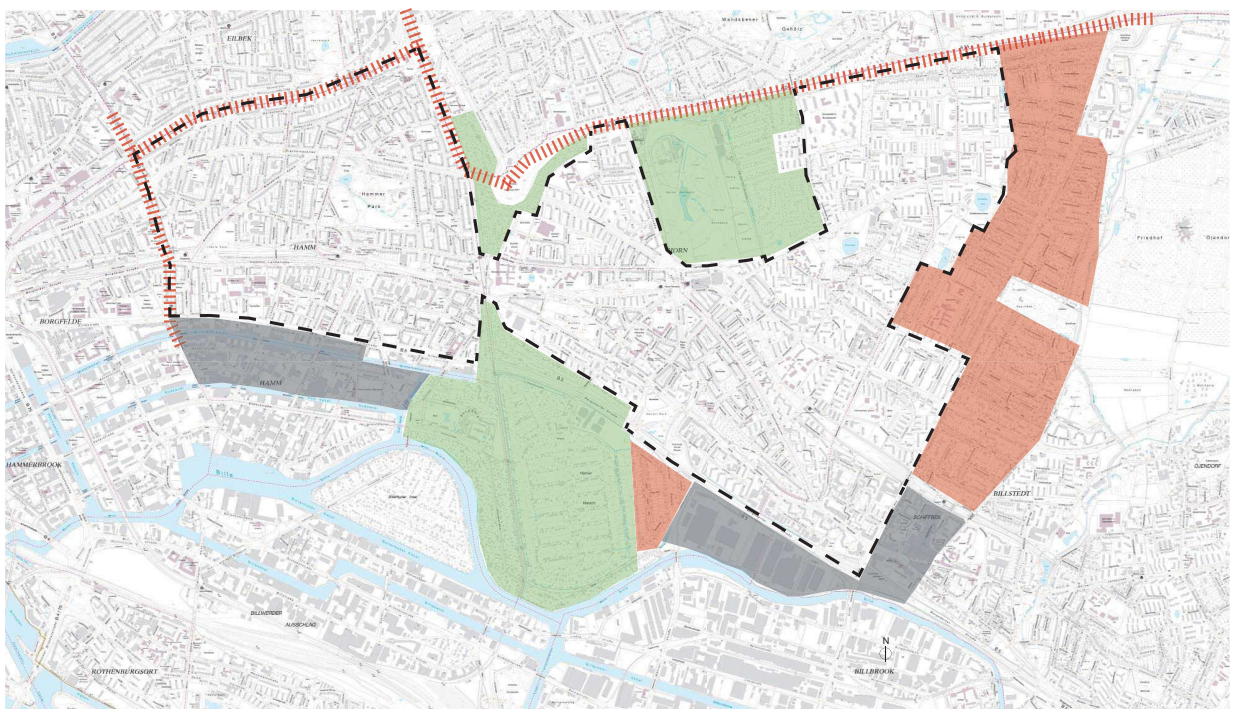
Die Karte 3 zeigt die Nutzungen in Hamm und Horn. Anhand dieses Kriteriums wird herausgestellt, welche Nutzungsvielfalt in dem Gebiet gegeben ist, welche Nut-

Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet



- - - - Projektgebietsgrenze
- - - - Stadtteilgrenzen

Karte 1. Stadtteil- und Projektgebietsgrenzen
 Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation
 und Vermessung 2009, DSGK

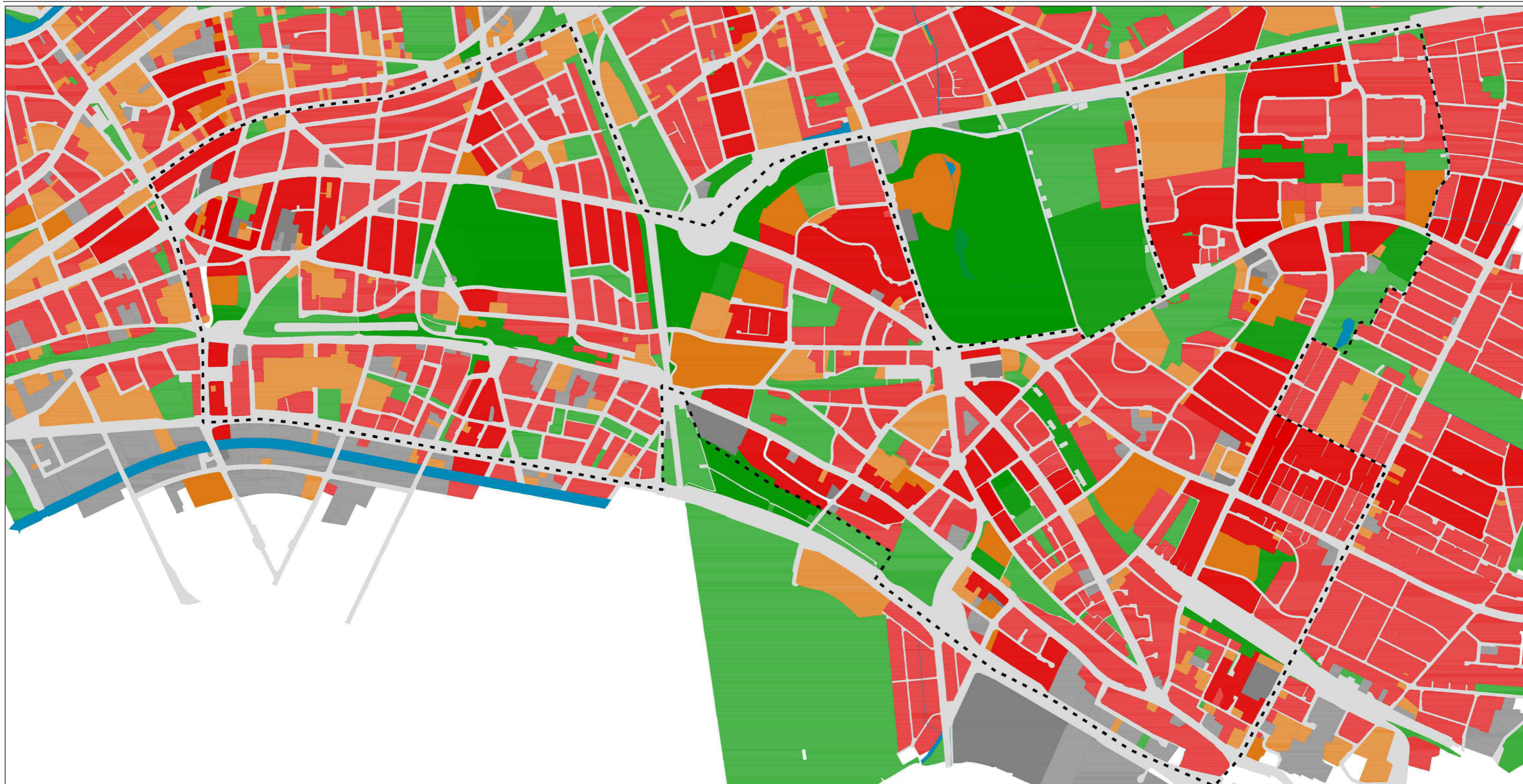


- Gewerbe- und Industrieflächen
- Kleingärtenanlagen und Rennbahn
- Einfamilien- und Reihenhausstrukturen
- ||||| Verkehrsachsen
- - - - Projektgebietsgrenze

Karte 2. Projektgebietsabgrenzung
 Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation
 und Vermessung 2009, DSGK

Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

zungen dominieren und wo diese sich konzentrieren. Nachverdichtung bedingt, aufgrund der steigenden Einwohnerzahl, natürlich auch die Überlegungen, ob beispielsweise vorhandene Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen genutzt werden können und diese ein bereits vorhandenes Potential darstellen oder ob im Zuge von Nachverdichtung diese auch neu entwickelt werden müssen. Die Karte zeigt, dass im definierten Projektgebiet das Wohnen die vorherrschende Nutzung ist.



Legende



Eingrenzung
Projektgebiet



Wohnbauflächen



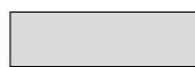
Flächen öffentlicher
und gemischter Nutzung



Gewerbe-
und Industrieflächen



stehende und
fließende Gewässer



Verkehrsflächen für fließenden
und ruhenden Verkehr



Flächen zur Erholung, Sport,
Freizeit und Vegetation

Nutzungen

Maßstab: **M 1 : 15 000** Projektgebiet Hamm/Horn

Plannr.: **3** Erstellungsdatum: **04.02.2014** Ort: **Hamburg**

Kartengrundlage:
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter:
Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
Sharon Macele, Attila Tihanyi

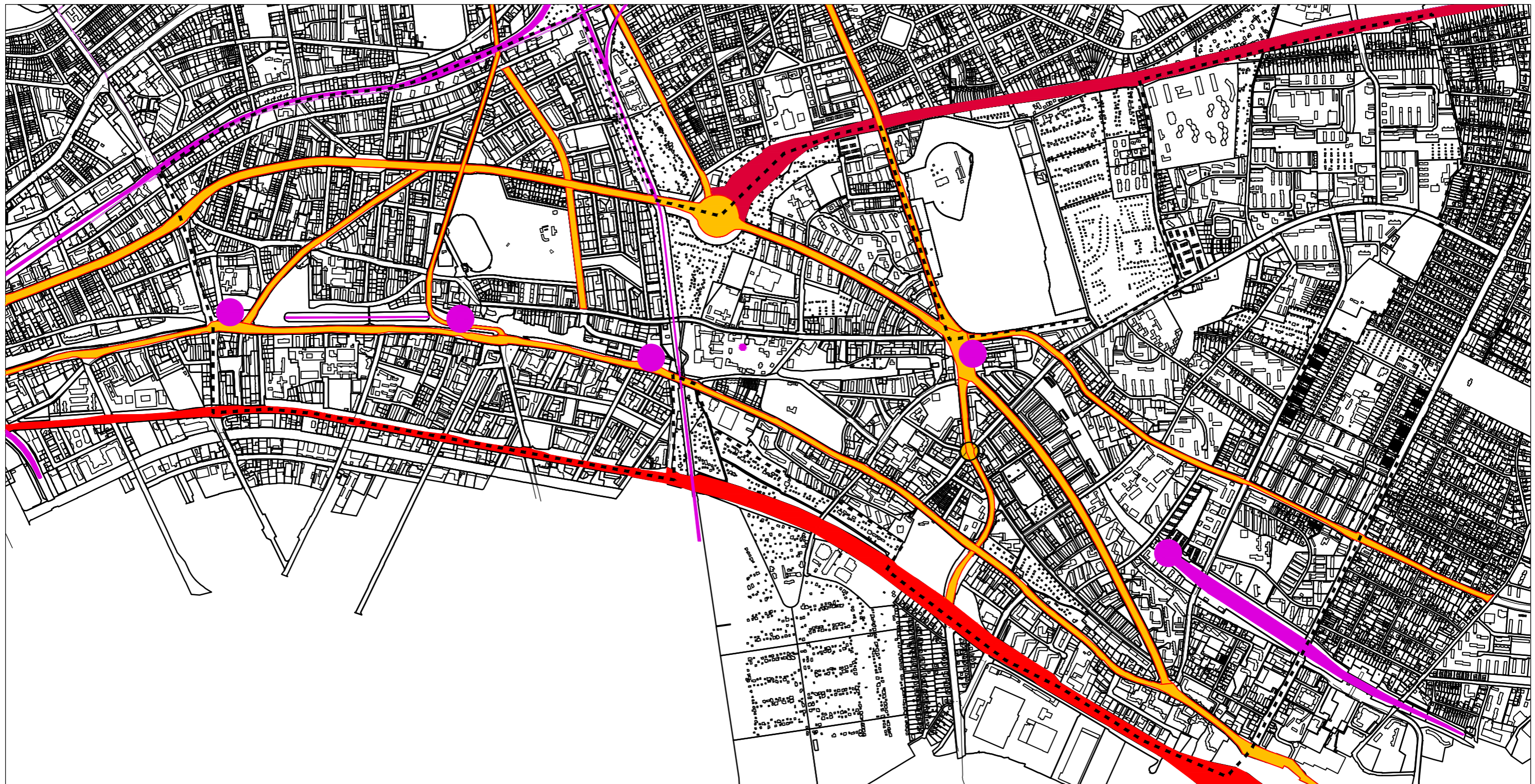
M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung









Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

Die erste Analyse der Verkehrsinfrastruktur, Karte 4, vor allem der U-Bahn-Haltestellen (Einzugsbereichsradien 500 m) und Hauptverkehrsstraßen, gibt Aufschluss über die Erreichbarkeit des Gebietes. Die Karte zeigt, dass Hamm und Horn in westöstlicher Richtung über fünf Haltestellen der Hochbahnlinie U2 verfügen, welche in kurzen, regelmäßigen Abständen eine Verbindung in Richtung der Innenstadt und nach Billstedt bietet. Weiterhin besteht über den Horner Kreisel eine direkte Anbindung an die Bundesautobahn A1 nach Berlin, außerdem führen unter anderem Hauptverkehrsstraßen wie die Bundesstraße 5 (Eiffestraße), Hammer/Horner Landstraße und Sievekingsallee durch das Gebiet. Dieses Potential an verkehrlicher Anbindung kann andererseits ein Defizit des Gebietes darstellen, wenn durch Lärmemissionen ein Nutzungskonflikt mit der Wohnnutzung im Gebiet entsteht.





Legende

-  Eingrenzung Projektgebiet
-  Autobahn
-  6 - spurige Straßen (B5)
-  4 - spurige Straßen
-  Bahn - Gleise
-  ÖPNV - Haltestelle

Verkehrsinfrastruktur

Projektgebiet Hamm/Horn

Maßstab: **M 1 : 15 000**  

Plannr.: **4** Erstellungsdatum: **04.02.2014** Ort: **Hamburg**

Kartengrundlage:
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter:
Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

Die Karte 5 zeigt einen Ausschnitt des Landschaftsprogramms der Stadt Hamburg für einen Überblick der verschiedenen Arten von Grün- und Freiflächen im vorliegenden Gebiet. Das Gebiet verfügt über sechs ausgewiesene Parks (Hammer Park, Rosengarten, Blohmspark, Thörls Park, Horner Park, Horner Moor), die unter anderem der Erholung dienen. Außerdem führt durch das Gebiet eine Grünachse, die von Ost nach West führende Horner-Geest-Achse. Zusammen mit den Verbindungen zur Horner Rennbahn und zur Bille, ist sie Teil des Landschaftsachsenmodells, welches eine naturräumlich-planerische Leitlinie des Freiraumverbundsystems im Landschaftsprogramm darstellt (FHH 1997, 7). Das Landschaftsprogramm bildet einen Teil der Grundlage für die Suche nach Nachverdichtungspotentialen, insbesondere durch den Ausschluss von Nachverdichtungsflächen. Die Flächen der Kleingärtenanlagen werden von der weiteren Betrachtung für Nachverdichtung aus den oben genannten Gründen ausgeschlossen.

Flächen, die im Landschaftsprogramm als Park- und Grünanlagen verzeichnet sind, werden als unbedingt schützenswert angesehen. Diese bieten das Potential die Freiraumqualität zu verbessern und somit wohnungsnaher Erholungsflächen für bereits bestehende, als auch für mögliche neue Wohneinheiten, zu schaffen.

Die Attraktivität von Wohnen in unmittelbarer Nähe von Park- und Grünanlagen wird als wichtiges Kriterium für die Suche nach Nachverdichtungspotentialen angesehen. Dem Landschaftsprogramm nach, „[dienen sie] der Kurzzeiterholung während des Tages, in Arbeitspausen oder nach Feierabend in Wohnungs- bzw. Arbeitsplatznähe. Der Einzugsbereich beträgt maximal 500 m, 5 – 10 Minuten Fußweg. Die Größe sollte 1 ha nicht unterschreiten.“ (FHH 1997, 11). Der Radius von 500 m um entsprechende Grünanlagen wird in der Analyse verwendet, um dadurch attraktive Wohn- und Arbeitsräume zu ermitteln.



Legende

	Eingrenzung Projektgebiet		Gewässerlandschaft		Etagenwohnen
	Auenentwicklungsbereich		Naturnahe Landschaft		Grünqualität sichern, parkartig
	Tidegewässer		Wald		Grünqualität sichern, waldartig
	Vordeichsfläche		Landwirtschaftliche Kulturlandschaft		Öffentliche Einrichtung
	Naturnahe Landschaft		Parkanlage		Öffentliche Einrichtung mit Freiraumpotential
	Wald		Grünanlage, eingeschränkt nutzbar		Verdichteter Stadtraum
	Landwirtschaftliche Kulturlandschaft		Kleingärten		Gewerbe / Industrie und Hafen
	Parkanlage		Friedhof		Sonderstandort
	Grünanlage, eingeschränkt nutzbar		Dorf		Altablagung
	Kleingärten		Gartenbezogenes Wohnen		Autobahn oder autobahnähnliche Straße
	Friedhof				Sonstige Hauptverkehrsstraße
	Dorf				Autobahn / Straße im Tunnel
	Gartenbezogenes Wohnen				Gleisanlage, oberirdisch
					Flughafen / Flugplatz

	Eignungsgebiete für Windkraftstandorte
Freiraumverbund	
	Landschaftsachse
	1. und 2. Grüner Ring
	Städtisches Naherholungsgebiet
	Abgrenzung s. Karte im Erläuterungsbericht
	Bezirkspark
	Stadtteilpark
	Grüne Wegeverbindung
	Verbessern der Freiraumversorgung vordringlich
	Badegewässer

Naturhaushalt	
	Entwicklungsbereich Naturhaushalt
	Erhöhte Grundwasserempfindlichkeit
	Schutz oberflächennahen Grundwassers, Stauwassers

Landschaftsbild	
	Schutz des Landschaftsbildes
	Entwickeln des Landschaftsbildes
	Einbinden der Hauptverkehrsstraße

Schutzgebiete	
	Nationalpark
	Naturschutzgebiet
	Landschaftsschutzgebiet
	Naturdenkmal
	Naturdenkmal

Auszug Landschaftsprogramm Hamburg

Projektgebiet Hamm/Horn		
Maßstab:	50 100 500	
M 1 : 15 000		N
Plannr.:	Erstellungsdatum:	Ort:
5	04.02.2014	Hamburg

Kartengrundlage:
Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt; April 2007, Auflage 2.500

Bearbeiter:
Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

Karte 6 stellt dar, welche städtebaulichen Strukturen das Gebiet charakterisieren und bildet auch historische Entwicklungen ab. Die vorhandenen städtebaulichen Typologien können bereits Potentiale für Nachverdichtung erkennen lassen, da sich beispielsweise Zeilenbebauung und Bebauungen der 1950er - 1970er Jahre besonders eignen um nachzuverdichten (siehe 2.4). Der Blick auf die Bebauungsstruktur dient demnach der Erkennung eventueller Typologien und Zusammenhänge in der Bebauung und gegebenenfalls der Zuordnung bestimmter Bauzeiten. Das Erfassen zusammengehöriger Gebiete hilft einer Bewertung hinsichtlich der Bedeutung für das Projekt. So sind Reihen- und Einfamilienhausstrukturen für dieses Projekt nicht relevant und können über den Schwarzplan leichter identifiziert und für die Untersuchung ausgeschlossen werden. Für dieses Projekt interessante städtebauliche Typologien (siehe Kap. 2.1.4) sind Blockrand- und Zeilenstrukturen, die auf eine Entstehungszeit zwischen 1910 und 1970 hinweisen. Die Untersuchung über den Schwarzplan kann bei solchen Einschätzungen nur Hinweise geben, für eine eindeutige Zuordnung sind genauere Untersuchungen der einzelnen Bebauungen notwendig.

Welche Rolle spielt das Erkennen zusammengehöriger Bebauungsstrukturen, neben dem Ausschluss nicht geeigneter Strukturen wie Einfamilienhausgebiete, für dieses Projekt? Es kann die Entscheidung getroffen werden, ob eine Bebauungsstruktur detaillierter untersucht wird, also ob es innerhalb einer Struktur unterschiedliche Qualitäten und Nachverdichtungspotentiale gibt oder ob verschiedene Strukturen genauer untersucht werden, um Unterschiede zwischen diesen herauszuarbeiten. Über die Analyse des Schwarzplans können entsprechend ähnliche oder unterschiedliche Strukturen gefunden werden.



Legende


 Eingrenzung
 Projektgebiet

Bebauungsstruktur

Projektgebiet Hamm/Horn

Maßstab:
 M 1 : 15 000
 

Plannr.: 6
 Ort: Hamburg

Erstellungsdatum:
 04.02.2013

Kartengrundlage:
 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter:
 Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
 Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
 WS 2013/14 Master Stadtplanung



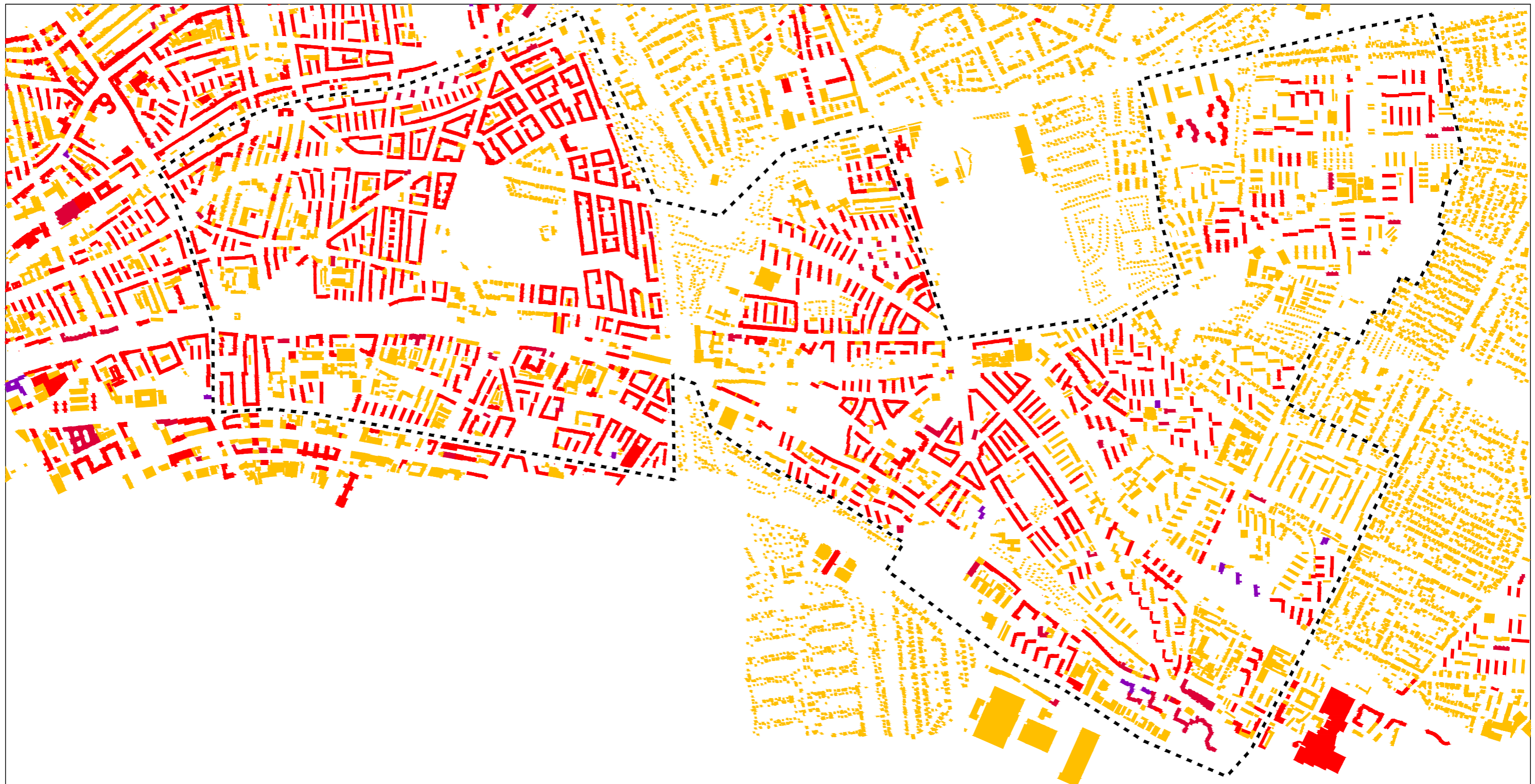
Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

Die Aussagen von Karte 6 werden unterstützt durch die Karte 7, die aufzeigt, welche Geschossigkeiten sich im Gebiet befinden und vorherrschend sind. Es ist abzulesen, ob es vor allem homogene Geschossanzahlen gibt oder eine sehr heterogene Baustruktur. Somit können zusammengehörige Gebäudestrukturen leichter identifiziert werden. Beispielsweise können dadurch Hochhäuser in Zeilenbebauung von drei- bis viergeschossigen Zeilenbauten unterschieden werden. Dagegen können drei- bis viergeschossige Blockrandbebauungen unter anderem Kennzeichen für Wohnsiedlungen, die in der Zeit des Wirkens Fritz Schumachers geplant wurden, sein.



Weiterhin können Gebiete mit inhomogenen Baustrukturen Zeichen für Konflikte darstellen und einen Bedarf eines Wandels ausdrücken, weshalb es notwendig ist, diese Gebiete im weiteren Verlauf näher zu betrachten. Die Bebauungsstrukturen können in Zusammenhang mit den Geschossigkeiten beispielsweise Aufschluss über Hinterhofsituationen mit verschiedenen nebeneinander liegenden Nutzungen geben. Gebäude mit wenigen Geschossen, können infolgedessen unter anderem Potentiale für Aufstockung darstellen.

Durch die zusätzliche Überlagerung der Höhenentwicklung auf die Gebäu-


destruktur werden auch Flächen zwischen Gebäuden relativiert, die in der Schwarzplan-Analyse sehr großzügig wirken. Hochgeschossige Bebauungen weisen dabei größere Abstandsflächen auf. Eine umfassende und detaillierte Abstandsflächenberechnung und Dichteermittlung ist bei der Größe des Projektgebietes Hamm-Horn in diesem Schritt noch nicht möglich. Sobald das Untersuchungsgebiet flächenmäßig eingeschränkt ist, werden diese Werte aber zur weiteren Untersuchung ermittelt.



Legende

- 
 Eingrenzung Projektgebiet
- 
 1 - 3 Geschosse
- 
 4 - 6 Geschosse
- 
 7 - 9 Geschosse
- 
 > 10 Geschosse

Geschossigkeit

Maßstab: **M 1 : 15 000** 

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Plannr.: **7** Erstellungsdatum: **04.02.2014** Ort: **Hamburg**

Kartengrundlage:
 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter:
 Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
 Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

Hafencity Universität Hamburg
 WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

Die vorgestellten Karten werden in einem weiteren Arbeitsschritt übereinander gelegt. Ziel ist es, Schnittmengen der beschriebenen Kriterien herauszufiltern, um Gebiete zu finden, die möglichst viele Kriterien miteinander vereinen und somit attraktive Gebiete mit eventuellen Nachverdichtungspotentialen darstellen. Die Gebiete sollten eine gewisse Nähe zu Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs aufweisen (von festgesetzten Radien eingefangen), sowie zu Freizeit- und Erholungsflächen bzw. Grünflächen, wie zum Beispiel dem Hammer Park. Weiterhin spielt für die Betrachtung auch die Nutzungsmischung, für die (Versorgungs-)Vielfalt und auch die Belebung eines Quartiers eine Rolle. Nachdem in der ersten Phase des Projektes Themen wie städtebauliche Typologien und die historischen Entwicklungen des Gebietes erarbeitet wurden, sollen auch die gegenwärtigen Bebauungsstrukturen des Gebietes in die Analyse miteinfließen. Sie geben Rückschlüsse auf historische Entwicklungen und gleichzeitig auf Potentiale für Nachverdichtung. Deshalb werden unter anderem Gebiete beachtet, die beispielsweise Zeilenbauten (siehe 2.4), aber auch heterogene Strukturen aufweisen. Dabei spielen auch die Geschossigkeiten im Gebiet eine Rolle. Diese weisen im Zusammenspiel mit dem Schwarzplan ebenfalls auf heterogene Bebauungs-









strukturen hin und geben Hinweise auf beispielsweise gründerzeitliche Hinterhöfe, welche vor dem Hintergrund von Nachverdichtung weiter untersucht werden sollen. Bei Überlegungen über die Nachverdichtungsform der Aufstockung, wird auch in dieser Projektphase die Höhenentwicklung berücksichtigt. Gebiete, die sich aufgrund ihrer besonderen Bebauungsstruktur oder Nutzungen (z.B. Einfamilienhausstruktur am Hammer Park oder Kleingärtenanlagen) nicht eignen bzw. nicht in die Thematik des Projektes passen, werden ausgeschlossen.

Mit Hilfe der Karten und deren Überlagerungen wurden sieben Gebiete identifiziert (siehe Karte 8), welche die vorher genannten Kriterien vereinen. Bereiche, die nicht in diesen sieben Gebieten inbegriffen sind, verfügen demzufolge nicht über eine ausreichende Nutzungsvielfalt oder Baustruktur, die in diesem Projekt untersucht wird bzw. anhand welcher Nachverdichtungsformen realisiert werden sollen. Weiterhin werden diese Gebiete nicht hinreichend von den Radien der Erholungsflächen und Haltestellen des ÖPNV erreicht. Das heißt, die Kriterien, die auch im Kapitel 2.4 genannt werden, erfüllen die ausgeschlossenen Gebiete nicht.

Nach einer weiteren Betrachtung wurden diese nochmals auf vier Gebiete re-





Legende

-  Eingrenzung Projektgebiet
-  Einzugsbereich der U- und S-Bahn-Haltestellen (Radius 400 m)
-  Einzugsbereich der Grün- und Parkanlagen (Radius 500 m)
-  Auswahl Bebauungsstrukturen zur weiteren Untersuchung (v.a. Zeilenbauten)
-  Heterogene Bebauungsstrukturen, Gebiete mit Nutzungsmischung
-  Abgrenzung auf 7 Teilgebiete
-  Ausgeschlossenes Teilgebiet
-  Gebiete, die aufgrund ihrer Bebauungsstruktur bzw. Nutzung ausgeschlossen werden (Kleingärtenanlagen, Einfamilien- und Reihenhausstruktur usw.)

Gebietsabgrenzung auf 7 Teilgebiete

Projektgebiet Hamm/Horn

Maßstab: M 1 : 15 000  


Plannr.: 8 Erstellungsdatum: 04.02.2013 Ort: Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

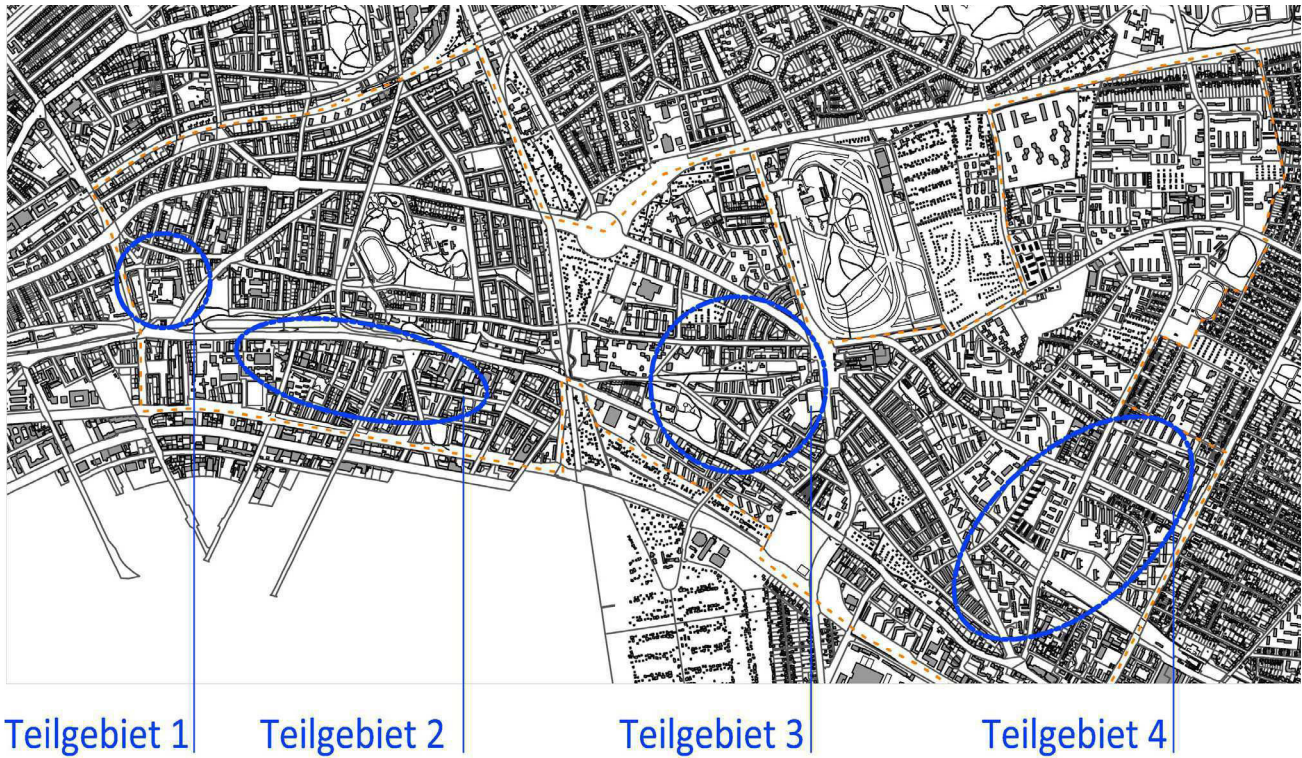


Abb. 71. Gebietsabgrenzung auf vier Teilgebiete, Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

duziert. Es wird ein Gebiet ausgeschlossen, weil es durch die U-Bahn-Trasse zerschnitten wird. Drei Gebiete werden aufgrund ihrer direkten räumlichen Nähe zueinander zu einem Gebiet zusammengeschlossen. Grundlage der weiteren Untersuchung sind demnach vier Teilgebiete in Hamm und Horn (Abb. 71).

3.1.2. Zweite Gebietsanalyse anhand der ersten Gebietsbegehung

Als Ergebnis der ersten Gebietsabgrenzung zeichneten sich vier, hinsichtlich ihrer Größenordnung, begehbare Teilgebiete ab – jeweils zwei in Hamm und

Horn, die den thematischen Karten entsprechend ein gewisses Nachverdichtungspotential und bestimmte Attraktivitätsmerkmale aufweisen.

Das Ziel der nachfolgend beschriebenen ersten Gebietsbegehung und der anschließenden zweiten Gebietsanalyse war eine empirische Untersuchung dieser Teilgebiete. Zum einen um feststellen zu können, inwieweit die Vermutungen – als Ergebnis der ersten Gebietsanalyse anhand der Karten – vor Ort beobachtbar und nachweisbar sind, zum anderen um eine zusätzliche Entscheidungsgrundlage für die Auswahl eines Untersuchungsgebiets zu erhalten.

Um die Gebietsbegehung mit analysierbaren Aspekten zu steuern und zu unterstützen, wurde ein Kriterienkatalog erstellt. Im Folgenden werden zuerst die Kriterien vorgestellt, bevor die einzelnen Gebiete anhand der Erkenntnisse der Gebietsbegehung beschrieben werden. Anschließend wird die darauf aufbauende zweite Gebietsabgrenzung erläutert.

Kriterien

1. *Erschließung* – Dieser Punkt überprüft die Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit der Innenstadt und den damit verbundenen Innenstadtbezug, sowie die attraktive Wohnlage.
2. *Verkehrsflächen für ruhenden Verkehr* – Den ersten Punkt ergänzend fokussiert der Zweite die größeren öffentlichen und privaten Flächen, die als Stellplatz genutzt werden. Diese könnten durch bestimmte Maßnahmen, wie unter anderem die Errichtung einer Tiefgarage oder die Umorganisation der Stellplätze, ebenfalls Flächen für Neubau oder für die Erweiterung eines Gebäudes bieten.
3. *Freiflächen und ihre Funktion* – Anhand des Kriteriums kann festgestellt werden, wo es Freiflächen gibt und wie die zur Zeit genutzt werden.
4. *Unterschiedliche Geschossigkeiten* – Der Aspekt dient dazu, Gebäude bzw. Gebäudestrukturen ausfindig zu machen, bei denen eventuell die Möglichkeit für Aufstockungsmaßnahmen gegeben ist oder Unregelmäßigkeiten festzustellen sind.
5. *Soziale Infrastruktur und Nahversorgung* – Dieser Punkt stellt ein Qualitäts- bzw. Attraktivitätsmerkmal dar und hält fest, welche öffentlichen oder privaten Dienstleistungs- bzw. Nahversorgungseinrichtungen für die Einwohner zur Verfügung stehen.
6. *Allgemeine Auffälligkeiten* – Es geht darum, welche Besonderheiten die einzelnen Teilgebiete aufweisen und wie sie von den Projektteilnehmern wahrgenommen werden. Die Wahrnehmung einer städtischen Umgebung kann nicht mit Zahlen und messbaren Werten beschrieben werden und hängt von der subjektiven Einschätzung des Beobachters ab. Dennoch gibt es generelle und ähnliche Beurteilungen, die auf Aspekte hinweisen (zum Beispiel Sicherheitsgefühl, gestalterischer Zustand, etc.), welche auch gegebenenfalls eine Investitionsentscheidung möglicher Projektentwickler beeinflussen können, weshalb dieses Kriterium einen wichtigen Teil der Untersuchung darstellte.

Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

- 7. Raumgestaltung und –empfinden –*
Der letzte Aspekt erfasst die Wahrnehmung der Raumstruktur und des Stadtbildes. Dieses Kriterium wird ebenfalls durch das subjektive Empfinden des Beobachters geprägt. Durch die gesammelten Eindrücke können Aussagen über einen attraktiven Standort getroffen werden. Der Aspekt bezieht sich auf die Idee eines Quartierskonzeptes und bereitet einen wichtigen Schritt vor.

Beschreibung der Teilgebiete

- 1. Teilgebiet – im westlichen Hamm*

Das zwischen Burgstraße, Hammer Landstraße, Sievekingdamm und Carl-Petersen-Straße liegende Teilgebiet ist flächenmäßig das kleinste von allen. Es ist an das öffentliche Verkehrsnetz, durch die U-Bahnstation Burgstraße und die Busstation, optimal angebunden. Viele Hauptverkehrsstraßen treffen hier aufeinander, was auch eine unangenehm hohe, in das Gebiet strömende Lärmbelastung verursacht. Die innere Erschließung ist durch viele Straßen sowie durchgängige Fußwege gesichert. Auffällig ist der ineffiziente Umgang mit den Flächen. Es gibt einen relativ hohen Anteil an kleinteiligen Grün- und Fre-

iflächen ohne eine bestimmte Funktion, sowie an großzügig dimensionierten, zum Teil grünen Abstandsflächen zwischen und neben den Gebäuden. Sie erinnern an das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt. Dasselbe gilt auch für die breiten und mit vielen Stellflächen ausgebauten Straßen. An der Carl-Petersen-Straße ist der Höhenunterschied zwischen den überwiegend eingeschossigen Einzelhandelseinrichtungen und den mehr-geschossigen Wohn- oder gemischt genutzten Gebäuden auffällig. Im Gebiet gibt es verschiedene öffentliche und private Dienstleistungseinrichtungen – unter anderem eine Schule, viele Supermärkte und sonstige Geschäfte, eine Polizeidienststelle und ein Kirchegebäude. Insgesamt weist das Gebiet ein vielfältiges, fragmentiertes räumliches Bild mit vielen Grünflächen auf.

- 2. Teilgebiet – Hamm-Mitte*

Eine im Norden durch die Hammer Landstraße und im Süden durch die Eiffestraße (B5) begrenzte Fläche bildet das zweite Teilgebiet. Bei der ersten Begehung wurde der Abschnitt zwischen dem Luisenweg und der Diagonalstraße begangen. Durch die zwei Hauptverkehrsstraßen und die Anbindung an das ÖPNV-Netz ist eine

direkte Verbindung zur Innenstadt vorhanden, was aber auch hier einen starken Lärm für die angrenzenden Blöcke bedeutet, besonders wenn, durch senkrecht zur Straße ausgerichtete Zeilenbauten, der Verkehrslärm in das Gebiet dringt. Im mittleren Teil sind dagegen sehr ruhige Orte mit geringer Verkehrsbelastung aufzufinden. Es gibt viele, unterschiedlich genutzte Frei- und Grünflächen – zum Beispiel Spiel- und Sportplatz, Parkanlagen, großzügig dimensionierte Abstandsgrünflächen zwischen Zeilen –, und auch einige schlecht definierte bzw. nicht genutzte Freiflächen – zum Beispiel an der Kreuzung Diagonalstraße und Hammer Landstraße. Die inneren Erschließungsstraßen werden überwiegend beidseitig durch ruhenden Verkehr besetzt. Eine Besonderheit ergeben die großen privaten Garagen- und Stellplatzanlagen innerhalb der Blöcke. Charakteristisch für das Gebiet ist die vorhandene Nutzungsvielfalt: Wohnen, Gewerbe in Hinterhöfen, Einzelhandel, das Schul- und Kindergartengelände, Cafés, Schnellgaststätten, Supermärkte und vieles andere. Ähnlich zum Teilgebiet 1 sind an der Hammer Landstraße Unterschiede in der Geschossanzahl von unterschiedlich genutzten Gebäuden zu erkennen

(eingeschossiger Einzelhandel zwischen viergeschossiger Wohnbebauung). Im Gebiet kann man verschiedene Baustrukturen erkennen – zum Beispiel Blockrandbebauung (als Teil des Schumacher Ensembles), Zeilenbauten und Hochhäuser. Dennoch wird das Teilgebiet 2 als spürbar ganzes, zusammenhängendes Gebiet und als in Teilen belebten und urbanen Raum wahrgenommen.

3. *Teilgebiet – im westlichen Horn*

Im westlichen Bereich von Horn wurde das durch die Horner Landstraße, Pagenfelder Straße, Rennbahnstraße und den Horner Weg markierte Areal untersucht. Eine attraktive Verkehrsverbindung Richtung Innenstadt ist durch die U-Bahn und die Horner Landstraße auch hier vorhanden. Die innere Erschließung ist trotz der zwei großen Parks und der unterschiedlichen Straßenniveaus bei dem ehemaligen Geest-Marsch-Übergang gut organisiert. Das Gebiet verfügt über einen hohen Anteil an Grünflächen, neben den zwei erwähnten Parkanlagen sind zwei weitere Grünflächen mit Erholungsfunktion, zum Teil überdimensioniert wirkende Abstandsgrünflächen zwischen Zeilenbauten, sowie einige Kleingartenanlagen vorzufinden. Der sich

Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

über die unterirdische U-Bahn Trasse erstreckende Grünzug und der an der U-Bahnhaltestelle liegende große Parkplatz sind hinsichtlich der Nachverdichtungsperspektive nicht relevant, da ein Fundament aufgrund des darunterliegenden U-Bahn-Schachtes nicht möglich wäre. Der größte Teil des Gebietes ist mit Wohngebäuden bebaut, um die Horner Landstraße gibt es auch Büro- und Einzelhandelsgebäude, Supermärkte und einige Läden. Eine Schule mit Sportplatz und eine Kirche vervielfältigen das Nutzungsangebot. Es gibt im Gebiet verschiedene Baustrukturen – zum Beispiel auch aus der Zeit des Wirkens Schumachers –, die im Gegenteil zum zweiten Teilgebiet nicht zu einem einheitlichen Quartiersgefühl führen, was unter anderem auch den breiten Straßen und der weniger dichten Bebauung zuzuschreiben ist.

4. Teilgebiet – im östlichen Horn

Zuletzt wurde der östliche Teil von Horn zwischen Vierbergen, Washingtonallee, Legienstraße und Riedsiedlung besichtigt. Dabei handelt es sich überwiegend um ein reines Wohngebiet mit drei- bis viergeschossigen Wohngebäuden ohne Nutzungsmischung. Die öffentliche und privaten Dienstleistungs- und Nahversorgungs-

seinrichtungen, wie Seniorenwohneinrichtungen, Schule, Café, Supermarkt und Getränkemarkt, häufen sich an der begrünten Washingtonallee und Legienstraße. Die Bebauungsstruktur ist aufgelockert, aber weniger durchgrünt, stattdessen mit siedlungsbildprägenden Stellflächen und breiten Grundstückerschließungsstraßen gestaltet. Es gibt einige, sich bereits im Bau befindende, sowie abgeschlossene Nachverdichtungsprojekte, welche die wenigen vorhandenen zusammenhängenden Flächen in Anspruch nehmen. Die zum Teil unüberschaubare Anordnung der Gebäude sowie die unterschiedlichen, in sich abgeschlossenen Siedlungsstrukturen entziehen das Gebiet von einem städtischen Zusammenhang und verleihen ihm zugleich einen suburbanen (vorort-) Charakter.

3.1.3. Auswahl des Untersuchungsgebiets

Anschließend an die Gebietsbegehung werden die Erkenntnisse und Eindrücke gesammelt und untereinander abgewogen. Eine detaillierte Untersuchung eines Gebietes wird einer weniger detaillierten, vergleichenden Untersuchung von zwei oder mehreren Gebieten vorgezogen. Die Wahl des Untersuchungsgebiets fiel

Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

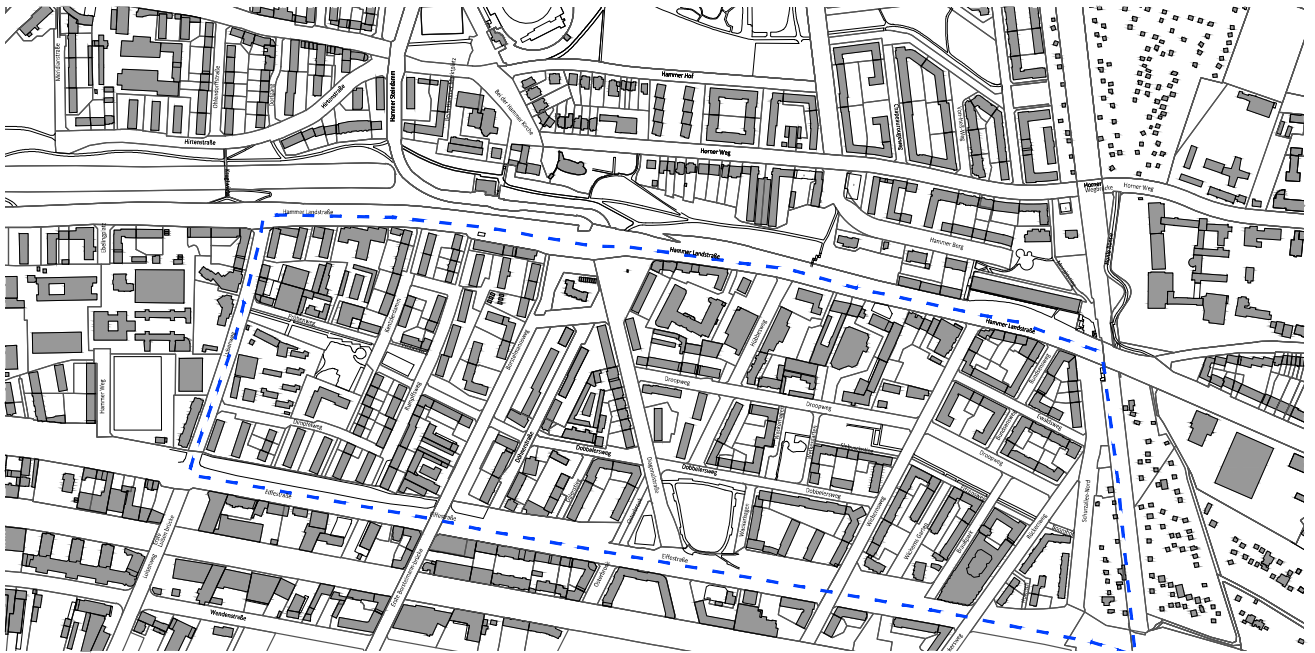


Abb. 72. Gebietsabgrenzung-Untersuchungsgebiet, Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

auf das Teilgebiet 2 (siehe Abb. 72, und Luftbild im Anhang). Bei der Entscheidung das zweite Teilgebiet Hamm-Mitte auszuwählen, sind die folgenden Aspekte ausschlaggebend:

Grundsätzlich werden zwei Methoden der Nachverdichtung diskutiert. Die quantitative Nachverdichtung misst den Erfolg vor allem an den neu entstehenden Gebäudeflächengrößen. In diesem Fall werden Neubauten auf größeren Frei- oder Grünflächen gegebenfalls mit geringerem Anpassungsbedarf verwirklicht. Eine andere Möglichkeit hingegen stellt qualitatives Nachverdichten dar, wobei neben der Flächenerweiterung auch andere Gesichtspunkte beachtet und als wichtig betrachtet werden. Solche sind unter anderem die sensible Anpassung an die bestehende Bebauungsstruktur,

die Lösung bestehender Probleme und die Interpretierung der Nachverdichtung als Stadtentwicklungsinstrument. Bereits in der frühen Phase des Projektprozesses wird qualitative Nachverdichtung als das zu verfolgende Ziel angesehen (siehe 2.4).

Der Anspruch ein übergreifendes Quartierskonzept zu entwickeln war ein wichtiges Kriterium für die Auswahl des Gebietes. Das zweite Gebiet scheint dafür das geeignetste zu sein, da es – wie zuvor erwähnt – im Gegenteil zu den anderen Gebieten ein zusammenhängendes Areal darstellt. Zwei weitere wichtige Gründe sind noch zu erwähnen. Zum einen die für das Gebiet insgesamt kennzeichnende Nutzungsvielfalt, die ein belebtes, vielfältiges Raumgefühl erzeugt und die an an-

Vom Projekt- zum Untersuchungsgebiet

deren Stellen vorhandene und Probleme verursachende Nutzungsmischung, zum Beispiel in Hinterhofsituationen. Dieser Konflikt bildet einen Ausgangspunkt für das spätere Konzept. Insbesondere spricht für dieses Gebiet die Heterogenität und die Herausforderung, damit im Rahmen von Nachverdichtung umzugehen und es auf verschiedenen Nachverdichtungsvarianten hin zu untersuchen. Die qualitative Nachverdichtung steht hierbei im Vordergrund und soll vorhandene (bauliche) Konfliktsituationen und Defizite lösen und gleichzeitig vorhandene Potentiale einbeziehen. Letzere sind durch die Nähe zum Zentrum Hamburgs, der Erreichbarkeit, interessanten Grün- und Freiflächen und einer Nutzungsvielfalt gegeben. Herausforderungen liegen im Umgang mit heterogenen Stadträumen und Baustrukturen unterschiedlicher Bauzeiten, welche durch Nachverdichtungsmaßnahmen eine höhere Qualität erreichen sollen. Potential wird vor allem hinsichtlich der Steigerung des Wohnens und der Wohnqualität gesehen. In diesem Gebiet besteht nach Meinung der Projektgruppe die Möglichkeit das formulierte Ziel des Bezirksamts Hamburg-Mitte (im Wohnbauförderungsprogramm), die Stabilisierung und Stärkung von Nachbarschaft und Quartiersleben sowie die Entwicklung verschiedener Angebote für unterschiedliche Haushalte,

zu verfolgen (vgl. FHH 2013a, 187; siehe 2.4).

Gegen das Gebiets 4 in Horn spricht, dass dort schon vereinzelt Nachverdichtungsprojekte verwirklicht wurden und noch stattfinden, darüber hinaus liegt das Gebiet bereits im Fokus des Bezirks und ist Teil des Wohnungsbauprogramms 2013 für Hamburg-Mitte (vgl. FHH 2013a, 213 f.). Außerdem wird hier ein geschlossener suburbaner Charakter deutlich, der sich unter anderem in Reihenhausstrukturen äußert. Es stellt sich als gewachsenes fast ausschließlich reines Wohngebiet dar. Weitere Nachverdichtung erscheint in diesem Gebiet, auch aufgrund fehlender Nutzungsvielfalt, im Sinne der Zielrichtung dieses Projekts als nicht geeignet. Die zu einem großen Teil vorhandenen Typologien neuerer Bauzeiten, bieten weiterhin wenig Potential die Untersuchung im Rahmen des Projektes und den damit verbundenen historischen Aspekte weiterzuführen.

Das Gebiet 3, ebenfalls in Horn, wird von der weiteren Analyse ausgeschlossen, da sich Potentiale unter anderem aufgrund der unterirdischen U-Bahn-Schächte nicht nutzen lassen. Kaum zusammenhängende Bebauungsstrukturen lassen keine Zusammengehörigkeit des Gebietes aufkommen. Eine Zusammengehörigkeit wird außerdem durch die

Horner Landstraße verhindert. Auch die Abgrenzung von Teilgebieten ist in dem Gebiet nur bedingt durchzuführen, um verschiedene Nutzungs- oder Funktionsbereiche zu definieren um dadurch Nachverdichtung qualitätsvoller durchführen zu können. Vorhandene Schrebergärten sind durch das Landschaftsprogramm zu schützen und deshalb von Nachverdichtung auszuschließen. Potentiale von zu schaffender Wohnqualität werden in diesem Gebiet als weniger vorhanden betrachtet, als in dem ausgewählten Gebiet in Hamm-Mitte.

Das ausgeschlossene, ebenfalls in Hamm liegende, Gebiet 1 wird als bereits sehr dicht wahrgenommen und zudem flächenmäßig kleiner als das ausgewählte Gebiet 2. Anders als in Hamm-Mitte herrscht dort nicht die Strukturvielfalt vor, welche in Hamm-Mitte als Potential angesehen wird. Vermutete Potentialflächen für möglich Nachverdichtungsmaßnahmen werden nur an wenigen Stellen für möglich gehalten und diese befinden sich vor allem direkt angrenzend an die sich im Gebiet befindliche Schule. Die Idee von Stegreifentwürfen als Konzept könnte in diesem Gebiet nicht ausgeschöpft werden und erscheint deshalb als ungeeignet. Ferner kann in diesem Gebiet der Eindruck eines zusammengehörigen Quartiers nicht erzeugt werden.

Somit fällt, insbesondere im direkten Vergleich der vier Teilgebiete, die Wahl auf das Gebiet Nr. 2 in Hamm-Mitte. Mit der Festlegung des Untersuchungsgebietes auf Hamm-Mitte ist die Wahl auf ein interessantes, herausforderndes und inspirierendes Aufgabenfeld gefallen, für das sich alle Projektmitarbeiter engagieren.

3.2. Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

Das Gebiet, das in der weiteren Analyse detailliert untersucht wird und für welches im Anschluss ein Konzept erarbeitet wird, befindet sich in Hamm-Mitte und wird im weiteren Verlauf der Arbeit als Hamm-Mitte benannt. Begrenzt wird es im Süden von der Eiffestraße, von dem Luisenweg im Westen, der Hammer Landstraße im Norden und der Schurzallee-Nord bzw. der Güterbahntrasse im Osten. Somit liegt es an der westlichen Grenze des Stadtteils Horn. Das Gebiet umfasst eine Fläche von ca. 447.560 m². Das ausgewählte Untersuchungsgebiet wird im Folgenden detailliert analysiert um Anforderungen zukünftiger Stadtentwicklung und genauere Nachverdichtungspotentiale auszumachen. „Anforderungen zukünftiger Stadtentwicklung“ steht hierbei für Qualitäten und Defizite im Gebiet. Da im Rahmen der Projektarbeit eine qualitative Nachverdichtung angestrebt ist, sind diese Anforderungen zu ermitteln, um Nachverdichtung bedacht und gezielt einsetzen zu können um negative Folgen des Eingriffs zu vermeiden und positive Entwicklungen zu initiieren. Für die Erfassung der Situation im Untersuchungsgebiet gab es weitere Ge-

bietsbegehungen und dazu ergänzende Recherchen und Berechnungen. Für die Begehung wurde ein umfangreicher Fragenkatalog (siehe Anhang) erarbeitet, der Fragen innerhalb von fünf Kategorien umfasst: Bebauungsstruktur & Wohnen, Nutzungen, Räumliches Empfinden, Verkehr und Freiflächen.

Jedes Projektmitglied wurde „Experte“ für eine Kategorie und hat das gesamte Untersuchungsgebiet bezüglich der Fragen der jeweiligen Kategorie erfasst. Neben der Begehung wurden weitere Themen identifiziert, die für die Erarbeitung von Verdichtungspotentialen und Anforderungen sinnvoll erschienen. Diese Themen wurden in der Gruppe oder von den jeweiligen „Experten“ untersucht und umfassten die Lärmkartierung von Hamburg, die Berechnung der Grundflächen- und Geschossflächenzahlen; das Planrecht; die Ermittlung von bebaubaren Flächen, die nicht von Abstandsflächenregelungen betroffen sind; das Landschaftsschutz- und Artenschutzprogramm und die Aufstockungspotentiale durch Raumproportionen. Teilweise sind in den Karten Informationen aus Begehung und Recherche zusammengefasst, die die relevanten Ergebnisse dieser Untersuchung veranschaulichen.

Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

Die den Karten zugrunde gelegten Fragen aus dem Fragenkatalog, eine Erläuterung der Ergebnisse der Begehung sowie der weiteren Recherchen, die aus den Begehungen resultierten und Fotos werden im Folgenden zusammen mit den Karten dargestellt. Anschließend werden die Ergebnisse entweder der Gruppe von „Nachverdichtungspotentialen“ oder der von „Qualitäten & Defizite“ zugeordnet und als Grundlage für zusammenführende Karten genutzt um die wichtigsten Informationen verdichtet darzustellen, um diese zielführend für das Aufstellen eines Konzeptes einzusetzen.

Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

3.2.1. Freiflächen, Landschaftsprogramm und Freiraumbedarfsanalyse

- Sind die Freiflächen öffentlich, halböffentlich oder privat?
- Wird der Zugang zu der Freifläche eingeschränkt? (Zäune, Hecken, etc.)
- Ist der Freifläche eine bestimmte Nutzung zugeordnet? (Spielplatz, Sportplatz, etc.)
- Gibt es auffällige Vegetationselemente? (Solitärbäume, Allee, Hain, Hecken, Gehölzflächen, etc.)
- Sind die Pflanzflächen gepflegt bzw. ungepflegt?
- Wie wird die Freifläche wahrgenommen? (attraktiv, verwildert oder besonders raumbildend)
- Wo befinden sich Ausstattungselemente? (Sitzelemente, Mülleimer, etc.)

Im Untersuchungsgebiet sind relativ viele private Freiflächen vorzufinden. Der Zugang wird hier durch Zäune oder Hecken eingeschränkt. Die Flächen stellen häufig die zu den Wohngebäuden gehörigen Grünflächen dar und werden ausschließlich von den Bewohnern genutzt. Zudem liegen an der östlichen Grenze des Gebietes private Kleingartenanlagen.

Halböffentliche Freiflächen, die für die Öffentlichkeit frei zugänglich und deren eigentumsrechtliche Grenzen im Raum nur zu vermuten sind, liegen hauptsächlich in der süd-westlichen Ecke des Gebietes zwischen den Zeilenbauten.

Als öffentliche Flächen, deren Nutzung und Zugang uneingeschränkt ist, sind vor allem der Rosengarten, als großflächige Parkanlage, sowie die Grünfläche entlang des Droopweges zu verzeichnen. Letztere besteht aus mehreren Teilflächen und liegt als langer Grünstreifen zwischen

der Bebauung, die noch aus der Planung aus der Zeit des Wirkens Fritz Schumachers hervorgeht. Der Rosengarten, die Grünflächen entlang des Droopweges, sowie der von Nord nach Süd verlaufende Grünstreifen mit seiner Baumreihe entlang des Borstelmannwegs sind im Landschaftsprogramm von Hamburg als Parkanlagen vermerkt.

Ein weiterer Grünstreifen erstreckt sich entlang der Eiffestraße im Süden des Gebietes. Dieser ist im Landschaftsprogramm nicht gekennzeichnet, wird allerdings in der Arten- und Biotopschutzkarte als „sonstige Grünanlage“ bezeichnet. „Die Karte Arten- und Biotopschutz ist verbindlicher Teil des Landschaftsprogramms Hamburg und stellt detaillierte Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen für die Biotopentwicklungsräume sowie wertvolle Einzelbiotope und

Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

Verbindungsbiotope dar“ (FHH 2013b, Karte Arten- und Biotopschutz). Dabei hat dieser Grünstreifen laut Arten- und Biotopschutzkarte weder eine besondere Biotopschutzfunktion, noch stellt die Fläche ein Verbindungsbiotop dar. Die Rasenflächen mit vereinzelt Baumbestand und Gehölzflächen werden durch die direkte Nähe zur stark befahrenen Eiffestraße nicht genutzt. Stattdessen findet man hier verwilderte und vermüllte Bereiche.

Neben den Grünflächen befinden sich im weiteren Gebiet großflächige befestigte Flächen mit sehr geringen bzw. keinen Grünanteil, vor allem in den Hinterhöfen mit gewerblicher Nutzung.

Der westliche Bereich im Untersuchungsgebiet weist abwechslungsreiche und schützenswerte Grünräume auf, die ein zusätzliches Potential zur Verbesserung der Freiraumfunktion besitzen. Das Schulgelände im Westen liegt direkt neben dem großflächigen Spielplatz, einer öffentlich zugänglichen und geschützten Freifläche und der mit Bänken und Spielgeräten ausgestatteten Freifläche am Seniorenwohnheim. Die Freifläche des Schulgeländes wird im Landschaftsprogramm, sowie auch im Arten- und Biotopschutzprogramm, als „öffentliche Einrichtung mit Freiraumpotential“ bzw. „Biotopentwicklungsraum mit parkartigen Strukturen“ vermerkt.

Im Landschaftsprogramm ist außerdem die grüne Wegeverbindung entlang des Dobbelerwegs festgehalten, welche in einigen Bereichen aber durch fehlende Grünflächen unterbrochen ist.

Die Landschaftsachse, die eine wichtige naturräumlich-planerische Leitlinie des Landschaftsprogramms Hamburgs darstellt (vgl. FHH 1997, 7), befindet sich nördlich des Untersuchungsgebietes und ist Teil der Horner-Geest-Achse. Die Flächen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind hiervon nicht betroffen.

Freiraumbedarfsanalyse 2012 für wohnungsnahe Freiräume

Die Freiraumbedarfsanalyse 2012 ist Teil einer gesamtstädtischen Handlungsstrategie der Freien Hansestadt Hamburg, „um die Freiraumqualitäten auch in einer wachsenden Stadt langfristig zu erhalten und zu verbessern [...] Demnach soll bauliche Verdichtung stets mit kompensierender Grün- und Freiraumplanung einhergehen. (FHH 2013c, 4).

Sie dient dazu „die aktuelle Versorgungssituation mit fußläufig erreichbaren Freiräumen quantitativ zu erheben und zu bewerten“ (ebd., 4). Gleichzeitig werden qualitative Aussagen über die Freiräume von der Untersuchung ausgeschlossen.

Betrachtet man die Bewertung für das Untersuchungsgebiet in Hamm-Mitte,

Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

wird deutlich, dass der Bedarf an öffentlichen Parkanlagen und ergänzenden öffentlichen Freiräumen ‚hoch‘ bis ‚sehr hoch‘ ist. Der Wert hierfür wurde nach dem Planungsrichtwert des Landschaftsprogramms Hamburg bestimmt. „Innerhalb eines Radius von 500 m sollen pro Einwohner (EW) 6m² öffentlich nutzbarer Freiraum zur Verfügung stehen.“ (ebd., 4) Die privaten und gemeinschaftlich nutzbaren Freiräume sind in dieser Bewertung noch nicht enthalten. Wie in der Kartierung des Untersuchungsgebietes festgestellt (Karte 9), wird in der Freiraumbedarfsanalyse 2012 die private Freiraumversorgung als hoch eingestuft. Dabei wird ebenfalls darauf hingewiesen, „dass Aussagen über die tatsächliche Nutzbarkeit [...] und Zugänglichkeit nicht getroffen werden können“ (ebd., 16).

Um die prioritären Handlungsräume zu ermitteln werden in der Freiraumbedarfsanalyse 2012 die Ergebnisse der öffentlichen und privaten Freiraumversorgung überlagert (vgl. ebd., 18). Dabei stellt das Untersuchungsgebiet in Hamm-Mitte einen ‚prioritären Handlungsraum‘ da.

„Die prioritären Handlungsräume kennzeichnen besonders empfindliche Gebiete für die Nachverdichtung. Neue Bauvorhaben in diesen Bereichen müssen deshalb mit einer qualitativ hochwertigen Freiraumplanung, die auch das

Wohnumfeld einbezieht, einhergehen“ (ebd., 20).

Dieser Handlungsbedarf konnte auch bei eigenständigen Untersuchungen im Rahmen des Projekts festgestellt werden und wird in der späteren Konzeption berücksichtigt.



Legende

Grün- und Freiflächenkategorien (Straßen und überwiegend befestigte Flächen ausgeschlossen)

- öffentlich
(nicht in privatem Eigentum, frei zugänglich und nutzbar)
- halböffentlich
(eigentumsrechtliche Grenzen sind nicht räumlich sichtbar, Flächen sind frei zugänglich und nutzbar)
- privat
(privates Eigentum, nicht für die Öffentlichkeit zugänglich)
- halböffentlich / privat -
überwiegend versiegelte Flächen

Funktionen nach Landschaftsprogramm Hamburg (Stand April 1997)

- Park
- öffentliche Einrichtung mit Freiraumpotential

- Grüne Wegeverbindung
- Grüne Wegeverbindung unterbrochen
- Nutzungen und Bestand**
- + gepflegt, raumbildend
- ungepflegt, verwildert
- ⊕ Spielplatz
- ⊙ Ausstattung mit einzelnen Spielgeräten
- ⊞ Sportplatz
- ⊞ Ausstattung mit Sitzelementen
- Parkanlage
- ⊙ Baumbestand
- ⊙ Solitärbaum
- ▽ Geschützter Freiraum
- Eingrenzung Untersuchungsgebiet

Freiflächen / Flächen im Landschaftsprogramm

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: M 1 : 4 000
10
50
100
200
 N

Plannr.: 9 Erstellungsdatum: 04.02.2014 Ort: Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

3.2.2. Gebäudestruktur und Wohnen

Höhenentwicklung und Fassade

- Wie viele Geschosse (Vollgeschosse) haben die Wohngebäude?
- Wo sind Einzelhandelseinrichtungen im Erdgeschoss
- Welches Fassadenmaterial wird verwendet?

Die Karte 10 zeigt zum einen an, welche Geschosshöhen das Gebiet charakterisieren und kann Hinweise auf die Nutzungen darin geben. Sie stellen auch einen Teil der städtebaulichen Struktur des Gebietes dar. Im Gebiet finden sich zum Großteil drei bis vier geschossige Gebäude, zumeist Wohngebäude, teilweise gibt es aber auch Gebäude mit fünf oder sechs Vollgeschossen dazwischen. Einen weiteren großen Anteil haben im Gebiet ein- und zweigeschossige Bauten (gekennzeichnet mit den hellen Rottönen). Dies sind zum einen oberirdische Garagen, aber auch Gewerbe- oder Einzelhandelsnutzungen (siehe 3.2.3). Diese sind oftmals von höherer Bebauung (größtenteils Wohnbebauung) umgeben, sodass eine Hinterhofsituation entsprechend der Gründerzeit vorzufinden ist (siehe 2.1.4).

Im Gebiet verteilt sind einige „Ausreißer“ zu finden, welche hohe Wohngebäude mit bis zu neun Vollgeschossen darstellen (in der Karte mit den dunklen Rottönen gekennzeichnet).

Des Weiteren zeigt diese Karte, welche Fassadenmaterialien an den Wohngebäuden Verwendung finden. Es zeigt sich


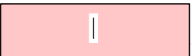








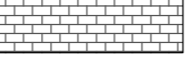




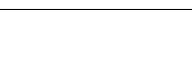
auf den ersten Blick, dass Backstein in diesem Gebiet ein viel verwendetes Material für die Fassaden ist. Dennoch befinden sich nicht mehr alle Fassaden im Originalzustand oder sind aus späteren Bauphasen, so dass auch neue Arten von Backsteinfassaden aber auch Backstein Imitate zu finden sind. Diese tragen zwar zum „Roten Hamburg“ bei, vermitteln dennoch einen anderen Eindruck als originale Backsteinfassaden. Grund für eine Umgestaltung können unter anderem Fassadensanierungen sein.

Im Gebiet finden sich ebenfalls viele Gebäude ohne Backsteinfassaden, sie sind zumeist mit einem hellen Fassadenmaterial (beispielsweise Putz) versehen. Teilweise befinden sich solche Fassaden in Gebieten, in denen vorrangig Backsteinfassaden zu finden sind. Das lässt sich eventuell auf eine Sanierung mit Wärmedämmung zurückführen.

In der Karte ist außerdem gekennzeichnet, in welchen Gebäuden sich im Erdgeschoss gewerbliche Nutzungen befinden und somit keine reinen Wohngebäude darstellen, wo im Gebiet Tiefgaragen oder aber eingeschossige Gewerbe- und Werkstattnutzungen vorhanden sind.

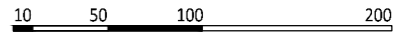



Legende

-  Eingrenzung Untersuchungsgebiet
-  1 Vollgeschoss
-  2 Vollgeschosse
-  3 Vollgeschosse
-  4 Vollgeschosse
-  5 Vollgeschosse
-  6 Vollgeschosse
-  7 Vollgeschosse
-  8 Vollgeschosse
-  9 Vollgeschosse
- Fassadenmaterial**
-  Backstein (alt)
-  Backstein (neu / Imitat)
-  Putzfassade
-  Garagen
-  Tiefgaragen
-  GE im EG (Gewerbe im Erdgeschoss)

Höhenentwicklung / Fassade

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: M 1 : 4 000  

Plannr.: 10 Erstellungsdatum: 04.02.2014 Ort: Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

Dachform/ bewohnte Dachgeschosse

- Welche Dachform hat das Gebäude?
- Wird das Dachgeschoss zur Wohnnutzung genutzt?

Die Karte 11 hält die im Gebiet vorgefundenen Dachformen fest, die größtenteils aus Satteldächern bestehen. Flachdächer finden sich vor allem auf Gebäuden, die nicht der Wohnnutzung dienen. Das sind vor allem ein- bis zweigeschossige Bauten mit gewerblicher Nutzung, die als Garagen fungieren oder öffentliche oder soziale Einrichtungen (hier: Schule, Seniorenwohnheim) sind. Trotzdem haben auch einige Wohngebäude, beispielsweise in der Mitte des Gebiets, Flachdächer. Flachdächer, vor allem auf niedrigeren Gebäuden (beispielsweise eingeschossige Bauten zwischen höheren Wohngebäuden), bieten teilweise Möglichkeiten für Nachverdichtung durch Aufstockung. Die Satteldächer wurden außerdem daraufhin untersucht, ob diese bewohnt oder nicht bewohnt sind. Vor dem Hintergrund der Thematik Nachverdichtung kann dies vor allem im Zusammenhang mit der Nachverdichtungsform der Aufstockung oder dem Dachgeschossausbau eine Rolle spielen. Vermutlich ist eine Aufstockung in unbewohnten Dächern leichter realisierbar, als in Gebäuden, deren Dachgeschoss bewohnt ist. Ein Dachgeschossausbau bietet sich natürlich dort

an, wo das Dachgeschoss bislang nicht zur Wohnnutzung genutzt wurde. Zu beachten wäre in den nächsten Schritten, ob die dortigen Nutzungen (beispielsweise Abstellräume) anders kompensiert werden können und ob eine Aufstockung mehr Wohnraum schaffen würde als ein Dachgeschossausbau. Bewohnte Dachgeschosse sind nicht konzentriert vorhanden, sondern im ganzen Gebiet verteilt.



Legende

- Satteldach
- Flachdach
- Dachgeschoss bewohnt
- Eingrenzung
Untersuchungsgebiet

Dachform / bewohnte Dachgeschosse

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: **M 1 : 4 000** 10 50 100 200 N

Plannr.: **11** Erstellungsdatum: **04.02.2014** Ort: **Hamburg**

Kartengrundlage:
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter:
Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

3.2.3. Nutzungen

- Welche Nutzungen gibt es im Gebiet?
- Gibt es Nutzungsmischungen im Gebiet?
- Gibt es offensichtliche Leerstände? Welche Gebäude/Räume sind vom Leerstand betroffen?







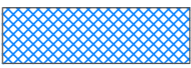

Karte 12 zeigt an, welche Gebäude eine einheitliche Nutzung haben und in welchen Gebäuden eine Nutzungsmischung (gelb markiert) vorherrscht. Damit kann man feststellen, welche Teile des Quartiers frei von Nutzungsdurchmischung sind und welche Nutzungsmischungen (horizontal oder vertikal) aufweisen. Durch die grobe Einteilung der Nutzungsarten, besonders bei Gewerbe (beinhaltet Geschäfte, Werkstätten, Büros, etc.), können von der Nutzungsmischung verursachte Vorteile oder Konflikte nicht konkretisiert werden. Es ist aber zu sehen, dass bis auf zwei gewerbliche Bereiche das Wohnen im Gebiet überwiegt. Nutzungsmischungen sind besonders in straßenbegleitenden Blockrandstrukturen zu finden. Gebäude die vollständig leer stehen, sind vor allem im Nordwesten des Gebietes zu finden, dabei handelt es sich um eingeschossige Bauten als Anbau an oder Teil von Verbindungen zwischen Zeilen. Eine mögliche Erklärung für eine Häufung von Leerstand an dieser Stelle könnte sein, dass der Ort nicht an

einer Achse zwischen größeren Wohnflächen und der U-Bahn Haltestelle liegt. Dadurch gibt es nur eine geringe Anzahl von Personen, die auf dem Weg zur oder von der U-Bahn an diesen Geschäftseinheiten vorbei kommen. Der Bunker in der Mitte des Gebiets wurde auch als leerstehend markiert, da dort keine Nutzung zu erkennen ist. Die dargestellten Mischnutzungen können auch Leerstand beinhalten. Wohngebäude mit Leerstand wurden im Gebiet nicht gesichtet.

Aus der Karte ist ersichtlich, dass die gastronomischen und gemeinschaftlichen (zum Beispiel Kitas, Schulen, Altenpflegeheime, etc.) Einrichtungen relativ gleichmäßig im Gebiet verteilt sind. Allerdings beinhaltet diese Erkenntnis nicht die Art, Qualität und Zielgruppe dieser Einrichtungen.




Legende

-  Eingrenzung Untersuchungsgebiet
-  Gastronomie
-  Gemeinbedarf
-  Mischnutzung
-  Gewerbe
-  Wohnen
-  Leerstand
-  Garagen

Nutzungen

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: M 1 : 4 000
 10 50 100 200 
 Plannr.: 12 Erstellungsdatum: 04.02.2014 Ort: Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

Nutzungen Gewerbe

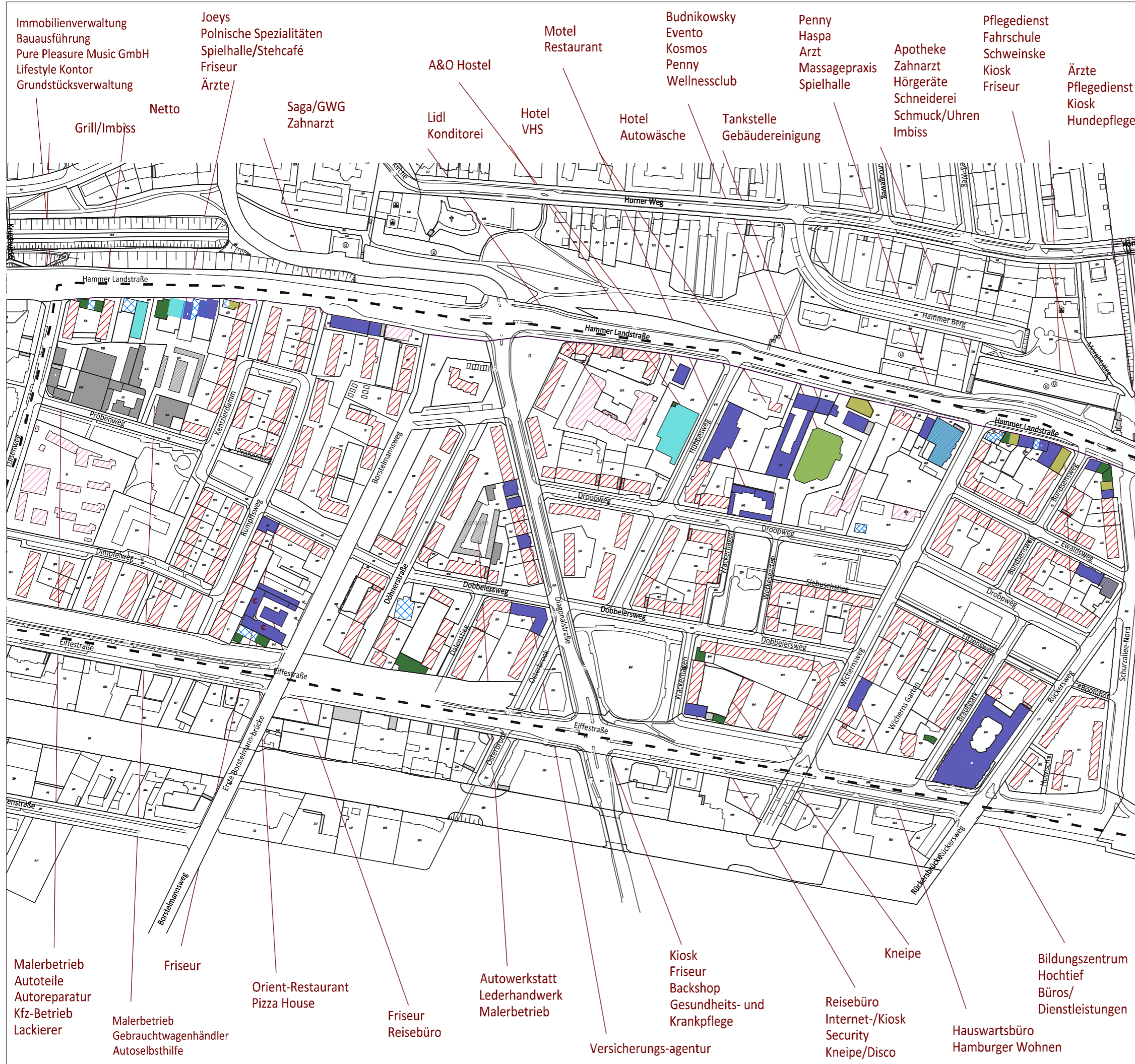
- Wie ist das Gebiet versorgt (Einkaufsmöglichkeiten, Medizinischer Bedarf, etc.)?
- Welche Gewerbe, Geschäfte, Betriebe, etc. gibt es im Gebiet?

Durch die konkrete Benennung der in der übergeordneten Betrachtung (Karte 13) als Gewerbe gekennzeichneten Nutzungen ist es möglich die Menge, Art und Verteilung der Versorgung im Gebiet zu beurteilen. Außerdem können potentielle Nutzungskonflikte erkannt werden.






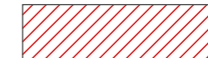


Im Gebiet sind vier Lebensmitteldiscounter (drei Penny und ein Lidl), ein Budnikowsky sowie ein Geschäft für polnische Spezialitäten und mehrere Kioske mit kleineren Angeboten an Lebensmitteln vorhanden. Diese Angebote sind am nördlichen Rand des Gebietes und im nord-östlichen Gewerbegebiet gelegen. Eine Versorgung mit günstigen Lebensmitteln ist so für das Quartier gegeben, wobei im Süden und Süd-Westen die Entfernungen zum nächsten Lebensmittelgeschäft am weitesten sind. Ein Vollsor-timeter ist im Quartier nicht vorhanden. Es gibt eine Reihe von medizinischen Angeboten wie Ärzte, Apotheken, Pflegedienste und Gesundheits- und Krankenpflegeprodukte im Quartier, die eine gute medizinische Versorgung, auch für ältere Menschen, im Gebiet vermuten lassen. Auffällig ist, dass im nord-östlichen Gewerbegebiet wenig „klassische“ Gewer-

beunternehmen zu finden sind. Neben verschiedenen Einzelhandelsgeschäften sind vorwiegend Betriebe des Hotelgewerbes unterschiedlicher Art (Hotel, Hostel, Motel) vorhanden. Dies könnte an der guten Anbindung (Straße und ÖPNV) des Quartiers liegen. Die einzigen potentiell emissionsintensiven Betriebe in dem Gewerbegebiet sind eine Tankstelle und eine Autowaschanlage.

Mögliche Nutzungskonflikte gibt es im Nord-Westen und in der Mitte des Quartiers. Dort gibt es Malerbetriebe, Autowerkstätten und andere Kfz-Betriebe in unmittelbarer Nähe zu Wohngebäuden bzw. in Hinterhöfen.



Legende

-  Eingrenzung Untersuchungsgebiet
-  Dienstleistung
-  Einzelhandel
-  Lebensmittelmärkte
-  Handwerk / Werkstätten
-  Gastronomie
-  Wohnen
-  Gemeinbedarf
-  Leerstand

Nutzungen Gewerbe

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: ohne
 Plannr.: 13
 Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK
 Erstellungsdatum: 04.02.2014
 Ort: Hamburg

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"
 HafenCity Universität Hamburg
 WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

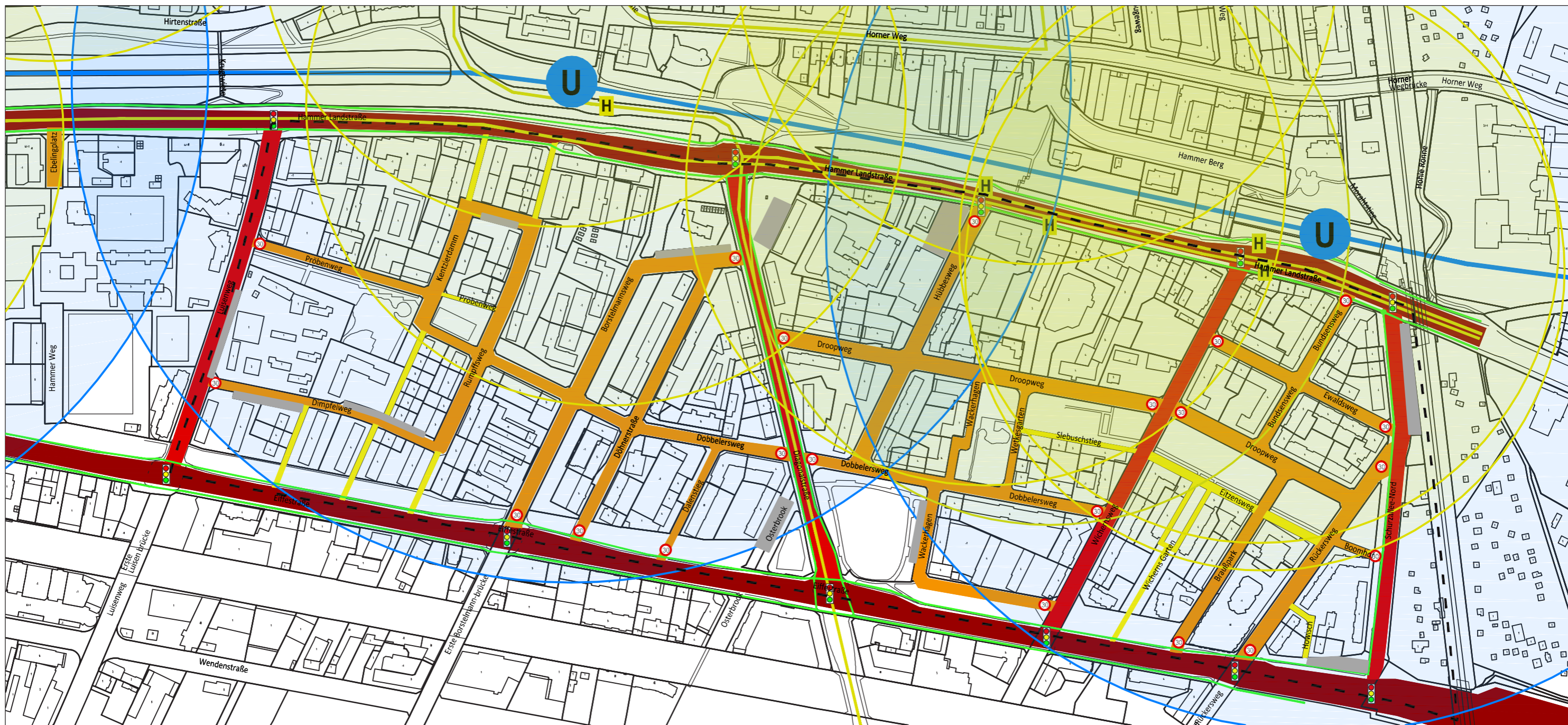
3.2.4. Verkehr

- Welche Hierarchie lässt sich bei den Straßen angesichts der Verkehrsbelastung feststellen?
- An welchen Knotenpunkten gibt es eine Lichtsignalanlage?
- Welche Straßen sind einer Geschwindigkeitsgrenze (Zone 30) unterstellt?
- Wo sind großflächige, öffentliche oder private Stellplatzanlagen?
- Wo befinden sich Fußwege bzw. Radwege?
- Wo verlaufen die Linien bzw. wo sind Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, U-Bahn)?
- Wie ist das Untersuchungsgebiet durch die Haltestellen erschlossen (Einzugsbereiche)?

Die Verkehrsstruktur stimmt größtenteils mit der Abgrenzung des Untersuchungsgebiets überein. Die zwei Hauptverkehrsstraßen verlaufen entlang der südlichen und nördlichen Grenze des Gebiets. Vor allem die nördliche Hammer Landstraße ist von großer Bedeutung: Dort gibt es Bus- und U-Bahnhaltestellen. Die breite Hammer Landstraße, die teils unterirdische U-Bahn-Trasse und der Höhenunterschied zwischen Hamm-Nord und Hamm-Mitte entlang der Geest-Achse und der Trasse weisen eine prägende Barrierenwirkung auf. Ähnliche Wirkung hat die Bahntrasse an der östlichen Grenze: Sie wird auf einer höheren Ebene über die zwei Hauptverkehrsstraßen durch Brückenanlagen hinweggeführt und bildet dazwischen einen geschlossenen Wall.

Das Gebiet ist zwischen den zwei Hauptverkehrsstraßen mit vier, sich gleich verteilenden Verkehrsstraßen gut erschlossen. Die wichtigste Rolle spielt dabei die Diagonalstraße, die sich sowohl am nörd-

lich als auch am südlich angrenzenden Stadtteil anschließt und außerdem über eine Buslinie und einen Radweg verfügt. Zwischen den Verkehrsstraßen ist ein gut ausgebautes Netz von Erschließungsstraßen, die einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h unterliegen und, zusammen mit den Fußwegen, eine ruhige Zone bilden. Die U-Bahn-Haltestellen erschließen das ganze Untersuchungsgebiet ausreichend, sie liegen besonders dem nördlichen Teil nahe. Die Bushaltestellen – nicht zuletzt wegen ihrer kleineren Einzugsradien – erschließen das Gebiet dagegen recht uneinheitlich, vor allem zugunsten des nördlichen und nordöstlichen Teilgebiets. Bemerkenswert ist, dass die südlich angrenzende Eiffeststraße als Hauptverkehrsstraße über keine Buslinie verfügt, was allerdings in ihrer Funktion als Autobahnverbindungsstraße begründet liegt. Außerdem ist zu erwähnen, dass die Buslinie 130 das Gebiet entlang der Diagonalstraße durchquert, aber dort nicht hält.



Legende

- Eingrenzung Untersuchungsgebiet
- Hauptverkehrsstraße
- Verkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- Fußweg
- Radweg
- Großflächige öffentliche und private Stellplatzanlage
- Geschwindigkeitsbegrenzung

- Buslinie
- H Haltestelle Bus
- U-Bahn-Linie
- U Haltestelle U-Bahn
- Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
- Einzugsbereich der U-Bahn-Haltestelle (Radius 500 m)
- Einzugsbereich der Bus-Haltestelle (Radius 300 m)

Verkehrstechnische Kartierung

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: M 1 : 4 000 10 50 100 200

Plannr.: 14 Erstellungsdatum: 04.02.2014 Ort: Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

3.2.5. Stadtbild

- Wo bestehen Angsträume und warum?
- Wo gibt es Belastungen durch Verkehrslärm
- Welche Raumverhältnisse (z.B. Straßenbreite zu Gebäudehöhe) gibt es?
- Fallen Sichtachsen auf? (negativ und positiv)

Die Auffälligkeiten innerhalb des Stadtbildes können besonders anhand unterschiedlicher Baustrukturen dargestellt werden:

Blockrandbebauungen im Gebiet bilden geschlossene Raumkanten, die als positiv empfunden wurden, da durch Kanten Räume gebildet werden, die als urban, jedoch nicht als zu eng wahrgenommen werden (siehe Karte 16).

Einzelne Gebäude, die sich im Maß der Bebauung von den umliegenden Gebäuden unterscheiden und sich somit von der Umgebung abheben (beispielsweise Hochhäuser, Bunker) können sowohl positiv als auch negativ wahrgenommen werden, da die Vielfältigkeit an Gebäudeformen das Gebiet „interessant“ macht, sie aber auch als Störung des Gesamtbildes angesehen werden können.

Unstrukturierte Hinterhofsituationen, die womöglich aus gründerzeitlichen Strukturen entstanden sind (siehe 2.1.4), wurden als verbesserungsbedürftig empfunden. Die unattraktive Gestaltung, häufig hohe Anteile an Garagen und unklare Nutzungsmischungen mit potentiellen Nutzungskonflikten zeigen Optimierungsmöglichkeiten. Die Hinterhöfe heben sich durch ihre ungeordnete Struktur und

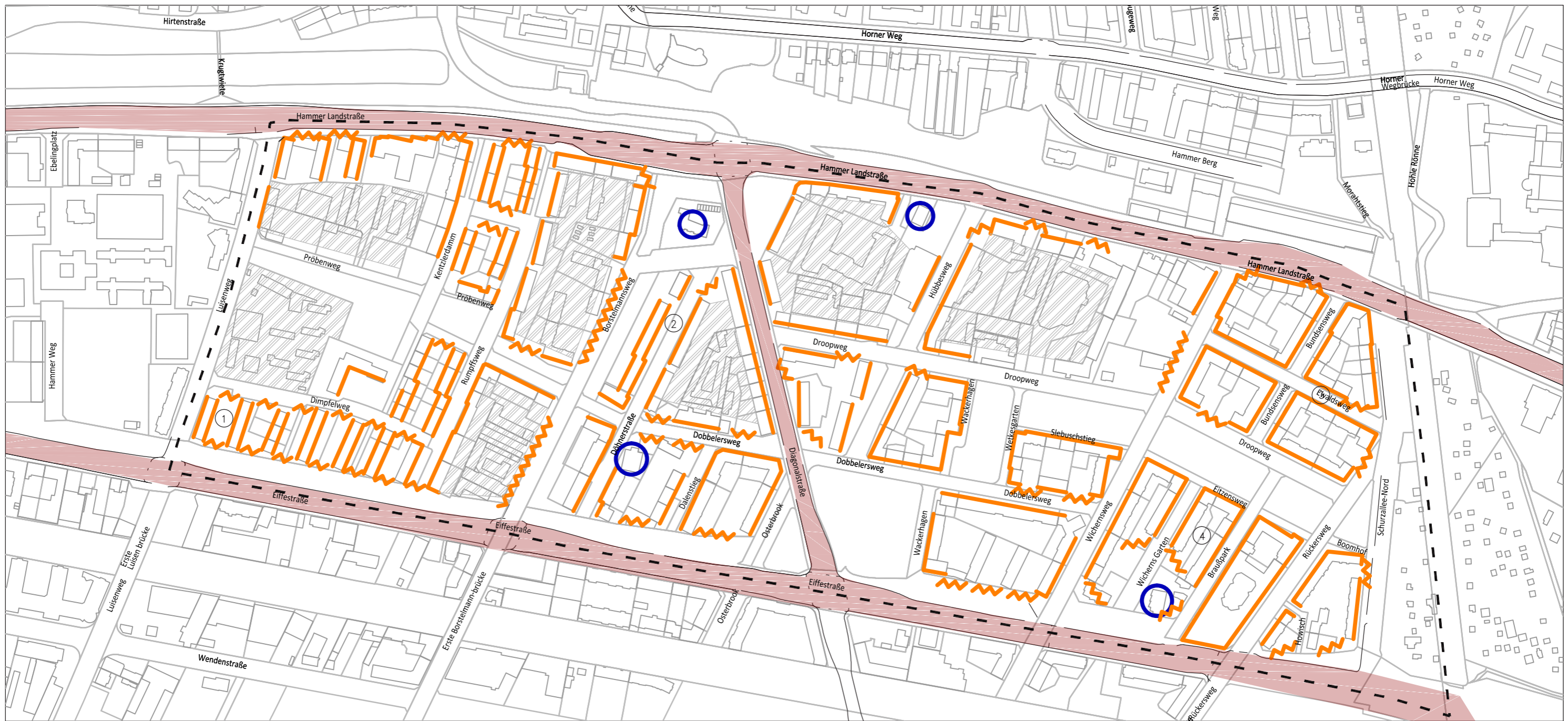
schwer zu zuordnender Nutzung von der offenen Bauweise der Umgebung ab.

Offene Raumkanten, vor allem bei Zeilenbauten wirkten sowohl positiv als auch negativ. Positiv fielen die gute Belichtung und die vielen Freiräume auf, wobei die fehlende Raumbildung zu bemerken ist. Zudem gibt es Probleme mit Lärmimmissionen, da viele offene bzw. fehlende Raumkanten zu vielbefahrenen Verkehrswegen hin orientiert sind (siehe 3.2.7).







Neben diesen Auffälligkeiten gibt es mehrere Barrieren durch Verkehrswege:

Das Gebiet ist in Richtung Norden (Hammer Landstraße) und Süden (Eiffestraße) durch vielbefahrene Verkehrswege abgegrenzt. Ein besonderes Problem der Hammer Landstraße ist dabei die erschwerte Erreichbarkeit der U-Bahnstationen.

Zudem wird das Gebiet durch die stark befahrene Diagonalstraße aufgrund fehlender Fußgänger-Übergänge und Geschwindigkeitsbegrenzungen zerschnitten. Dies stört den Übergang vom östlichen in den westlichen Teil des Gebietes. Weiterhin erschwert es den Zugang zu einer Reihe von Versorgungseinrichtungen (siehe Karte 13) und stört das Bild der Zusammengehörigkeit des Gebietes.



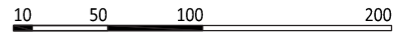

Legende

-  Eingrenzung Untersuchungsgebiet
-  geschlossene Raumkante
-  offene bzw. fehlende Raumkante
-  abgeschlossene, teilweise unzugängliche Hinterhofsituationen
-  Gebäude, das sich im Maß der Bebauung von der Umgebung abhebt
-  Verkehrsweg mit Barrierewirkung



Stadtbild

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: M 1 : 4 000  

Plannr.: 15 Erstellungsdatum: 04.02.2014 Ort: Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

3.2.6. Raumproportionen

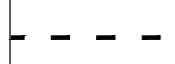




Um die im Stadtbild subjektiv wahrgenommenen Eindrücke (entstanden durch Gebäudekanten unterschiedlicher Höhe, die verschiedene Räume bilden und Raumwahrnehmungen erzeugen) sowohl mess- als auch vergleichbar zu machen, werden diese quantifiziert. Dies erfolgt mit Hilfe der Berechnung des Verhältnisses zwischen dem Abstand zweier Gebäudekanten zueinander und der Höhe dieser Gebäudekanten.

Um die daraus errechneten Daten bewerten zu können, entscheidet die Projektgruppe, dass die Raumproportionen des Straßenraumes der im Osten gelegenen Blockrandbebauung positiv zu bewerten ist (Werte zwischen 1,0 und 2,0). Abgeleitet durch die Werte dieses Gebietsteils erfolgt die Einstufung: blau= zu dicht, grün= optimale Dichte, orange= geringe Dichte, rot= zu locker bebaut.

Wenn zwei unterschiedlich hohe Gebäudekanten einen Raumabschnitt bilden, wird das Verhältnis mit beiden Höhen berechnet und dementsprechend von Kreisen mit verschiedenen Farben bezeichnet. Ergeben diese Berechnungen, dass das Verhältnis, das mit der höheren Gebäudekante errechnet wurde „im grünen Bereich liegt“, stellt dies ein Aufstockungspotential für das Gebäude mit der niedrigeren Gebäudehöhe dar.



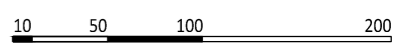

Legende

-  Eingrenzung Untersuchungsgebiet
-  Verhältnis Abstand zwischen Gebäuden zu Gebäudehöhe = 0-1
-  Verhältnis Abstand zwischen Gebäuden zu Gebäudehöhe = 1,1-2
-  Verhältnis Abstand zwischen Gebäuden zu Gebäudehöhe = 2,1-5
-  Verhältnis Abstand zwischen Gebäuden zu Gebäudehöhe = über 5

Berechnung Verhältnisse:
 Abstand zwischen Gebäuden (m) : Gebäudehöhe (m)
 Bei gegenüberliegenden Gebäuden mit unterschiedlicher Geschossigkeit:
 Berechnungen der Verhältnisse anhand beider Gebäudehöhen

Raumproportionen

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: **M 1 : 4 000**  

Plannr.: **16** Erstellungsdatum: **04.02.2014** Ort: **Hamburg**

Kartengrundlage:
 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter:
 Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
 Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
 WS 2013/14 Master Stadtplanung

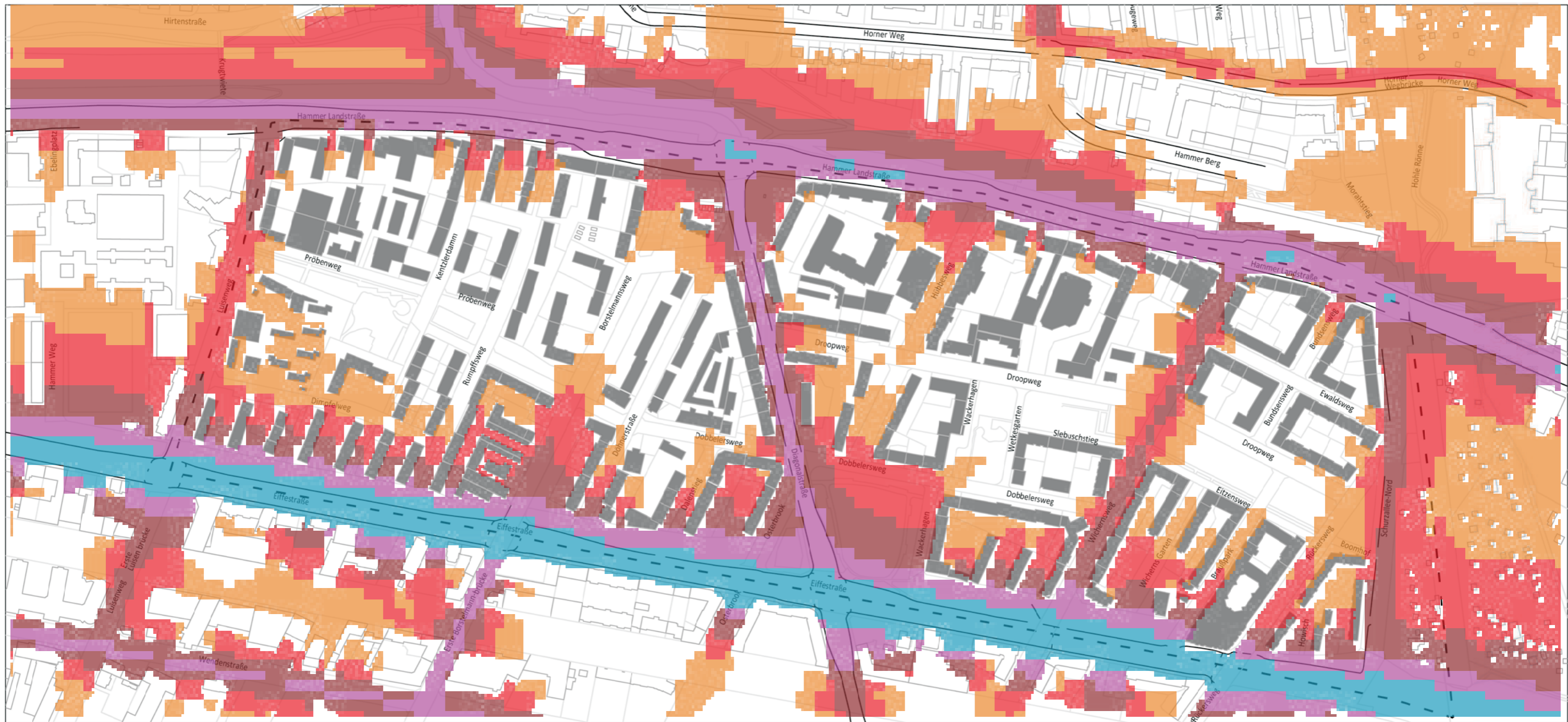


Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

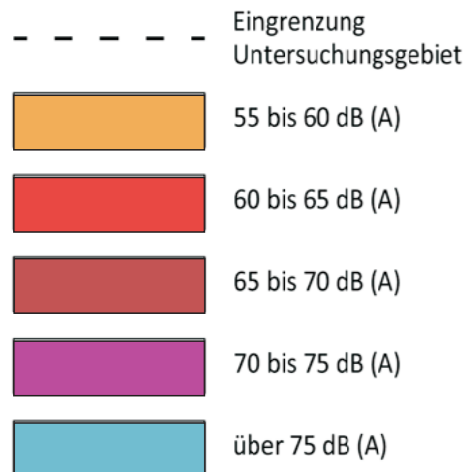
3.2.7. Lärmkartierungen

Wie die Kartierung des Stadtbildes verdeutlicht, bestehen an den vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen nördlich und vor allem südlich des Gebietes viele Baulücken bzw. Freiräume, durch die der Verkehrslärm in das Gebiet gelangt. Dies verdeutlichen die Lärmkartierungen (siehe Karte 17a+b), die die südlich gelegene Eiffestraße als größte Lärmemissionsquelle mit einem Lärmpegel von tagsüber über 75 dB(A) und nachts über 70 dB(A) identifizieren. Auch die nördliche Hammer Landstraße und die das Untersuchungsgebiet zerschneidende Diagonalstraße stellen mit tagsüber 70 bis 75 dB(A) und nachts 60 bis 70 dB(A) eine hohe Lärmbelastung für das Gebiet dar. Als Vergleichsmöglichkeit sind die Lärmimmissionsgrenzwerte der Verkehrslärm-schutzverordnung (§2 16. BImSchV) aufgeführt (siehe Karte 17a+b). Diese legen den maximalen Lärmpegel fest, den öffentliche Straßen oder Schienen nach dem Bau oder der Änderung (beispielsweise Fahrstreifenerweiterungen) auf die umliegenden Gebiete ausüben dürfen. Die Lärmkartierungen zeigen, dass die Grenzwerte bei den Wohngebäuden an den Hauptverkehrsstraßen sowohl tagsüber als auch nachts deutlich überschritten werden und diese Überschreitungen aufgrund der offenen Bebauung auch bis weit in das Gebiet hineinreichen. Nimmt

man wiederum das Beispiel der im Nordosten gelegenen Blockrandbebauung, fällt auf, dass durch die geschlossene Raumkante zur Straße hin kein Lärm in das Gebiet dringt und dort somit ein ruhiges Wohnen möglich ist.



Legende



Immissionsgrenzwerte nach §2 16. BImSchV

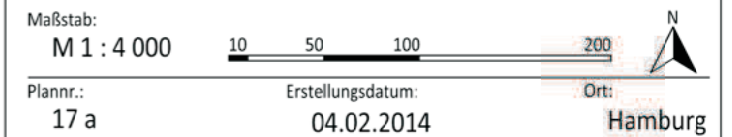
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
4. in Gewerbegebieten

Tag

- | |
|-----------|
| 57 dB (A) |
| 59 dB(A) |
| 64 dB (A) |
| 69 dB (A) |

Lärmkartierung Tag

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte



Kartengrundlage:
 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

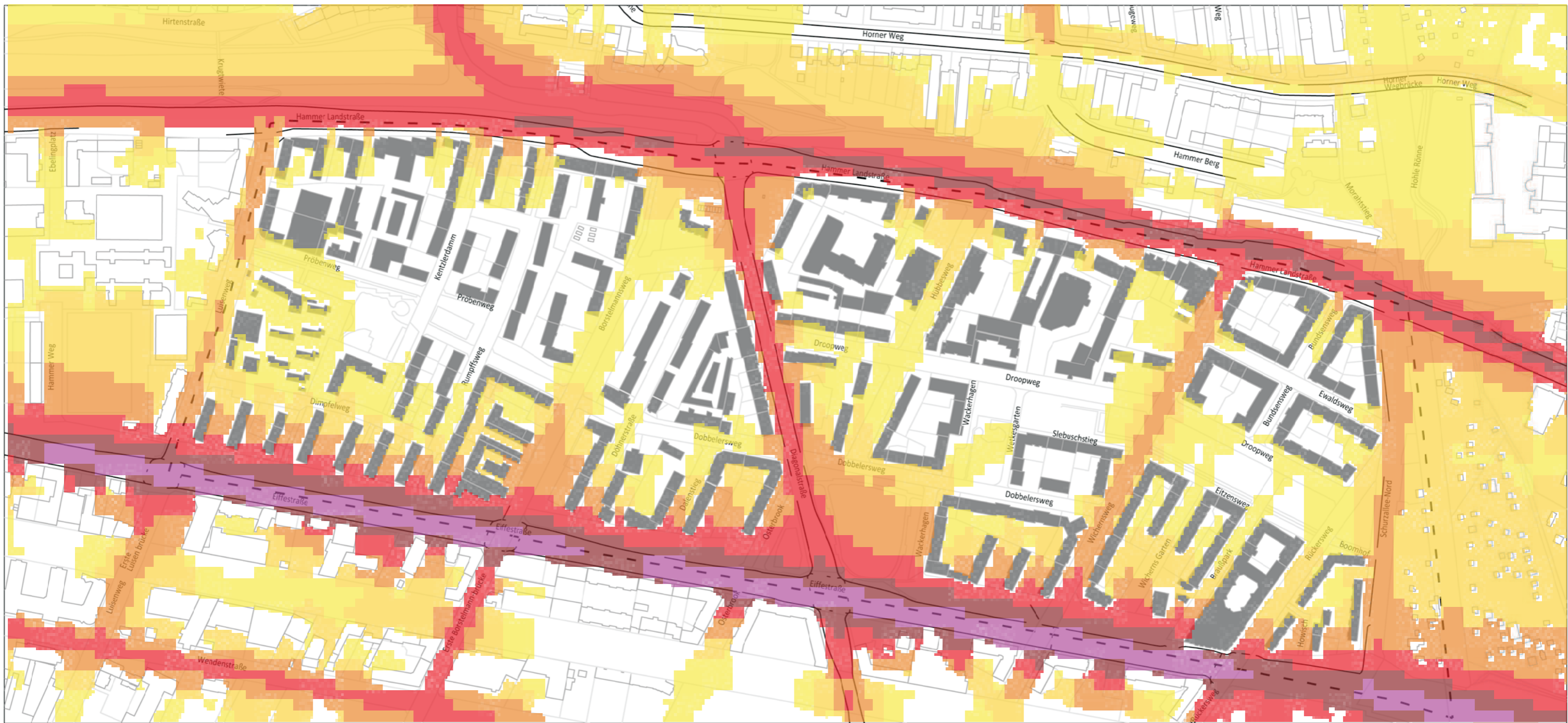
Bearbeiter:
 Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
 Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

Hafencity Universität Hamburg
 WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten



Legende

- Eingrenzung Untersuchungsgebiet
- 45 bis 50 dB (A)
- 50 bis 55 dB (A)
- 55 bis 60 dB (A)
- 60 bis 65 dB (A)
- 65 bis 70 dB (A)
- über 70 dB (A)

Immissionsgrenzwerte nach §2 16. BImSchV

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
4. in Gewerbegebieten

Nacht

- 47 dB (A)
- 49 dB(A)
- 54 dB (A)
- 59 dB (A)

Lärmkartierung Nacht

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab:

M 1 : 4 000



Plannr.:

17 b

Erstellungsdatum:

04.02.2014

Ort:

Hamburg

Kartengrundlage:

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter:

Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



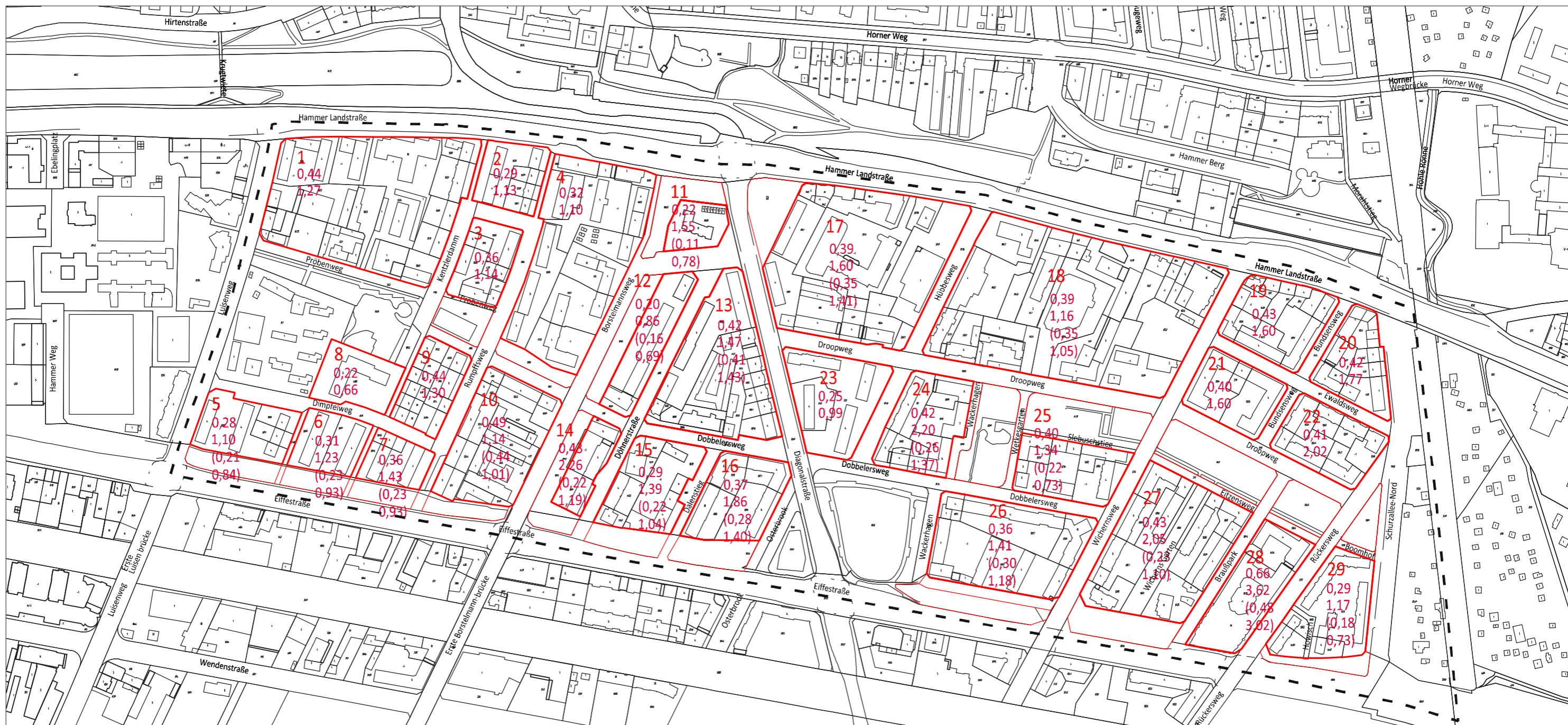
Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

3.2.8. Grundflächen- und Geschossflächenzahl

Die Werte für die Grundflächenzahl (GRZ) und die Geschossflächenzahl (GFZ) wurden für jedes Grundstück bestimmt (Berechnungsgrundlage waren die Grundstücke und Gebäude der digitalen Stadtgrundkarte) und dann dem Straßennetz entsprechend in Blöcken zusammengefasst. Die Berechnung dieser Werte soll Hinweise auf die Dichte im Gebiet geben und es ermöglichen, die Dichten der einzelnen Blöcke zu vergleichen. Die Werte in Klammern gelten für die Blöcke, wenn die anliegenden Freiflächen mit einberechnet werden. Dies soll die Vergleichbarkeit der Gebiete gegebenenfalls erhöhen, braucht aber eine individuelle Betrachtung der Freiflächen und Blöcke um zu entscheiden, welche Werte besser anzuwenden sind.

Die niedrigsten Werte sind in Block 12 (GRZ: 0,20 GFZ: 0,67) und die höchsten in Block 28 (GRZ: 0,66; GFZ: 3,02) zu finden. Generell sind die meisten GFZ der Blöcke über 1,0. Die Blöcke, die hinsichtlich der Struktur eher Blockrandstrukturen aufweisen, sind tendenziell etwas dichter mit einer GFZ über 1,4. Nimmt man an, dass weite Teile des Gebietes am ehesten als „Allgemeine Wohngebiete“ (WA) anzusehen sind, überschreiten mehrere Blöcke die nach §17 der Baunutzungsver-

ordnung festgelegten Obergrenze einer GFZ von 1,2.



Legende

- Eingrenzung Untersuchungsgebiet
- Blockgrenzen
- Blockgrenzen Grünflächen

18	Blocknummer	0,4	Obergrenzen nach BauNVO
0,39	GRZ	0,4	GRZ in WA
0,78	GFZ	1,2	GFZ in WA
(0,35)	GRZ mit Grünflächen	0,6	GRZ in MI
(0,71)	GFZ mit Grünflächen	1,2	GFZ in MI
		0,8	GRZ in GE
		2,4	GFZ in GE

Geschoss- und Grundflächenzahl

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: M 1 : 4 000
10
50
100
200

Plannr.: 18 Erstellungsdatum: 04.02.2014 Ort: Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten

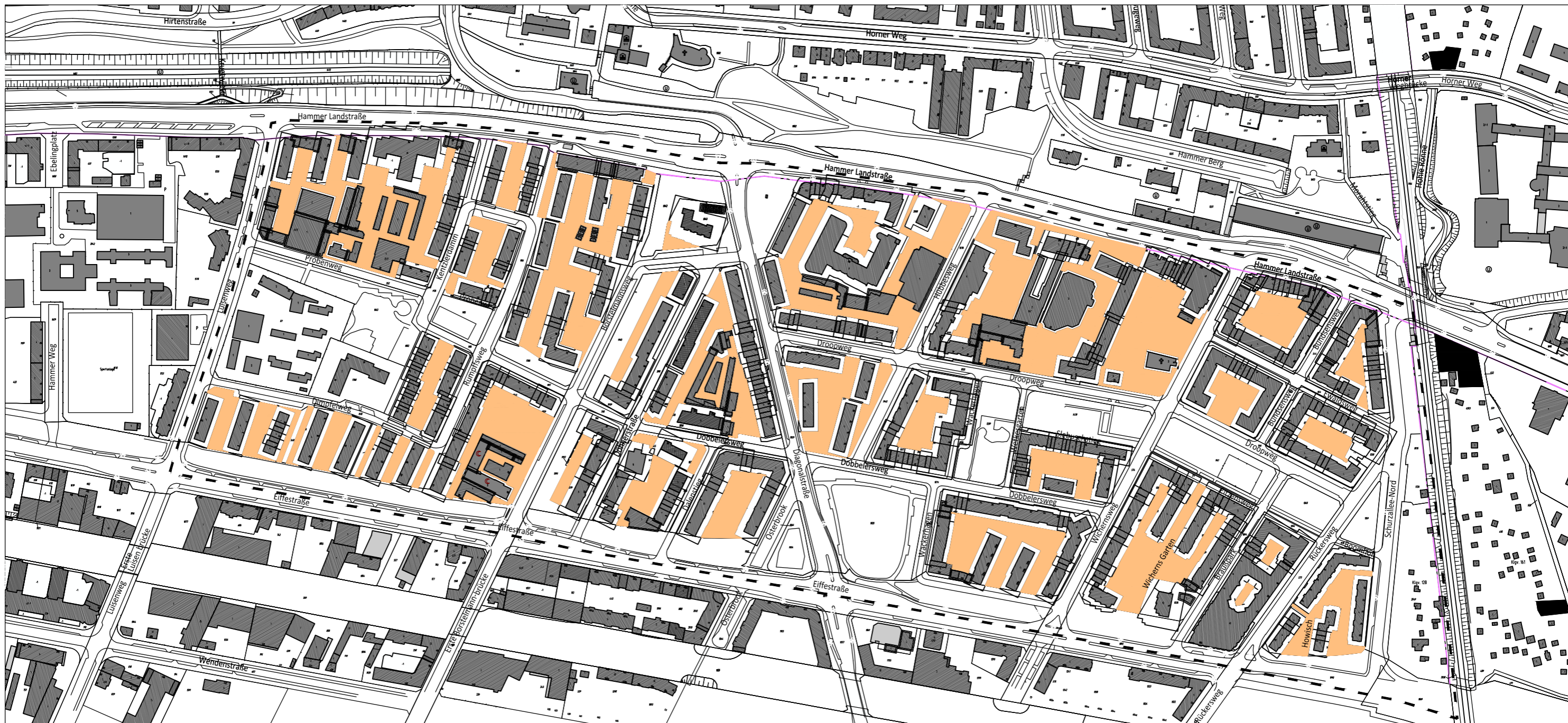
3.2.9. Baurecht/ Bebaubare Flächen nach Abstandsflächenregelungen

Das Aufzeigen der Flächen, die nicht nach der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) als Abstandsfläche frei von Bebauung sein müssen, ist im Hinblick auf das Planrecht interessant. Wie in Kapitel 2.2 aufgezeigt ist, könnten bei Flächen, die weiterhin durch Baustufenpläne beplant sind, durch die neuen Abstandsflächenregelungen der HBauO neue Flächen für Bauungen zur Verfügung stehen, für die kein neues Planrecht geschaffen werden müsste. Für die Untersuchung, ob solche Flächen im Gebiet vorhanden sind, sind also die durch Baustufenpläne beplanten Gebiete interessant. Abb. 73 zeigt den Ausschnitt des Flächennutzungsplans für das Untersuchungsgebiet und Abb. 74 zeigt, welches Planrecht gilt. Das Untersuchungsgebiet ist im Flächennutzungsplan hauptsächlich als Wohngebiet ausgewiesen. Im Nordosten gibt es einen als Gewerbegebiet ausgewiesenen Teil. Zudem sind die Grünachse entlang des Droopwegs und der Rosengarten als Grünflächen ausgewiesen.

Insgesamt gibt es drei Bebauungspläne im Gebiet, der Jüngste wurde 1984 erstellt. Baustufenpläne bilden das Planrecht auf knapp zweidrittel des Gebietes. Bei der Betrachtung der auf Grundlage von Baustufenplänen erbauten Gebiete

und der durch die neuen Abstandsflächenregelungen entstehenden potentiellen Bauflächen, fallen keine Flächen auf, die eine Größe aufweisen, die sie für eine detaillierte Untersuchung interessant machen.

Der Ansatz gültige Baustufenpläne und die Abstandsflächenregelungen zu untersuchen scheint daher eher für weniger dichte Gebiete angebracht, könnte dort aber einen erfolgreichen Ansatz für eine zügige und einfache Nachverdichtung bilden, da dort gegebenenfalls kein neues Planrecht erforderlich ist. Wobei bei einer solchen Herangehensweise darauf zu achten ist, angenehme Wohnverhältnisse sowie Freiräume zu erhalten.



Legende

- --- --- --- ---
Eingrenzung
Untersuchungsgebiet
- Bebaubare Fläche
ermittelt anhand Abstandsflächengröße 0,4H
Quelle: HBauO vom 14.12.2005

**Bebaubare Fläche
nach Abstandsflächenregelung**

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab:
M 1 : 4 000 10 50 100 200

Plannr.: **19** Erstellungsdatum: **04.02.2014** Ort: **Hamburg**

Kartengrundlage:
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter:
Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger,
Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Vom Untersuchungsgebiet zu den Entwurfsgebieten



Abb. 73. Flächennutzungsplan Hamm-Mitte, FHH o.J.

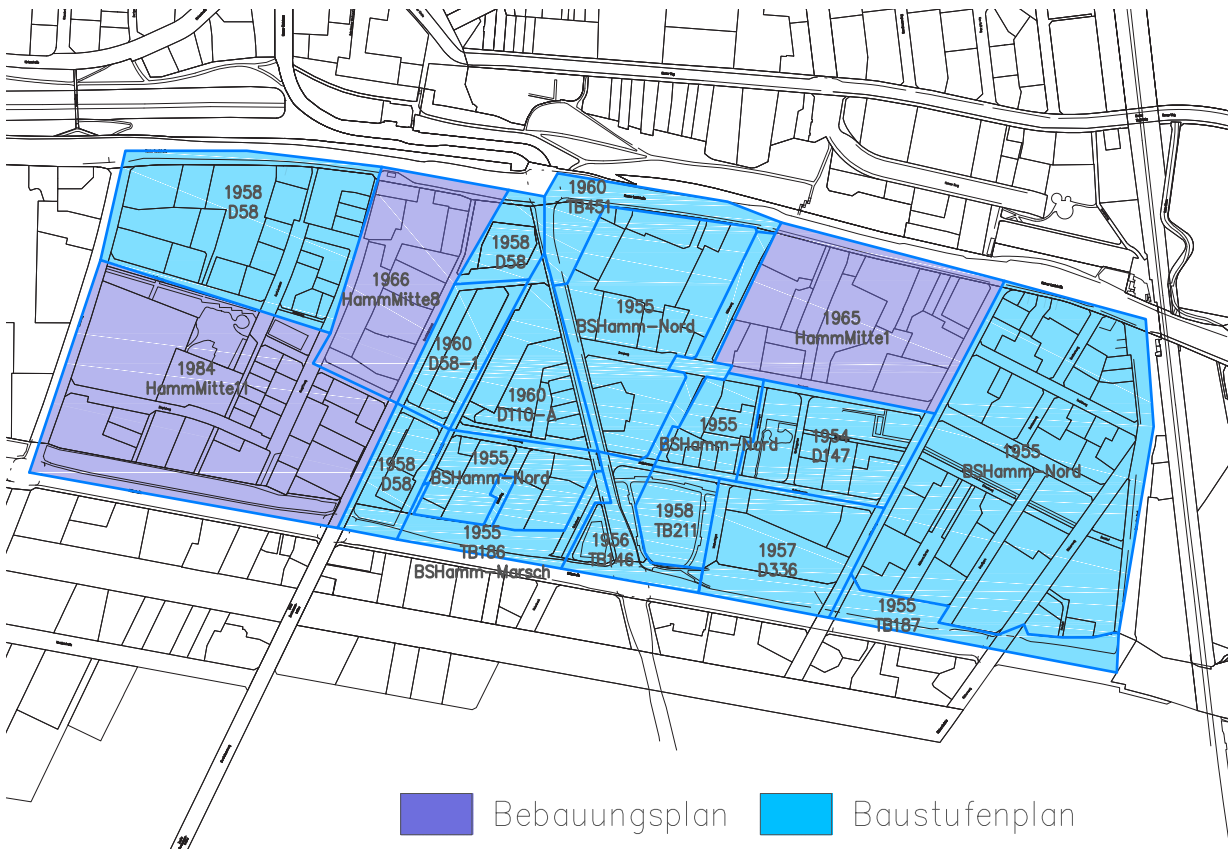


Abb. 74. Planrecht im Untersuchungsgebiet, Eigene Darstellung nach FHH o.J.

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

3.3. Analyseerkenntnisse

Die Erkenntnisse, die aus den Begehungen und den daraus resultierenden Analysen gewonnen wurden (siehe 3.2.1 bis 3.2.9), stellen die Grundlage für das weitere Vorgehen dar. Durch sie können potentielle Flächen für Nachverdichtungsmaßnahmen bestimmt werden, die gleichzeitig dem Anspruch gerecht werden, städtebauliche Mängel bzw. sonstige Defizite im Untersuchungsgebiet auszugleichen und das Quartier somit aufwerten.

3.3.1. Nachverdichtungspotentiale

Die Karte „Nachverdichtungspotentiale“ (Karte 20) zeigt Orte an, die für die verschiedenen Formen der Nachverdichtung geeignet sein könnten.

So ergeben sich aus der Kartierung der Dachgeschosse (siehe 3.2.2) und der Ermittlung der Aufstockungspotentiale (siehe 3.2.6) einige Gebäude mit der Möglichkeit des Dachgeschossausbaus und der Aufstockung mit weiteren Wohneinheiten.

Dabei sind natürlich zusätzliche Prüfungen nötig, unter anderem die statische und bautechnische Realisierbarkeit, Ersatz für vorhandene Stau- und Lagerräume, sowie die Beteiligung der Mieter.

Liegen diese Gebäude beispielsweise innerhalb einer Fläche mit einer Geschossflächenzahl unter 1,0, so kann das Potential zur Nachverdichtung noch höher eingestuft werden.

Der Wert von unter 1,0 bei der Ermittlung der Geschossflächenzahl wurde im Zuge der Analyse von der Projektgruppe festgelegt. Die gesetzliche Höchstgrenze der GFZ nach §17 der Baunutzungsverordnung liegt für Allgemeine Wohngebiete bei 1,2. Eine Erhöhung der Dichte durch Aufstockung oder auch ergänzenden Neubau wäre also in den dargestellten Flächen noch möglich, betrachtet man ausschließlich diese Kennzahlen.

Wie bereits erwähnt, werden schützenswerte Freiräume, wie im Landschaftsprogramm verzeichnete Grün-, Park- und Kleingartenanlagen, für Zwecke der Nachverdichtung als unantastbar betrachtet. Auch der vordringliche Bedarf an höherer Freiraumqualität im Gebiet ist durch die Recherche bewusst geworden (siehe 3.2.1).

Bei der Überplanung vorhandener Grünflächen ist aber immer zu überprüfen, ob diese laut Landschaftsprogramm ein gewisses Entwicklungsziel verfolgen, wie die Qualität und Nutzung der Freiflächen zu bewerten ist, und ob eine qualitative Aufwertung der Flächen zur Erhöhung der Freizeit- und Erholungsfunktion überhaupt möglich ist.

Analyseerkenntnisse

Dabei erfolgt die qualitative Bewertung dieser Flächen in der nachfolgenden Defizit-Analyse.

Die in der Karte „Nachverdichtungspotentiale“ dargestellten Grünflächen besitzen das Kriterium, dass sie nicht im Landschaftsprogramm Hamburgs als Grünanlagen geschützt werden.

Die Abwägung des Entwicklungsziels der Arten- und Biotopschutzkarte als „sonstige Grünanlage“ mit geplanten Nachverdichtungsmaßnahmen und der eventuellen Aufwertung der Wohn- und Freiflächen muss erfolgen.

Gebäude mit Leerstand und zuvor beschriebene Hinterhofsituationen (siehe 3.2.5) zeigen weitere Flächen an, deren Umstrukturierung, Nutzung und vor allem Nachverdichtungspotential überprüft werden kann. Die gewerblich genutzten Hinterhöfe werden von Wohnbebauung umgeben. Lärm- und andere Emissionsstörungen können hier durch eine Neugestaltung vermindert werden. Das Potential der Baulückenschließung wird hier besonders in Bezug auf Immissionsquellen untersucht und sollte in Verbindung mit der Lärmkartierung (siehe 3.2.7), der Wahrnehmung des Stadtbildes (siehe 3.2.5) und den folgenden Defiziträumen betrachtet werden.



Legende

- Eingrenzung Untersuchungsgebiet
- Gebiete mit einer geringen Dichte (Geschossflächenzahl ≤ 1)
- Gebäude mit Aufstockungspotential
- Gebäude mit Aufstockungspotential und bewohntem Dachgeschoss

- Grünflächen, die im Hamburger Landschaftsprogramm nicht als besonders schützenswert erwähnt werden
- gewerblich genutzte Hinterhofsituationen umgeben von Wohnbebauung
- zu Immissionsquellen offene Raumkanten (Potential der Baulückenschließung)
- Leerstände

Nachverdichtungspotentiale

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: **M 1 : 4 000**

Plannr.: **20** Erstellungsdatum: **04.02.2014** Ort: **Hamburg**

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



3.3.2. Defiziträume

Qualitatives Nachverdichten erhebt den Anspruch, neben dem Schaffen von neuen Wohneinheiten, auch Probleme der gewachsenen Stadtteile aufzugreifen. Zu diesem Zweck werden zusätzlich zu den Potentialflächen die defizitären Räume zusammenfassend dargestellt.

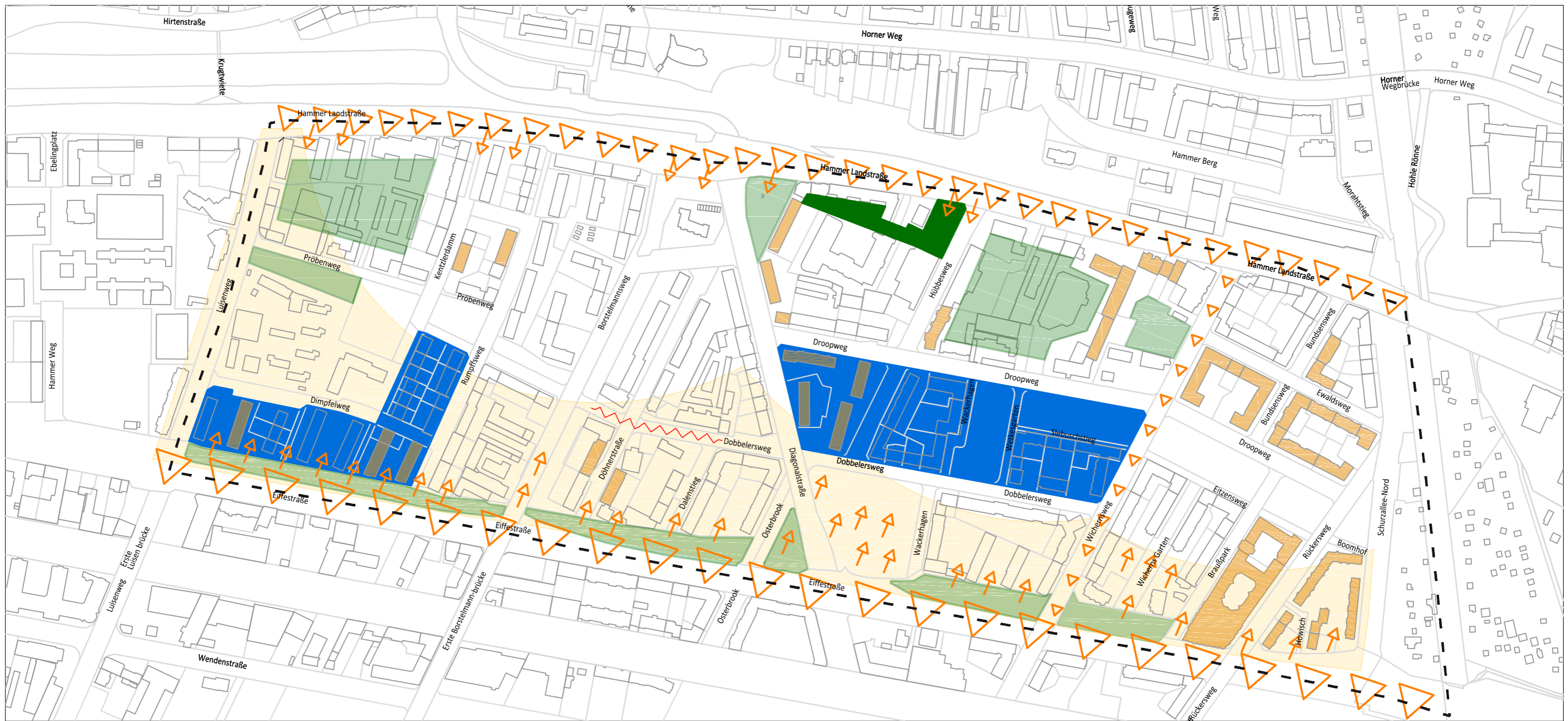
Das Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte zeichnet sich besonders durch die Vielfaltigkeit in seiner Nutzungsstruktur aus. Wohnen ist hier meist mit Gewerbe- und Dienstleistungseinheiten gemischt. Auch die Erholungs- und Freizeitanlagen liegen im Gebiet verteilt.

Um die Vorteile einer vielfältigen, konfliktarmen Nutzungsmischung auf das gesamte Quartier zu übertragen, werden großräumige Gebiete mit reiner Wohnbebauung aufgezeigt. Möglicherweise könnten hier gleichzeitig mit den Nachverdichtungsmaßnahmen öffentliche und private Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen im Gebiet verteilt werden.





Wie bereits erwähnt sind im Untersuchungsgebiet *Hamm-Mitte* nicht nur die für ihre Backsteinfassaden bekannten Schumacher - Bauten, sondern auch viele weitere Gebäude mit rotem Klinker bzw. auch Klinkerimitaten versehen (siehe 3.2.2).

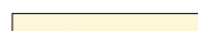



Die in der Karte verzeichneten „widersprüchlichen Fassadenmaterialien“ stellen kleinteilige Bereiche dar, in denen überwiegend Backsteinfassaden mit vereinzelt Putzfassaden vorkommen. Backstein ist nicht nur im Untersuchungsgebiet ein bestimmendes Fassadenmaterial, sondern auch ein stadtbildprägendes Merkmal für ganz Hamburg. Nachverdichtungsprojekte, wie beispielsweise der Ausbau von Dachgeschossen, werden oftmals mit weiteren Instandsetzungsmaßnahmen verbunden (siehe 2.4). Treffen also Konflikte in der Fassadengestaltung mit Nachverdichtungspotentialen zusammen, können gleichzeitig Aussagen zur qualitativen Verbesserung des Quartiers getroffen werden.

Wie unter „Nachverdichtungspotentialen“ (siehe 3.3.1) angesprochen ist eine potentielle Freifläche für Nachverdichtung vorerst auf eine mögliche Aufbesserung der Freiraumqualität zu untersuchen. Der im Süden verlaufende Grünstreifen entlang der Eiffestraße ist allerdings sehr stark von der ausgehenden Lärmimmission betroffen, sodass eine Verbesserung der Erholungs- und Freizeitfunktion, wie in der Freiraumbedarfsanalyse gefordert, hier nicht möglich ist. Stattdessen wäre eine Aufwertung der naheliegenden und ebenfalls beeinträchtigten Flächen durch lärmschützende Nachverdichtung durchaus prüfenswert.



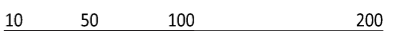

Legende

-  Eingrenzung Untersuchungsgebiet
-  Gebiete mit reiner Wohnbebauung
-  widersprüchliche Fassadengestaltung
-  defizitäre und fehlende Freiräume

-  Gebiet außerhalb des Einzugsgebiets einer Bushaltestelle (300m)
-  Straßen mit Lärmimmissionen (über 70 dB (A) am Tag)
-  in das Untersuchungsgebiet dringende Lärmimmissionen (65-70 dB (A) am Tag)
-  Grüne Wegeverbindung unterbrochen

Defiziträume

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: M 1 : 4 000  

Plannr.: 21 Erstellungsdatum: 04.02.2014 Ort: Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

HafenCity Universität Hamburg
WS 2013/14 Master Stadtplanung



Analyseerkenntnisse

Die Hinterhofsituationen bilden nicht nur durch den Nutzungskonflikt mit der umgebenden Wohnbebauung, sondern auch durch fehlende Grünflächen für die angrenzenden Wohneinheiten einen Defizitraum.

Das Untersuchungsgebiet *Hamm-Mitte* liegt im Einzugsbereich zweier U-Bahnstationen, was unter anderem ein Auswahlkriterium in der Suche von attraktiven Gebieten mit Nachverdichtungspotential ist. Im Falle einer zusätzlichen Erhöhung der Wohneinheiten muss aber, zur Sicherstellung der qualitativen Nachverdichtung, vor allem im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes, die Busanbindung verbessert werden.

Wie bereits mehrfach angesprochen bildet die Problematik „Lärm“ ein zentrales Thema im Untersuchungsgebiet, welches es in die Nachverdichtungsoptionen mit einzubeziehen und zu verbessern gilt. Karte 21 (Defiziträume) fasst schwerpunktmäßig die von Lärm betroffenen Bereiche zusammen. Mit den in Karte 20 (Nachverdichtungspotentiale) dargestellten offenen Raumkanten zu Emissionsquellen können weitere Nachverdichtungsräume gefunden werden.

Diese Defiziträume bilden in Verbindung mit den potentiellen Nachverdichtungsbereichen die Ausgangslage für das Konzept.

4 Konzept und Handlungsempfehlungen

Bevor aus den in Kapitel 3.3 ermittelten Potentialen und Defiziten Konzepte erstellt werden können, muss eine Vision für das Untersuchungsgebiet definiert werden, die beschreibt anhand welcher Kriterien sich *Hamm-Mitte* aus Sicht der Projektgruppe zukünftig entwickeln soll. Dieses gemeinsame Leitbild bildet die Grundlage für die Erarbeitung der einzelnen Konzepte, die jeweils ein anderes Thema und somit unterschiedliche Ziele verfolgen, die zusammen jedoch wiederum ein Gesamtkonzept ergeben, das dem anfangs definierten Leitbild entspricht.

4.1. Leitbilddiskussion und Entwicklung eigener Leitbilder

Nach der Auseinandersetzung mit der historischen Entwicklung des Projektgebietes und der Geschichte der Leitbilder, deren Spuren bis heute in Hamm und Horn vorzufinden sind, stellt sich die Frage, entlang welcher Leitlinien sich künftige Stadtentwicklungsplanungen orientieren sollten. Im Rahmen des Projektes beziehen sich die Überlegungen auf deutsche Großstädte, die von einem zukünftigen Bevölkerungswachstum ausgehen und deren Aufgabe darin besteht, neue Flächen, die vorwiegend der Wohnnutzung dienen sollen, zu erschließen. Die in diesem Rahmen geführte Leitbilddiskussion

Leitbilddiskussion und Entwicklung eigener Leitbilder

ergibt folgende Aspekte, die mit in das Konzept für das Untersuchungsgebiet einfließen werden:

Generell sollten sich zukünftige Planungen auf innenstadtnahe Gebiete konzentrieren, um den weiteren Flächenverbrauch in suburbanen Räumen einzudämmen. Jedoch bezieht sich der Aspekt der Innenstadtnähe nicht nur auf die räumliche Distanz zur Innenstadt. Vielmehr müssen die Plangebiete über eine gute Anbindung an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs verfügen (siehe 2.4), damit das zeitnahe Erreichen des Stadtzentrums und anderer Stadtteile sichergestellt wird. Auf diesem Weg kann langfristig der motorisierte Individualverkehr reduziert und somit ruhigere Wohnverhältnisse ermöglicht werden. Auf der kleinräumlichen Ebene muss ebenfalls eine gute Erschließung gewährleistet sein und eine schnelle Erreichbarkeit innerhalb eines Gebietes ermöglichen. Um den periodischen Bedarf eines Quartiers zu decken und es effizient nutzen zu können, wird eine vielfältige Nutzungs- und Versorgungsstruktur angestrebt. Grünflächen, die einerseits einer qualitativen Erholungsfunktion dienen, andererseits auch ökologische Aspekte wie beispielsweise das Stadtklima verbessern, führen zu gesunden und guten Wohnverhältnissen und sind daher von großer Bedeutung. Zusätzlich sollen

Räume der sozialen Interaktion entstehen, die die Identifikation der Bewohner zu ihrem Wohngebiet stärken und nachbarschaftliche Beziehungen entstehen lassen. Dies schafft nicht nur soziale Interaktions- und Kommunikationsplattformen, sondern verbessert auch die Sicherheit innerhalb des Gebiets durch nachbarschaftliche Kontrolle.

Durch die Überlagerung dieser allgemein formulierten Leitlinien mit den innerhalb der Analyse herausgearbeiteten Qualitäten und Defiziten des Untersuchungsgebietes, entstehen fünf Hauptthemenfelder, die wiederum die Grundlage für das spätere Konzept bilden (siehe Abb. 75).

Nutzungs- und Versorgungsvielfalt fördern

Durch eine gezielte Nutzungsmischung können zeitlich einseitige Nutzungsmuster, wie beispielsweise sogenannte „Schlafstädte“ bei einer reinen Wohnnutzung, verhindert werden. Außerdem ermöglicht eine Nutzungsmischung innerhalb eines Quartiers Interaktionen zwischen verschiedenen Nutzergruppen, die sich in unterschiedlichen Bereichen positiv auf das Quartier auswirken können. Im Untersuchungsgebiet ist bereits eine Nutzungsmischung und eine daraus resultierende Versorgungsvielfalt vor-

Leitbilddiskussion und Entwicklung eigener Leitbilder

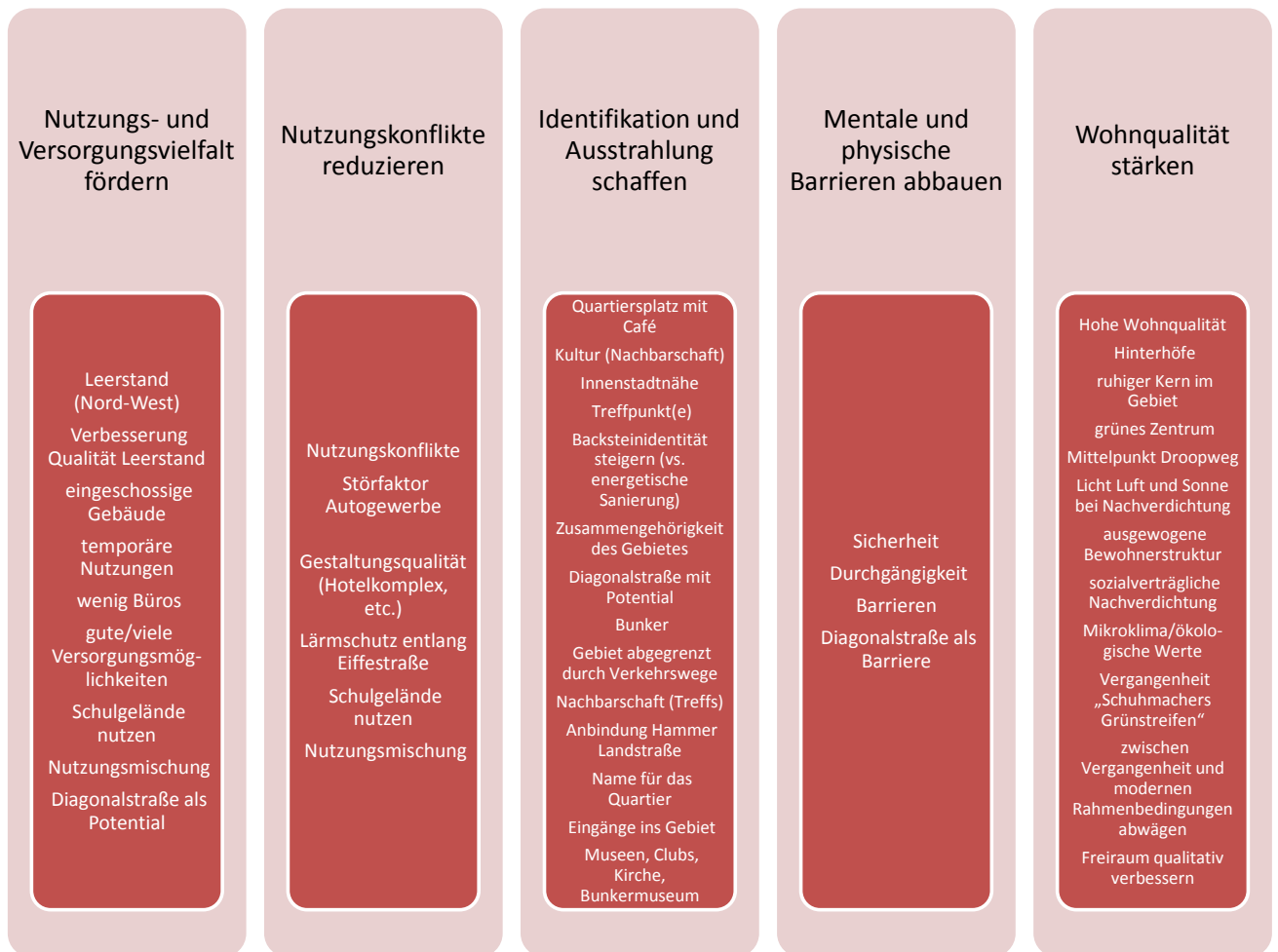


Abb. 75. Schaubild Leitbilddiskussion, Eigene Darstellung

handen. Potentiale, um die bestehende Nutzungsmischung zu fördern, bieten zum Beispiel leerstehende Kleingewerbeläden im Nord-Westen des Untersuchungsgebietes, die als Räumlichkeiten für temporäre Nutzungen zur Verfügung gestellt werden könnten. Auch entlang der Diagonalstraße, an der sich bereits vereinzelt Kleingewerbe angesiedelt hat, könnten weitere Nutzungen entstehen, die wiederum das Versorgungsangebot innerhalb des Quartiers erweitern.

Nutzungskonflikte reduzieren

Nutzungsmischung kann ein Quartier positiv beleben und stärken, aber die Nutzungen müssen auch miteinander im Einklang sein, ohne sich gegenseitig übermäßig zu beeinträchtigen. Verschiedene Nutzungen haben verschiedene Anforderungen und erzeugen unterschiedliche Emissionen zu unterschiedlichen Zeiten. Nutzungsmischung kann horizontal (in unterschiedlichen Gebäuden) oder vertikal (im gleichen Gebäude) stattfinden.

Leitbilddiskussion und Entwicklung eigener Leitbilder

Für das Nebeneinander verschiedener Nutzungen ist individuell zu klären, wie Nutzungsmischung gestaltet wird.

Gerade bei lärmintensivem Gewerbe ist eine horizontale Trennung vorzuziehen und die bauliche Gestaltung an Lärmschutzkriterien zu orientieren. In Hinterhofsituation mit solchen Gewerben kann eine Umstrukturierung sinnvoll sein.

Konflikte entstehen auch durch die verkehrsintensiven Straßen, die zwar das Gebiet gut anbinden, aber in Teilen des Gebietes hohe Lärmbelastungen verursachen. Hier sind an betroffenen Stellen Lärmschutzmaßnahmen gefordert, die besonders Wohnnutzungen vor dem Lärm schützen.

Nutzungskonflikte sind möglichst zu reduzieren, aber theoretische Nutzungskonflikte müssen daraufhin überprüft werden, ob sie tatsächlich bestehen. Dagegen kann auch geprüft werden, ob eventuelle Wohnungsbaupotentiale in den hauptsächlich gewerblich genutzten Gebieten bestehen.

Identifikation und Ausstrahlung schaffen

Ein weiteres Ziel für das Untersuchungsgebiet ist es, die durch die Ortsbegehung festgestellte Zusammengehörigkeit des Quartiers zu stärken und mögliche Potentiale auch nach außen hin sichtbar zu ma-

chen. Damit die Bewohner einen besseren Bezug zu ihrem Quartier erhalten und ein interaktiver Austausch stattfinden kann, könnten unterschiedliche Nachbarschaftstreffe oder auch ein Quartiersplatz mit Café errichtet werden. Das Potential für eine positive Außenwirkung wird vor allem in der Anknüpfung an die bereits vorhandenen kulturellen Einrichtungen gesehen. So könnte, angelehnt an die Überreste der Planungen Schumachers, im Gebiet ein Fritz Schumacher-Museum entstehen. Das im Quartier dominante und bisher leerstehende Bauwerk eines ehemaligen Luftschutzbunkers könnte ebenfalls zu kulturellen Zwecken genutzt werden. Eine Möglichkeit wäre es, das ansässige Bunkermuseum, welches derzeit nur den unterirdischen Teil des Bunkers umfasst, auf den Turm des Bunkers auszuweiten, um dort weitere Flächen für Ausstellungen oder Gastronomie bereitzustellen. Als weitere Nutzungen mit Außenwirkung wäre die Ansiedlung von Freizeiteinrichtungen wie beispielsweise Clubs, Kneipen oder interkultureller Treffs denkbar.

Mentale und physische Barrieren abbauen

Um das Quartier allen Bewohnern und Nutzern zugänglich zu machen, sind Bar-

rieren abzubauen. Neben der selbstverständlich anzustrebenden Barrierefreiheit für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen bedeutet dies, das Sicherheitsempfinden zu stärken, attraktive Wegeverbindungen und Freiflächen zu schaffen und die Barrierewirkung größerer Straßen zu reduzieren.

Die Gestaltung der Freiräume muss ein Umfeld schaffen, in dem sich alle Personen, unabhängig von Alter und Geschlecht, wohlfühlen und ohne Bedenken sich dort aufhalten oder hindurchgehen können. Attraktive Freiräume dienen dem Sicherheitsempfinden und der Bewegung durch das Quartier. Gerade im westlichen Teil des Gebietes fehlt es noch an einer angemessenen und grünen Erschließung. Generell sind im Quartier auch vorhandene Grün- und Freiflächen aufzuwerten, um die Durchgangsqualität und das Wohlempfinden zu erhöhen. Dabei spielt auch der Übergang über die Diagonalstraße und Hammer Landstraße eine wichtige Rolle. Um die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und den ÖPNV-Haltestellen zu erhöhen, müssen Übergänge (weiter-)entwickelt werden, um die Barrierewirkung der Straßen zu reduzieren.

Wohnqualität stärken

Das Unterstützen und Steigern von hoher Wohnqualität soll den Bewohnern des Gebietes zugutekommen und die Realisierung von Nachverdichtung in diesem Quartier attraktiv machen. Dabei sollen Stärken ausgebaut und Schwächen beseitigt werden. Das Gebiet besitzt ruhige Bereiche, sowie eine Grünachse und einen Park, Versorgungseinrichtungen und Nutzungsmischungen. Darauf sollte, durch die Entwicklung der Freiräume und Verbindungswege, aufgebaut werden. Noch vorhandene Nutzungskonflikte und Lärmbelastungen sollten reduziert werden. Eine Steigerung der ökologischen Qualität des Gebietes sowie die Verbesserung des Mikroklimas kann durch eine angemessene Freiraumgestaltung erreicht werden. Qualitäten in historischen Baustrukturen sollten aufgefasst und beibehalten werden. Besonders der Grünstreifen aus der Zeit des Wirkens Schumachers und die Blockrandstrukturen sind hier vorbildliche Elemente. Eine Anpassung an moderne Anforderungen (z.B. Lärmschutz bei offenen Strukturen) ist aber durchgehend nötig, um eine hohe Wohnqualität sicherzustellen.

Bei allen Entwicklungen ist darauf Acht zu geben, dass diese für und mit den vorhandenen Bewohnern geschehen und eine ausgewogene Bewohnerstruktur erhalten bzw. gefördert wird.

Quartierskonzept für Hamm-Mitte

Verbindung. Qualität. Identität.

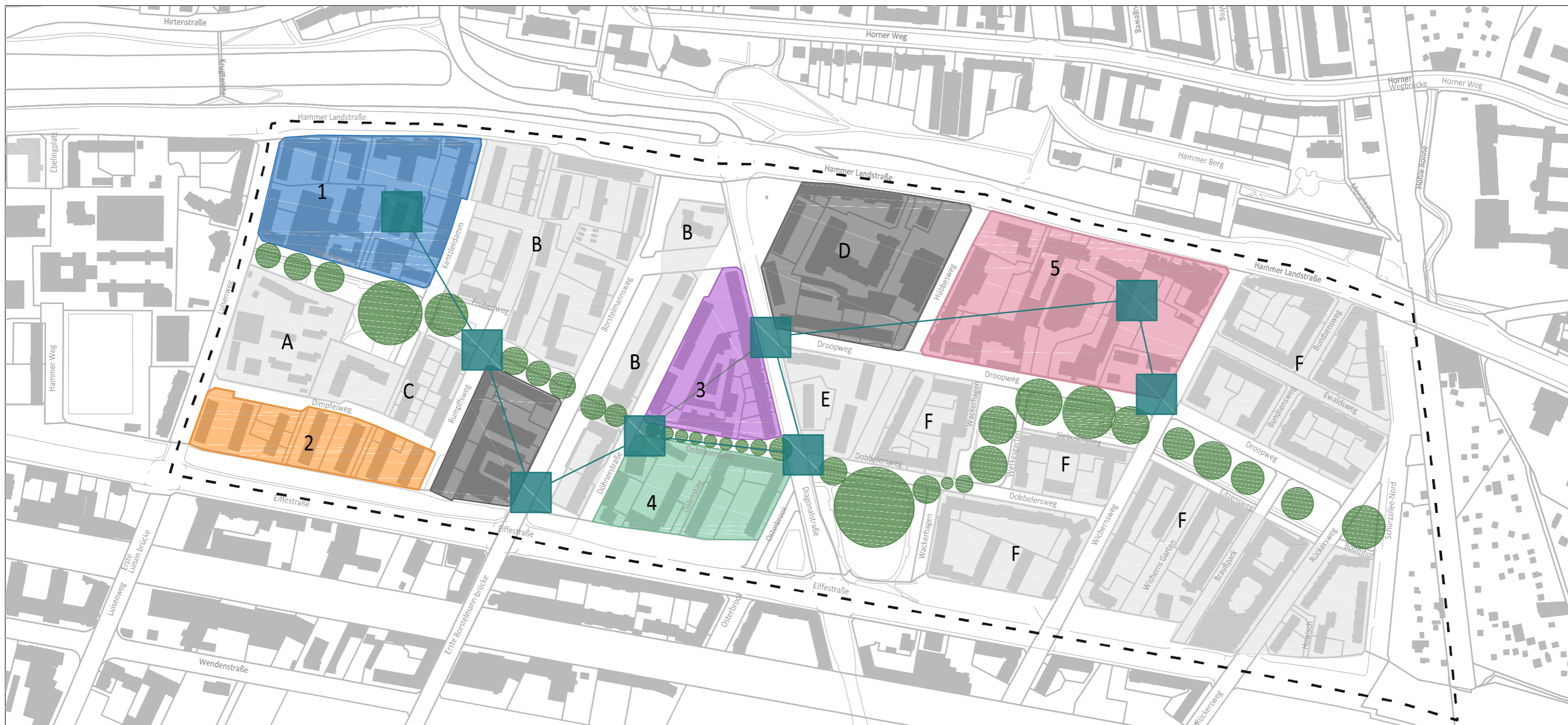


4.2. Quartierskonzept für Hamm-Mitte

Die vorliegende Karte 22 zeigt das gesamte Quartierskonzept für den Untersuchungsraum *Hamm-Mitte*, welcher im Zuge der Analyse ausgesucht wurde, um dort das Thema Nachverdichtung zu erarbeiten und weitere Aspekte von Stadtentwicklung unter heutigen Anforderungen unter Berücksichtigung historischer Entwicklungen und Strukturen in ein Konzept einzuarbeiten.

Bereits bei der ersten Begehung wird eine Zusammengehörigkeit des Gebietes erkennbar. Dieses kann als zusammenhängendes Quartier funktionieren, braucht dafür aber ein Gesamtkonzept. Das vorgefundene Quartier vereint viele verschiedene städtebauliche Strukturen. Es finden sich womöglich aus der Gründerzeit stammende Hinterhofstrukturen im Nordwesten des Gebietes (Gebiet 1, siehe Karte 22), in zentraler Lage im Gebiet (Gebiet 3) sowie teilweise im Norden (Nordosten) (Gebiet D). Im Gebiet sind außerdem Zeilenbauten vorhanden, die

auch in besonderen historischen Kontexten entstanden sind (siehe 2.1), sie befinden sich unter anderem im Südwesten des Gebietes (Gebiet 2). Außerdem lassen sich in dem Gebiet Vermächtnisse aus der Zeit von Fritz Schumacher erkennen, die sich als charakteristische Blockrandbebauungen darstellen oder als Teil einer Grünachse (Gebiet F), welche die Wohnsiedlungen aus der Zeit des Wirkens Schumachers häufig geprägt haben und noch prägen. Auch bestehen im Südosten des Gebietes noch Überbleibsel von vor dem zweiten Weltkrieg, als Gebäudestrukturen, die nicht gänzlich zerstört wurden und sich augenscheinlich als Strukturen aus Schumachers Siedlungsbau erkennen lassen (Gebiet F) (siehe 2.1.5). Das Gebiet bietet darüber hinaus eine Nutzungsmischung. Obwohl das Wohnen die vorherrschende Nutzung ist, gibt es im Gebiet auch einige gewerbliche Strukturen, in Form von Werkstätten, Lagerhallen, zu finden im Nord-Westen sowie in der Mitte des Gebietes gelegenen Blocks. Aber auch Hotels oder Versorgungseinrichtungen (Lebensmittel-Discounter, Drogeriemarkt, Tankstelle), sowie öffentliche Einrichtungen wie eine Kirche und eine KiTa finden sich im Gebiet, unter anderem im Nord-Osten (Gebiet 5). Weiterhin bietet das Quartier Grün- und Freiflächen, zum einen in Form des Grünzuges, der das Quartier in Westöstlicher Richtung



Legende

- Eingrenzung Untersuchungsgebiet
- Quartierszentrum/ Platzverbindung
- Ausweitung Grünzug/ Lärmschutz
- homogene Nutzung
- konstante Nutzung
- Lärmschutz
- Quartiersplatz
- Behebung Nutzungskonflikte
- Grünzug Bestand und Erweiterung
- Platzkette

Konzept

Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte

Maßstab: M 1 : 4 000
10
50
100
200
 N

Plannr.: 22 Erstellungsdatum: 04.02.2014 Ort: Hamburg

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2009, DSGK

Bearbeiter: Philipp Klein, Ronja Krämer, Sophia Lobinger, Sharon Macele, Attila Tihanyi

M1 Projekt "Städtebaureform und Nachverdichtung"

Quartierskonzept für Hamm-Mitte

durchquert, aber nicht deutlich ausgeprägt ist. Zusätzlich gibt es einen Park (Rosengarten) und Freiflächen die sportlichen Zwecken dienen. Angrenzend bietet der nördliche Teil des Stadtteils Hamm im Einzugsgebiet mit dem Hammer Park eine weitere Erholungsfläche in der näheren Umgebung des Quartiers. Die verkehrlichen Infrastrukturen zeichnen sich durch direkte Anbindung an die Hauptstraßen Hammer Landstraße und Eiffestraße aus, sowie eine räumliche Nähe zu der Bundesautobahn A1 im Nordosten des Stadtteils Hamm. Der Großteil des Quartiers wird durch zwei U-Bahn-Haltestellen der Linie U2 sowie 5 nahegelegene Bushaltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs gut erschlossen. Tiefergehende Ergebnisse der Analyse des Gebiets, welche den Ausgangspunkt für das folgende Konzept bildet, werden aus dem vorigen Kapitel 3.3 deutlich.

Das Konzept besteht aus übergeordneten Aspekten, die das gesamte Quartier betreffen, sowie aus fünf Teilbereichen, die eine detailliertere Betrachtung erfahren haben und mittels Stegreifentwürfen weiterentwickelt wurden. Die zuvor genannten Leitbildvorstellungen, die aus der Projektarbeit hervorgegangen sind, bilden die Rahmenbedingungen und Anforderung für und an das Konzept. Mit diesen Aspekten im Hinterkopf verfolgt

das Konzept verschiedene Ansatzpunkte. Der Gebiet 1 (siehe Karte 22) strebt die Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung an, sowie eine Lösung für den Umgang mit gründerzeitlichen Hinterhofstrukturen unter dem Einbezug von Nachverdichtung und Raumgestaltung. Das Gebiet 2 konzipiert eine Lösung im Umgang mit der Zeilenbebauung und gleichzeitig der Mängelbeseitigung durch den Verkehrslärm der südlich gelegenen Eiffestraße. Eine andere Art der Gestaltung eines Hinterhofes bzw. des Blockinneren mit Wohnraumschaffung und zusätzlicher Entwicklung einer weiteren Verbindungsachse im Quartier strebt der Entwurf für das Gebiet 3 an. Der Unterstützung des im Gebiet vorhandenen Grünzugs und gleichzeitig der Mängelbeseitigung widmet sich der Entwurf zu Gebiet 4. Das Gebiet 5 verfolgt die Schaffung eines Treffpunktes mit Versorgungsfunktionen für das gesamte Quartier, durch die Umstrukturierung von Flächen des Gewerbegebietes.

Übergreifend, das gesamte Quartier betreffend, fließt in das Konzept die Erweiterung und gleichzeitige Aufwertung des Grünzuges im Gebiet mit ein. Dieser findet auch im Landschaftsprogramm Erwähnung und wird von der Projektgruppe als eine zentrale Qualität des Quar-

tiers betrachtet und verdient eine hohe Aufmerksamkeit. Neben einer gestalterischen Aufwertung und Pflege sollen auch durch bauliche Maßnahmen, wie es durch den Entwurf in Gebiet 5 der Fall ist, die Qualitäten dieses Stadtraumes erhöht werden. Zur Aufwertung von Aufenthalts- und Freiflächen zählt auch das Erkennen einer Reihe von Plätzen und Platzsituationen im Gebiet. Teil des Konzeptes ist daher die Aufwertung und Definition der vorhandenen Plätze sowie die Verbindung zu einer Platzkette, auch als eine identitätsstiftende Route durch das Gebiet. Eine besondere Bedeutung hat in diesem Kontext die Situation an der Diagonalstraße, als Mittelpunkt des Quartiers, aber gleichzeitig als ein Konflikt- und Barrierebereich. Die Mitte der Diagonalstraße mit den dort ansässigen Versorgungseinrichtungen im Erdgeschoss und der Platzsituation vor Wohngebäuden auf der gegenüberliegenden Straßenseite soll beispielsweise durch eine Verkehrsberuhigung mittels einer Fahrspurverengung eine neue Definition erfahren.

Die in der Karte grau markierten Gebiete „A“ bis „F“ stellen Flächen dar, zu denen aus diversen Gründen keine Stegreife erstellt wurden. Im Folgenden werden diese Gründe erläutert und teilweise Empfehlungen hinsichtlich der zukünftigen

Entwicklung der jeweiligen Gebiete formuliert.

Auf Gebiet A befindet sich das Gelände der Ganztagesonderschule Pröbenweg. Deren Gelände mit einer Größe von 12.000m² könnte in Absprache mit der Schulleitung temporär auch als Erholungs-, Sport- und Freizeitfläche der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die Fläche würde von mehr Personen und somit effizienter genutzt werden. Außerdem könnte das gesamte Gebiet durch diese Maßnahme besser in das Quartier integriert werden und der sozialen Interaktion und Kommunikation dienen.

Die mit „B“ markierten Gebiete dienen vorwiegend der Wohnnutzung. Durch die dortige Zeilenbauweise verfügen die Wohngebäude über viele Freiflächen, die jedoch keine Möglichkeiten der Nachverdichtung durch Neubau bieten, ohne die dort vorhandenen Wohnverhältnisse zu beeinträchtigen. Nachverdichtungspotentiale liegen dort im Dachgeschossausbau oder der Aufstockung einzelner Wohnhäuser, um die teilweise sehr hohen Gebäudeabstände optisch zu verschmälern (siehe 3.2.6). Um sicherzustellen, dass die Freiräume innerhalb dieser Gebiete genutzt werden können, sollten deren Gestaltung und Zugänglichkeit (teilweise Umzäunung der Grünflächen)

Quartierskonzept für Hamm-Mitte

verbessert werden. An den im Norden an der Hammer Landstraße gelegenen Zeilenbauten könnten passive Schallschutzmaßnahmen ruhigere Wohnverhältnisse erzielen.

In Gebiet C treffen unterschiedliche Nutzungen wie Wohnen und kleinere Dienstleister wie ein Friseur und ein Reisebüro aufeinander. Da diese Mischung im Sinne unseres Leitbildes „Nutzungs- und Versorgungsvielfalt fördern“ ist und davon auszugehen ist, dass hierbei keine größeren Nutzungskonflikte entstehen, soll dieses Gebiet in seiner Form erhalten bleiben. Allerdings könnten im südlichen Bereich kleinere Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

Ähnlich verhält es sich mit Gebiet D: auch hier findet man eine Nutzungsmischung vor, die aus für das Quartier wichtigen Nahversorgungseinrichtungen, verschiedenen Beherbergungsunternehmen und einer baulich dominanten, im Innenhof des Blocks liegenden Seniorenanlage besteht. Defizite des Gebiets D liegen in dem hohen Versiegelungsgrad der Flächen und dem nach außen hin abgeschotteten Innenhof. Durch eine Entsiegelung der Flächen innerhalb des Blocks könnten Erholungsflächen geschaffen werden, die sowie den Bewohnern der Seniorenanlage als

auch den direkten Anwohnern dienen. Die gemeinschaftlich genutzten Flächen würden generationenübergreifende Interaktionen ermöglichen.

Gebiet E ist wiederum durch eine reine Wohnnutzung geprägt. Die Zeilenbauten repräsentieren die Bauweise der 1950er Jahre. Jedoch gäbe es auch hier, wie bereits bei den Zeilenbauten der Gebiete B, die Möglichkeit die Gebäude aufzustocken ohne den Eindruck einer zu dichten Bebauung entstehen zu lassen.

Die mit „F“ markierten Gebiete enthalten teilweise noch Strukturen aus der Zeit des Wirkens Schumachers. Die Blockrandstrukturen mit den großzügig angelegten Innenhöfen sind noch deutlich zu erkennen. Daher sind diese Baustrukturen nicht nur aus Gründen des Denkmalschutzes sondern auch aufgrund der Qualität der Wohnverhältnisse zu erhalten. Jedoch entstehen hier Konflikte zwischen der alten Bausubstanz und den modernen Anforderungen wie zum Beispiel entlang der Eiffestraße. Hier wurden die Blöcke aufgebrochen und durch neue Baukörper ersetzt. Dies hat einerseits Lärmimmissionen ins Gebiet und andererseits Gestaltungsbrüche zur Folge. An diesen Stellen würde sich daher eine Stadtreparatur anbieten, die die Baustruktur der frühen 20er Jahre aufgreifen

würde und zusätzlich durch die teilweise Schließung der Blockrandbebauung dem Lärmschutz diene.

4.3. Stegreifentwürfe

Die folgenden Entwürfe zu den in Kapitel 4.2 erläuterten Teilgebieten des Untersuchungsgebiets (siehe Luftbilder im Anhang), deren Grundlage das in 4.1 beschriebene Leitbild darstellt, sind während eines Stegreifs entstanden und stellen daher die Grundlage für eine ausführliche Konzeption dar. Für einen detaillierteren Entwurf müsste zusätzlich auf Fragen hinsichtlich des Baurechts, der sozialen Struktur, der Grundrisse und Ausrichtung der Gebäude, der Partizipation, etc. näher eingegangen werden. Im möglichen Rahmen dieses Projektes sind daher Stegreifentwürfe entstanden, die eine Vision für die künftige Entwicklung des Gebietes Hamm-Mitte aufzeigen.

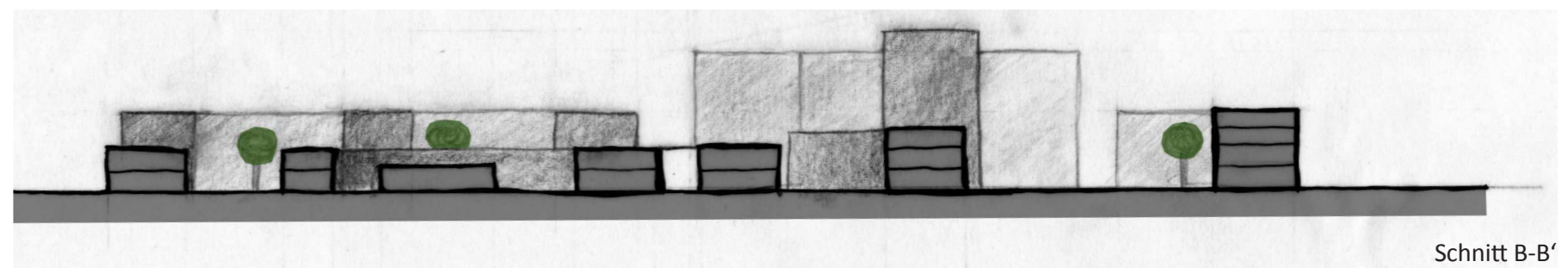
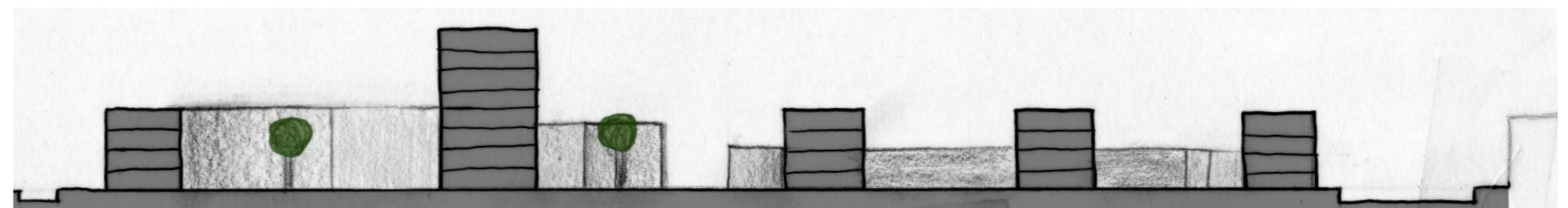
4.3.1. Attraktives Wohnen und Arbeiten – Zusammen und doch getrennt

Der vorliegende Entwurf (Gebiet 1) im Block, der an die Straßen Luisenweg, Hammer Landstraße, Kentzlerdamm und Prübenweg angrenzt, unterstützt das gesamte Konzept hinsichtlich der Reduzierung von Nutzungskonflikten und macht einen Vorschlag, um mit einer wahrscheinlich gründerzeitlichen Struktur umzugehen. Die Struktur im Inneren des Blockes ist geprägt durch eine kleinteilige, ein- und zweigeschossige Bebauung, die zu einem großen Teil der gewerblichen Nutzung in Form von Werkstätten des Automobilgewerbes dienen, außerdem sind einige Garagen vorhanden. Diese Struktur wird von einer weitestgehend viergeschossigen Bebauung im Norden und Osten umgeben, die wiederum durch eingeschossige Einzelhandelsbauten unterbrochen wird. Im Westen und Süden umgeben vor allem zweigeschossige Gebäude das Blockinnere. Die Problematik, die sich in diesem Block ergibt, kann die direkte räumliche Nähe zweier unterschiedlicher Nutzungen sein, zum einen das wahrscheinlich Emissionsreiche (Auto-)Gewerbe und die dieses umgebende Wohnnutzung, welche den Innenhof nicht als Freifläche nutzen kann.

Neben den zuvor genannten Aspekten aus den Leitbildvorstellungen der Gruppe, verfolgt das Konzept weiterhin das Ziel der Nachverdichtung und die Schaffung zusätzlicher Wohneinheiten sowie die Aufwertung des Wohnumfeldes und Schaffung von Frei- und Erholungsräumen für die Bewohner.

Für die Umstrukturierung und Neuordnung des Blockinneren ist ein Abriss der kleinteiligen gewerblichen Strukturen vorgesehen, diese sollen jedoch nicht gänzlich weichen, sondern in veränderter Form in neuen Gebäuden bestehen bleiben. Es soll versucht werden, so viel wie möglich zu erhalten, soweit dies für eine wohnverträgliche Form möglich ist. Die vorhandenen Wohngebäude bleiben erhalten und sollen ergänzt und zum Teil aufgestockt werden, so dass im gesamten Block (grob überschlagen) ca. 70 neue Wohneinheiten, in ca. neun neuen Wohngebäuden bzw. Aufstockungen entstehen können.

Der gesamte Block wird in die beiden vorherrschenden Nutzungen unterteilt, um Wohnen und Gewerbe jeweils einen eigenen Innenhof erhalten. Dafür sollen ergänzende Neubauten als Gebäudezeilen das Blockinnere teilen und einen Weg durch den Block zwischen den Gebäudezeilen von Gewerbe und Wohnen entstehen. Innerhalb der Gebäude für Wohn-



Stegreifentwürfe

nutzung kann somit eine Freifläche von ca. 4170 m² realisiert werden, die landschaftsplanerisch entsprechend attraktiv gestaltet werden kann. Dadurch werden die Nutzungen voneinander abgeschirmt und für den Bereich des Wohnens kann eine Frei- bzw. Grünfläche entstehen, die der Erholung und Aufwertung des Wohnumfeldes dienen soll, aber nicht gänzlich privat, sondern durch Eingänge in den Block auch öffentlich zugänglich ist und damit einen halböffentlichen Charakter besitzt. Für den gewerblichen Bereich entsteht zwischen zweigeschossigen Gewerbebauten ein Gewerbehof mit ein- bis zweigeschossigen Gebäuden für Lagerflächen oder Werkstätten. Für diesen Teil sind zusätzlich mehrere Varianten als Stegreifentwürfe erarbeitet worden (siehe Varianten 2-5). In Zusammenarbeit mit den ansässigen Unternehmen, die zu einem großen Teil dieselbe Branche bedienen, könnte hier eine geeignete Struktur gefunden werden. Die Wohngebäude im Blockinneren sollen niedriger, das heißt dreigeschossig, gestaltet werden, um eine Offenheit im Gebiet zu erhalten und den Gegensatz zwischen den danebenliegenden Gewerbegebäuden gering zu halten.

Die eingeschossigen Gebäude mit enthaltenden Einzelhandelseinrichtungen im Norden an der Hammer Landstraße

sollten, wenn möglich, auf das Niveau der bestehenden Wohnbebauung von vier Geschossen aufgestockt werden und mit Wohnnutzungen versehen werden. Zu bedenken sind dabei unter anderem die Treppenhaussituationen.

Die Maße der baulichen Nutzung haben sich geändert. Die bisher vorhandene Bruttogeschossflächenzahl in dem Block ändert sich von 31.313 m² auf 37.696 m², die Geschossflächenzahl von 1,27 auf 1,53. Die Wohnnutzung ergänzt sich dabei von einer Bruttogeschossfläche von 23.291 m² um 6923 m² auf 30.214 m², die gewerblichen Nutzungen verändern sich bei der Variante 1 von 7.436 m², durch Abriss und anschließendem Neubau und Aufstockung um 6365 m² auf 7.482 m².

4.3.2. Wohnqualität durch passiven Lärmschutz

Der Auslöser für die Entwurfsidee für Gebiet 2 ist der in das Untersuchungsgebiet strömende Lärm, der für die angrenzende Wohnnutzung teilweise weit über den gesetzlichen Grenzwerten liegt (siehe 3.2.7). Durch bauliche Veränderungen gemäß eines passiven Lärmschutzes entlang der Eiffestraße werden die dahinter liegenden Wohngebäude einerseits vor dem Lärm geschützt, andererseits werden zusätzlich ruhige Freiräume entstehen, die durch eine nachfrageorientierte Aufwertung der Erholung dienen. Dadurch, dass das Gebiet im Bestand eine sehr geringe Grundflächenzahl (0,2) und Geschossflächenzahl (0,9) aufweist, bietet sich die Nachverdichtungsmaßnahme durch Neubau an.

Wenngleich die folgenden Varianten aus einem Stegreif entstandenen Ideen entsprechen, muss angemerkt werden, dass neues Baurecht geschaffen werden muss, um diese Entwürfe realisieren zu können. Grund hierfür ist, dass der Grünstreifen zwischen Bundesstraße und Gebiet 2 in den aktuellen Bebauungsplänen als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen ist und somit die geplanten Neubauten nicht zulässig sind. Hinsichtlich ökologischer Belange wie des Arten- und Biotopschutz und des Stadtklimas muss einerseits ermittelt werden, inwieweit die entste-

henden Freiräume die Funktionen des Grünstreifens entlang der stark befahrenen Straße übernehmen können. Andererseits muss zwischen dem partiellen Verlust des Grünzuges und den dadurch entstehenden verkehrslärmärmeren und somit gesünderen Wohnverhältnissen abgewägt werden. Die Stockwerkszahl der ergänzenden Bauten wird der des Bestands angepasst um eine Eingliederung ins Ortsbild zu gewährleisten und die Freiräume einer möglichst geringen Verschattung auszusetzen.

Im Folgenden werden drei verschiedene Varianten aufgezeigt und deren Vor- und Nachteile dargelegt. Somit wird eine Diskussionsgrundlage für die spätere Erarbeitung eines möglichen Konzepts geschaffen.

1. Variante

Die bestehenden Zeilenbauten werden durch Mehrfamilienhäuser, die sich zwischen den Bestand einpassen und Schallschutzmauern ergänzt. Durch diese Maßnahme kann ca. 4.320 m² mehr Wohnfläche entstehen, dies entspricht ca. 60 neuen Wohneinheiten. Da die Wohngebäude dadurch den starken Lärmemissionen der Hauptverkehrsstraße ausgesetzt sind, müssen passive Lärmschutzmaßnahmen wie eine intel-

Stegreifentwürfe

ligente Ausrichtung der Wohngrundrisse (Schlaf- und Wohnbereich Richtung Norden), Schallschutzfenster oder eine schallabsorbierende Fassadengestaltung realisiert werden. Eine zusätzliche Maßnahme ist die Erschließung über einen zur Straße gelegenen, möglicherweise verglasten Laubengang. Aufgrund der Lage könnten dort relativ kleine, günstige Wohnungen und Apartments für Studenten, Saisonarbeiter (Boardinghouse), etc. entstehen.

Die durch die Schallschutzmauern entstandenen Freiräume werden durch eine pflegeleichte Bepflanzung und entsprechendem Mobiliar aufgewertet, sodass Erholungs- und Freizeitflächen primär für die Anwohner der Flächen entstehen.

Bei Variante 1 beträgt das Maß der Bebauung (GRZ/GFZ) 0,3/1,1. 12 Meter des ursprünglich 20 Meter breiten Grünstreifens bleiben erhalten.

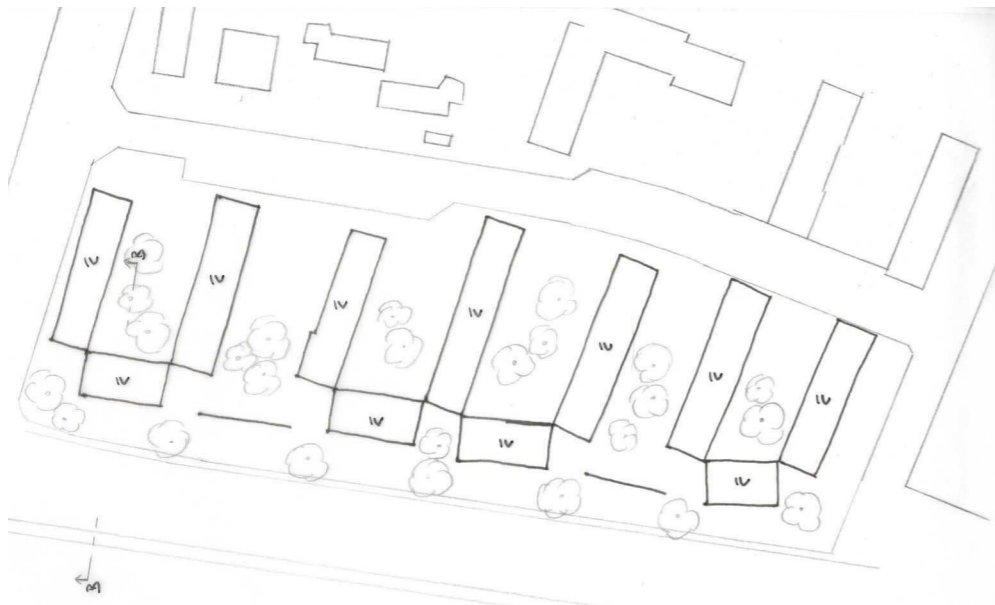
2. Variante

Bei Variante 2 werden ebenfalls Gebäude entlang der Eiffestraße errichtet. Allerdings sind diese nur teilweise mit den bestehenden Zeilen verbunden. Neben Zeilen, die vorwiegend der Wohnnutzung dienen, entstehen auch Punkthäuser, die weniger lärmempfindliche Nutzungen wie Nahversorgungseinrichtungen im

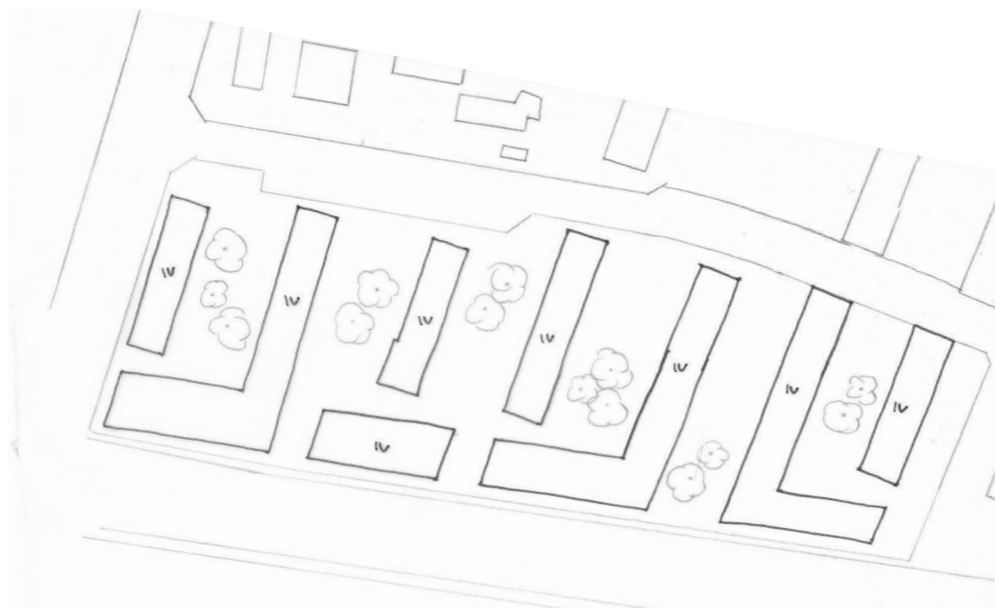
Erdgeschoss und darüber Büroflächen dienen. Somit können zusätzlich rund 1.800 m² Büro-/Gewerbeflächen und 5.500 m² Wohnfläche (ca. 80 Wohneinheiten) geschaffen werden.

Der Vorteil zur Variante 1 liegt darin, dass durch die Errichtung lärmunempfindlicher Gewerbegebäude die Fläche effektiver genutzt wird als durch Schallschutzmauern und gleichzeitig die dahinterliegenden Wohngebäude besser vor dem Verkehrslärm geschützt sind. Somit würden die ruhigen Wohnverhältnisse innerhalb des Gebiets nicht auf Kosten der Bewohner der Gebäude entlang der Straße entstehen. Allerdings lag die Leerstandsquote Hamburger Büroflächen im Jahr 2012 bei 7,4%, was ca. einer Million leerer Büros entspricht (vgl. Statista 2014). Dies zeigt, dass die Priorität auf der Entwicklung neuen Wohnraums liegen sollte, da hieran der Bedarf höher ist als an Büroflächen.

Bei Variante 2 beträgt das Maß der Bebauung (GRZ/GFZ) 0,3/1,3. 6 Meter des ursprünglich 20 Meter breiten Grünstreifens bleiben erhalten.



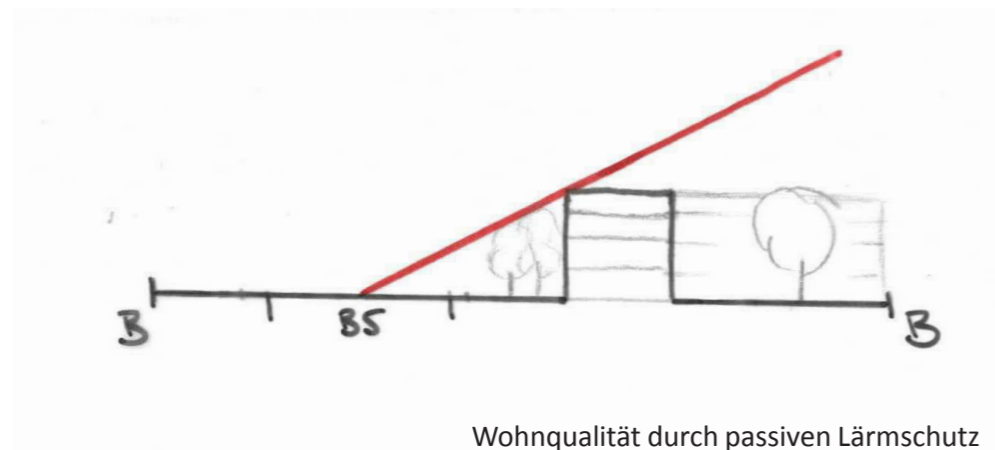
Variante 1 o.M.



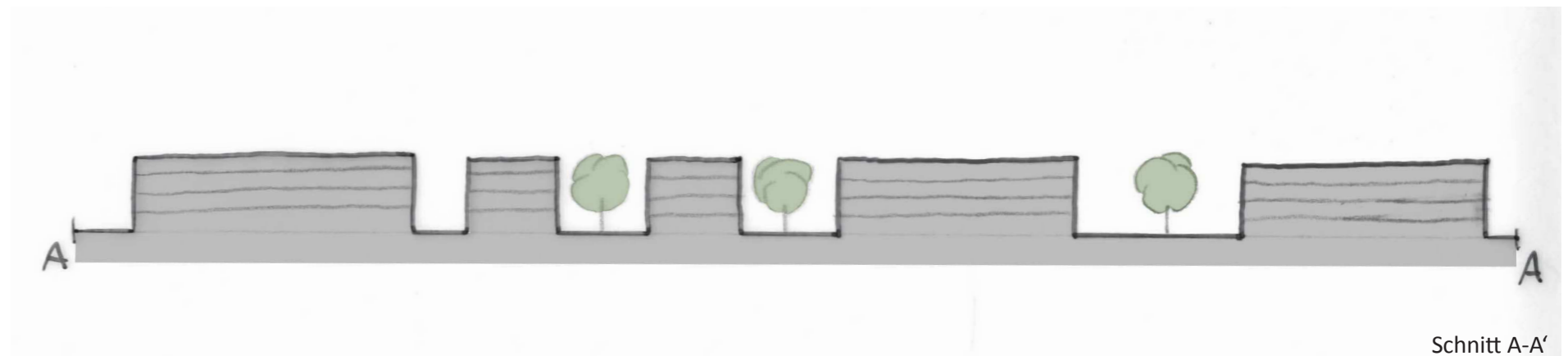
Variante 3 o.M.



Variante 2 N M 1:1000



Wohnqualität durch passiven Lärmschutz



Schnitt A-A'

3. Variante

Die neuen Zeilenbauten sind teilweise mit dem Bestand verbunden. Dadurch, dass fast die ganze Breite des Grünstreifens genutzt wird, können tiefe Gebäude entstehen, die flexible Nutzungsmöglichkeiten bieten. Dies können Flächen für die gewerbliche Nutzung, Wohnnutzung oder auch Räumlichkeiten für Kunst und Kultur sein, die sich auf insgesamt 8.740 m² belaufen. Würden jeweils die drei oberen Stockwerke für Wohnnutzung vorgesehen, entstünden durch die Nachverdichtungsmaßnahme ca. 93 neue Wohneinheiten.

Dies hätte allerdings zur Folge, dass ein nur drei Meter breiter Grünstreifen entlang der Straße bepflanzt werden können, dafür allerdings wiederum Freiräume für die Nutzer der Gebäude entstehen. Die neue GRZ/GFZ beträgt 0,3/1,4.

Generell können auch ohne weitreichende Eingriffe in den Bestand die in das Untersuchungsgebiet gelangenden Lärmimmissionen abgeschwächt werden und somit bessere Wohnverhältnisse innerhalb der bestehenden Gebäude geschaffen werden. Jedoch bieten sich langfristig aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbegrenzungen, partiellen Fahrbahnverengungen und das Aufbringen eines schallabsorbierenden Fahrbahnbelags an.

4.3.3. Attraktive Wohnmöglichkeiten im ruhigen Hinterhof

Grundgedanken:

Das ausgewählte Gebiet 3 ist östlich von der Diagonalstraße, südlich von dem Doppelersweg und westlich von der Döhnerstraße abgegrenzt und bildet ein an der Spitze offenes Dreieck bzw. ein Trapez. Es liegt in der Mitte des Quartiers und weist eine dichte Randbebauung mit größtenteils vier Geschossen auf. An der Diagonalstraße gibt es eine Reihe von Geschäften im Erdgeschoss. Durch die Randbebauung bildet sich ein großer Hinterhof, der ein gemischt genutztes, viergeschossiges Gebäude, zwei gewerbliche, eingeschossige Gebäude und eine größere Anzahl aneinandergereihten Garagen aufweist. Im Hinterhof befinden sich eine Autowerkstatt, ein Malerbetrieb und weitere kleine Handwerksbetriebe. Durch die starke Nutzung des Hinterhofs und die dichte Bebauung wird vermutet, dass die grundlegende Struktur dieses Blocks während der Gründerzeit entstanden ist. Der Hauptzugang zu dem Hinterhof führt durch eine schmale Einfahrt unter einem Gebäude Richtung Diagonalstraße, weitere potentielle Zugänge sind Öffnungen der Randbebauung im südlichen und nördlichen Teil des Blocks. Die Grundflächenzahl des Blocks beträgt 0,41, die Geschossflächenzahl 1,43.

Die als unattraktiv wahrgenommene Hinterhofsituation ist der Ansatzpunkt für den Stegreif, bei welchem mehrere Varianten für eine Neuordnung des Hinterhofs erarbeitet wurden. Die Randbebauung wird als erhaltenswert eingestuft, ebenso wie die beiden im nördlichen Teil der Hinterhofbebauung verorteten vier- und eingeschossigen Gebäude. Mögliche Nutzungskonflikte sollen durch eine horizontale Trennung der Nutzungen verringert werden. Durch Intensivierung und Verbesserung der Hinterhofnutzung soll der Hinterhof für die Bewohner der Randbebauung attraktiver werden, aber auch neue Wohnräume schaffen. Da der Block an drei im Quartierskonzept vorgesehene Plätze grenzt, soll eine neue Wegeverbindung quer durch den Block geschaffen werden um die Verbindung zwischen den drei Plätzen zu ergänzen.

Dabei soll dieser Weg nicht als Hauptweg genutzt werden, sondern eher eine alternative Route darstellen, die eine mäßige Öffentlichkeit schafft, aber die Ruhe als angestrebte Qualität des Hinterhofes nicht untergräbt. Trotz der Verdichtung sollen im Hinterhof neue und bessere Freiräume entstehen, dies ist besonders durch die Wegnahme der flächenintensiven Garagen möglich. Alle folgenden Varianten haben gemein, dass sie die Frage des Stellplatzangebotes für die wegfal-

lenden Garagen und die neuen Wohnräume nicht behandeln.

Als Grundlage für die Varianten wird eine Fläche im Hinterhof genommen, bei der schon die Abstandsflächen der Randbebauung und einer potentiellen dreigeschossigen Bebauung im Hinterhof berücksichtigt sind (siehe Abb. 79). Bis auf eine Variante wird bei allen Ideen eine ähnlichen Grundflächenzahl wie die derzeitige Bebauung ($0,41 +0,02$), aber einer höheren Geschossflächenzahl entwickelt. In den verschiedenen Varianten werden zwischen sechs und 42 neue Wohneinheiten geplant.

Stegreif Variante 1:

In dieser Variante gibt es zwei dreigeschossige Wohngebäude, die parallel zu einander und der westlichen Randbebauung sind. So entsteht eine definierte Wegeverbindung, da eine kleine Gasse gebildet wird. Ein zweigeschossiges, gewerbliches Gebäude steht als Solitär nach süd-osten Ausgerichtet. Die Wohnsituation ist intimer als in Variante 2, deswegen wurde auch diskutiert, in den dreigeschossigen Gebäuden statt Geschosswohnungsbau Reihenhäuser zu entwickeln. Diese würden die Ruhe der Hinterhoflage aufgreifen und neue, innerstädtische Wohnformen bieten.

Stegreifentwürfe

Eine experimentelle Alternative zu schlecht angebundenen Reihenhausangeboten in Stadtrandlage.

Stegreif Variante 2:

Diese Variante sieht zwei dreigeschossige Gebäude parallel zu der östlichen und westlichen Randbebauung vor, sowie ein größeres, eingeschossiges Gebäude, das zum süd-östlichen Rand des Blocks orientiert ist. Durch die parallele Anordnung der Gebäude entsteht in der Mitte des Hofes eine dreieckige Freifläche, die einer Grünfläche bzw. einem Spielplatz Raum bietet und eine hohe Freiraumqualität ergibt. Die dreigeschossigen Gebäude könnten entweder beide Geschosswohnungsbau beherbergen oder das östliche Gebäude könnte Raum für emissionsarme Handwerksbetriebe oder Kunst- und Kultur bieten. Das eingeschossige Gebäude bietet Raum für eine kleine Autowerkstatt und einen Malerbetrieb, da diese nicht vertrieben werden sollen. Mit einer GFZ von 1,66 ist dies die dichteste Variante.

Stegreif Variante 3:

Diese Variante setzt an der südlichen Randbebauung an und schafft eine viergeschossige, orthogonale Fortsetzung. Dadurch entsteht eine große, etwas undefinierte Freifläche im westlichen Teil des Hinterhofs, die aber mit dem südwestlich des Blocks gelegenen Platz gut verbunden werden kann und bei entsprechender Gestaltung eine hohe Qualität aufweisen kann.

Stegreif Variante 4:

Mehrere einzelne Gebäude mit nahezu quadratischem Grundriss und freier Anordnung sollen die ehemalige ungeordnete Struktur des Hinterhofes aufgreifen und einzigartige Räume bilden. Diese Räume schaffen in der dichten Hinterhofsituation eine eigene Intimsphäre. Grundgedanke ist auch hier der Versuch neue, eigentlich suburbane Wohnformen in einer urbanen Umgebung anzusiedeln. Dies wird, im Vergleich mit den anderen Varianten, aber zu einer geringeren Anzahl an Wohneinheiten in einem höheren Preissegment führen.



Stegreifentwürfe

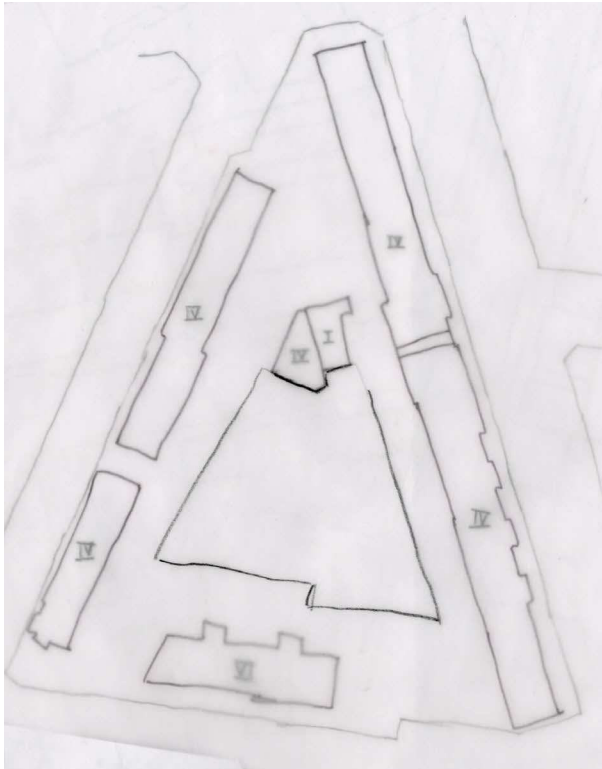


Abb. 79. Bebaubare Fläche im Hinterhof,
Eigene Darstellung

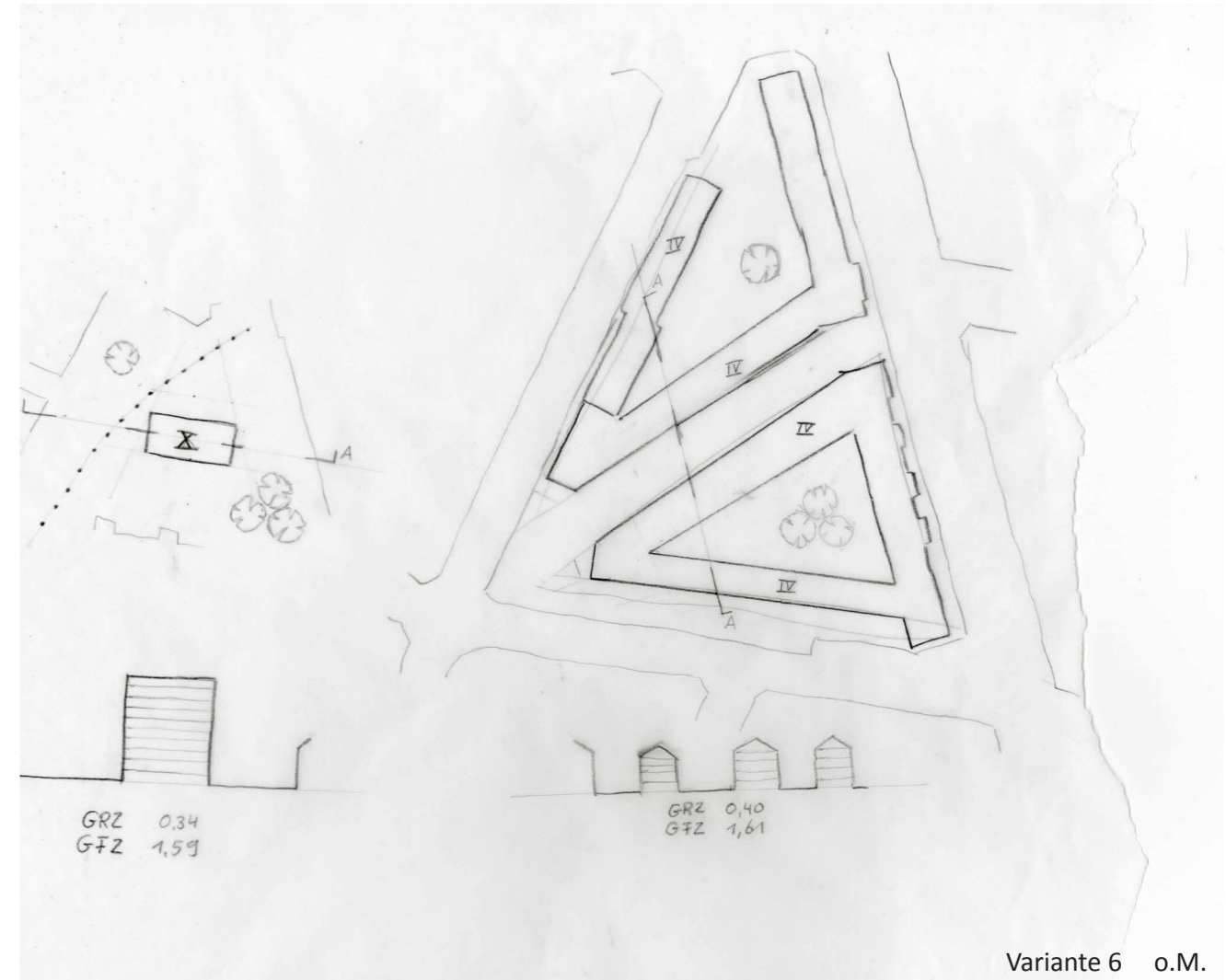
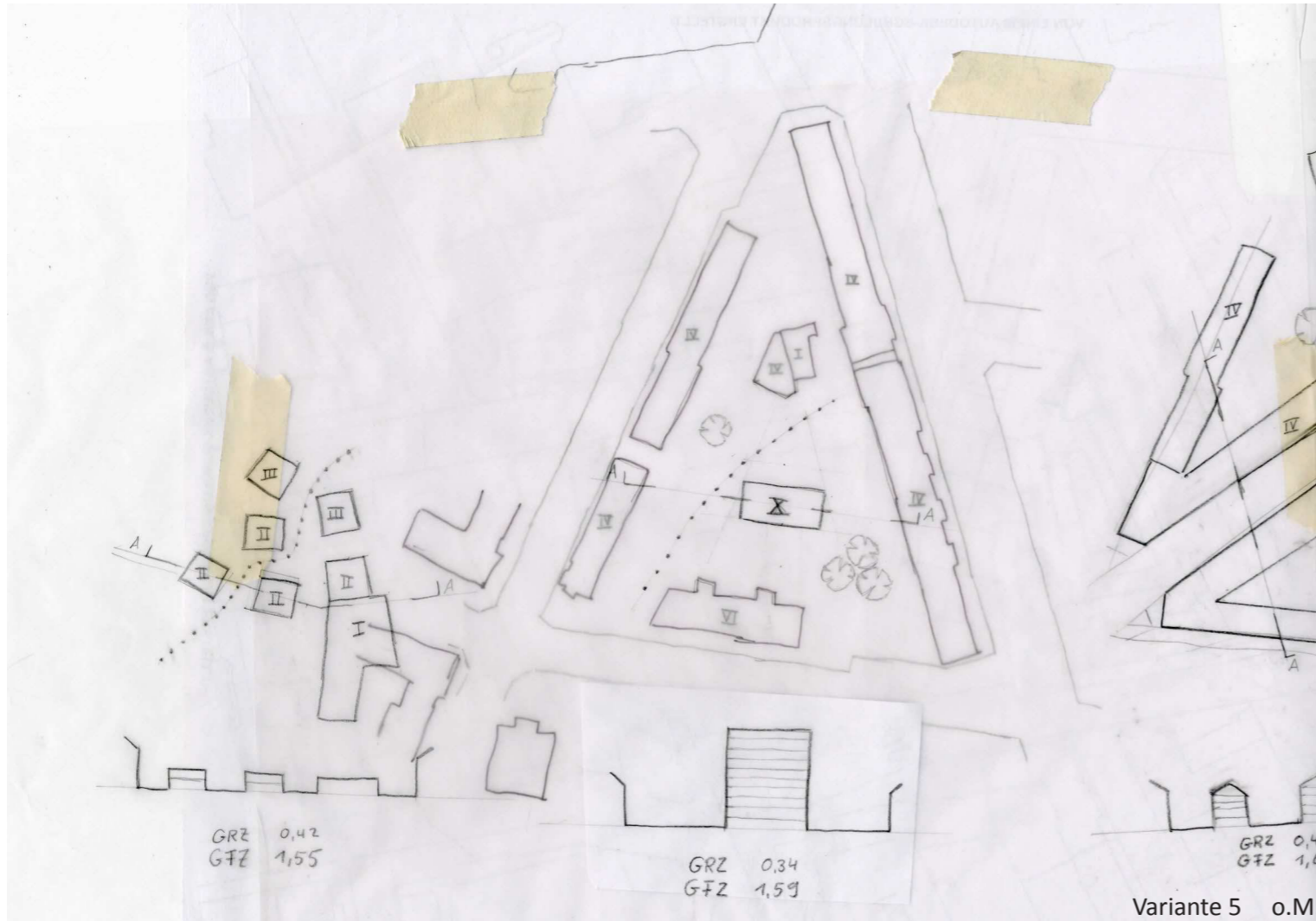
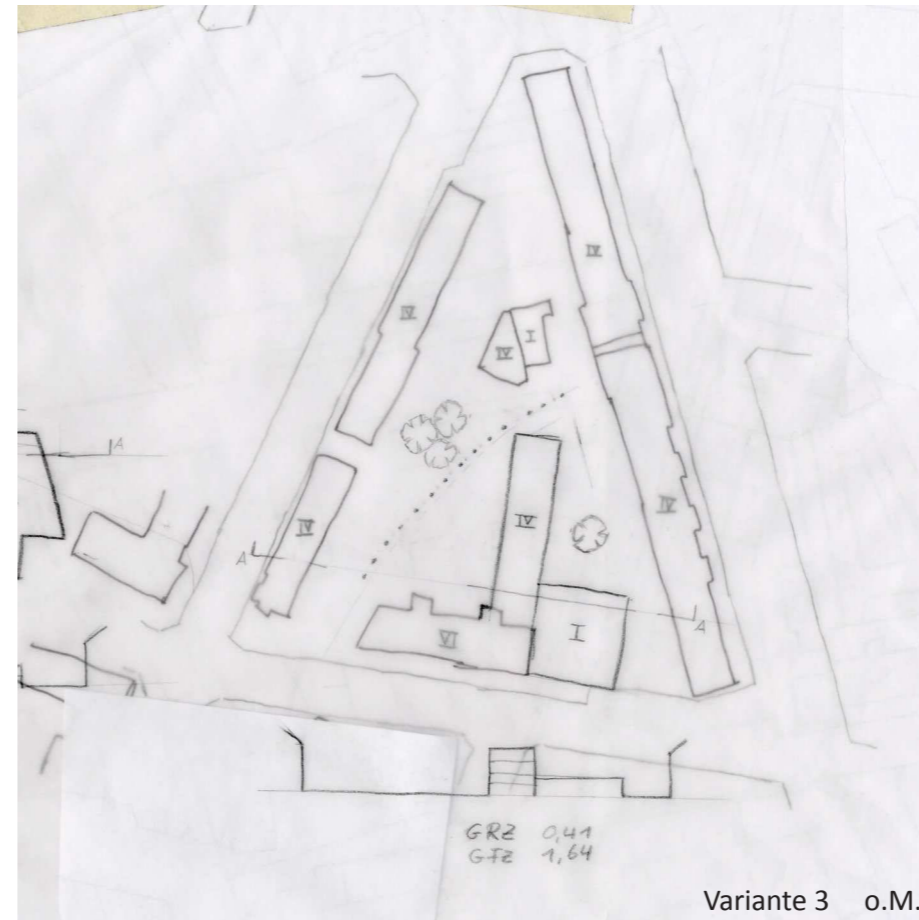
Stegreif Variante 5:

Diese Variante zeigt auf, was mit den neuen Abstandsflächenregelungen der Hamburgischen Bauordnung an Höhenentwicklung in einer Hinterhofsituation möglich ist. Mit zehn Geschossen wird dieses Gebäude zu einem der höchsten des Quartiers zählen. Allerdings wird dieses Gebäude, wie ein Fremdkörper, sich negativ auf die Freiraumqualität des Hinterhofes auswirken, auch wenn durch den geringen Grundflächenverbrauch mehr Freiraum als in den anderen Varianten entsteht.

Stegreif Variante 6:

Diese radikale Variante verwirft die grundlegende Struktur des Blockes und setzt die Idee einer Wegeverbindung radikal um. Es werden zwei dreieckige Blöcke geschaffen, die dazwischen Raum für eine Straße oder Fußgängerverbindungen ergeben. Die Struktur der leicht aufgelockerten Blöcke nimmt die Ideen der im östlichen Teil des Gebietes vorhandenen Strukturen auf und schafft durch das Versetzen der südlichen Kante auch Raum für die Fortsetzung eines grünen Streifens. Diese Variante sieht keine getrennten Gebäude für Gewerbe vor, dafür wäre eine Zunahme von Geschäften und gewerblichen Räumen im Erdgeschoss der Bebauung denkbar. In dieser Variante werden nur wenige Teile der derzeitigen Randbebauung aufgegriffen, wobei aber vermutlich nur geringfügig mehr Wohnraum entstehen wird.

Das lässt eine so starke Umstrukturierung, trotz der hochwertigeren städtebaulichen Struktur, fragwürdig erscheinen.



4.3.4. Der Bunker als Bindeglied in der grünen Achse

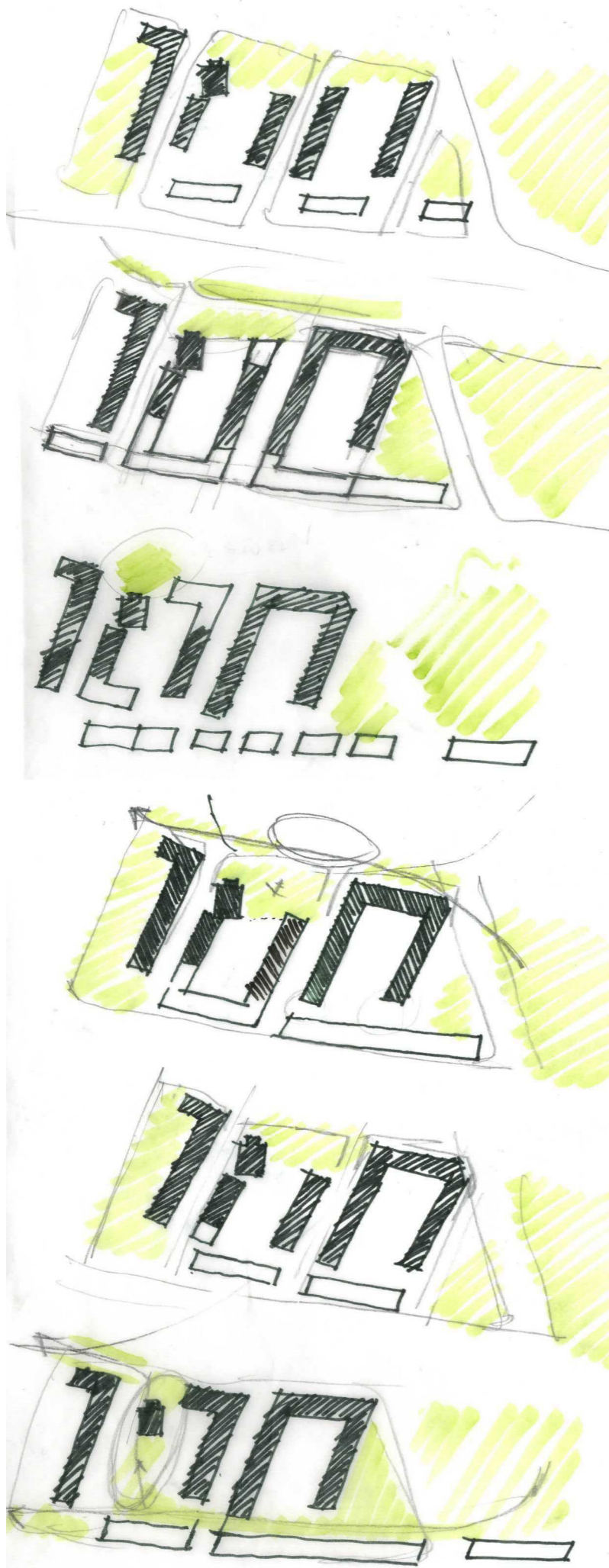
Für den nachfolgend beschriebenen Stegreif werden zwei Baublöcke im mittleren Süden des Gebietes ausgewählt (Gebiet 4). Aufgrund ihrer direkten Lage an der verkehrsstarken Eiffestraße und der Öffnung der Bestandsgebäude zur Straße hin, kann der Verkehrslärm ungehindert in die gemeinschaftlich genutzten Freiräume vordringen (siehe 3.2.7).

Das oberirdische Bunkergebäude im Norden, als Teil des unterirdischen Bunker-museums, steht als dominanter Bau im Quartier, dessen umgebender Freiraum als nicht qualitativ hochwertig eingestuft werden kann. Stattdessen verhindern Parkplätze, Mauern und Zäune die öffentliche Nutzung. Zusätzlich liegen beide Baublöcke im Bereich der fehlenden Grünachse, die wichtige Grünanlagen im Quartier verbinden soll (siehe 3.2.1).

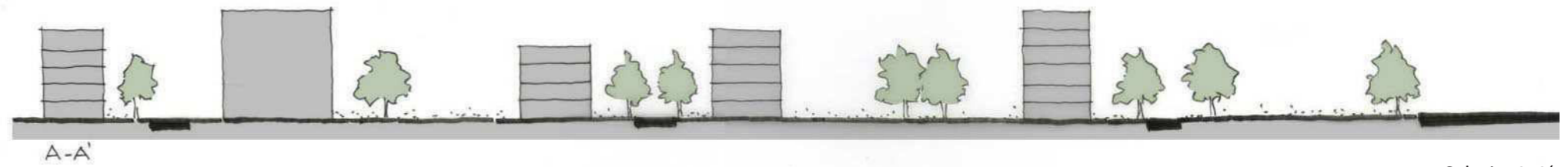
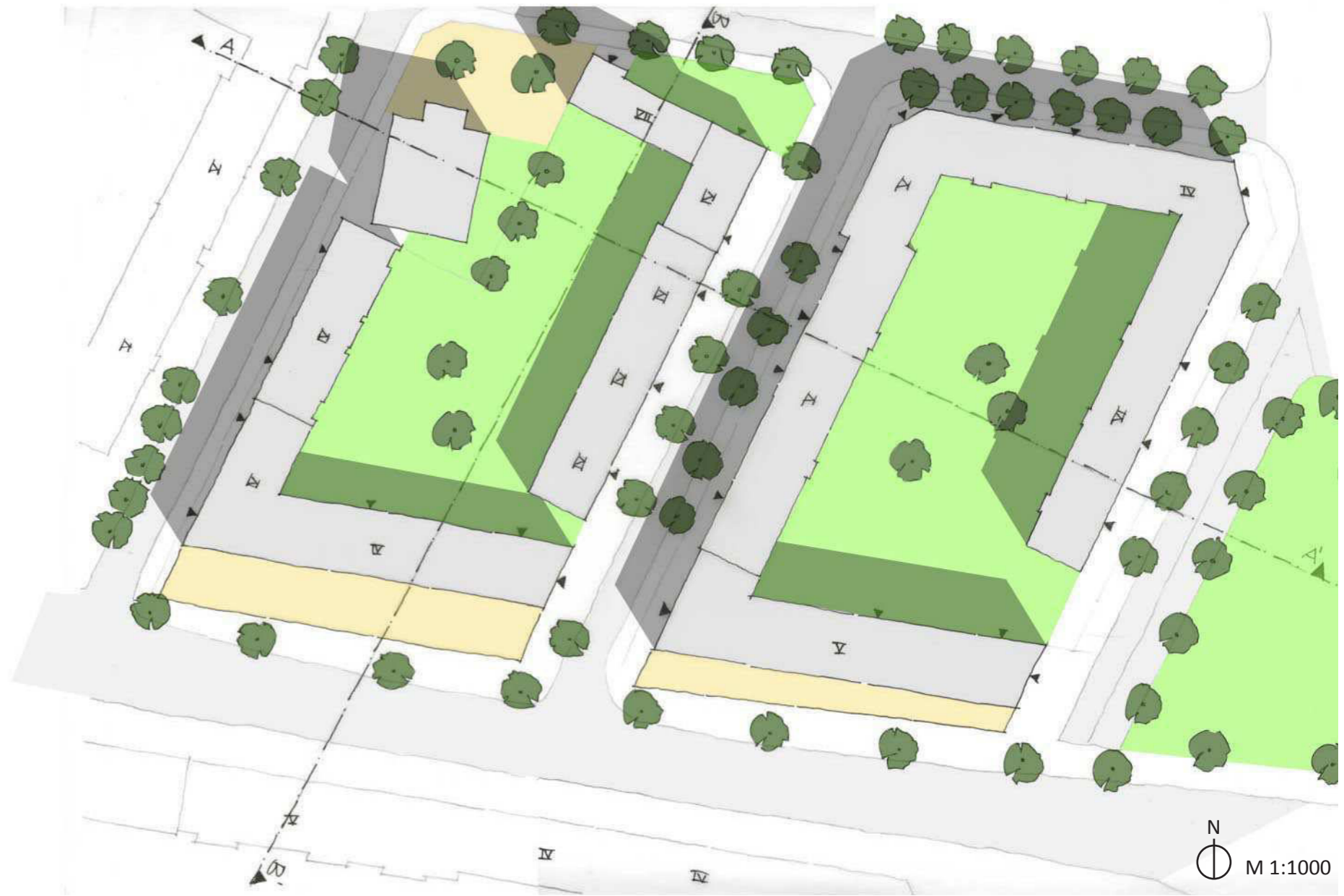
Nachverdichtungspotential bieten die Baublöcke entweder durch eine mögliche Aufstockung, eine Geschossflächenzahl von unter 1,0 und die potentiellen Freiflächen entlang der Eiffestraße (siehe 3.3.1). Die Abwägung einer Bebauung der Grünstreifen (nach Flächennutzungsplan „Straßenräume“) mit den Entwicklungszielen des Arten- und Biotopschutzprogramms muss erfolgen (siehe 3.2.1). Anhand verschiedener Varianten hierfür

wurde geprüft, durch welche Form der Bebauung die defizitäre Ausgangssituation verbessert und gleichzeitig mehr Wohnraum geschaffen werden kann. Dabei wird die Blockrandbebauung als vorteilhafte Art zur Abschirmung des Verkehrslärms und zur Steigerung der Wohn- und Freiraumqualität angesehen.

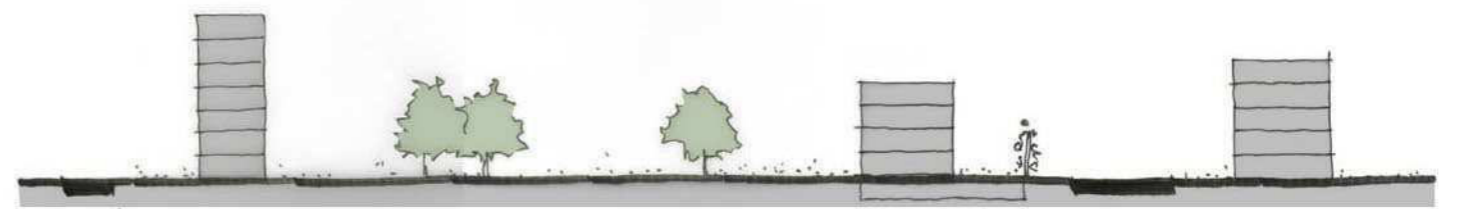
Die Wohngebäude werden durch vier- und fünfgeschossige Neubauten, die sich hauptsächlich im Süden befinden, ergänzt. Eine gewerbliche Nutzung wird im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den Obergeschossen vorgesehen. Bis auf ein viergeschossiges Punktgebäude (mit Wohnnutzung) und dem eingeschossigen Anbau (mit Gastronomienutzung), werden alle bestehenden Wohngebäude erhalten. Um eine effiziente Flächenausnutzung zu erzielen und gleichzeitig eine ausreichende Belichtung der Wohnräume und Freiraumqualität innerhalb der Blockrandbebauung zu erzielen, wird es als prüfenswert erachtet, das Punktgebäude durch einen Neubau zu ersetzen. Insgesamt werden die ca. 300 Wohneinheiten durch ca. 86 neue Einheiten ergänzt. Auch das siebengeschossige Laubenganggebäude östlich des Bunkers wird erhalten. Durch die freie Lage im Baublock, bedarf es einer Eingliederung an die bestehenden Gebäude.



Skizzen o.M.



Schnitt A-A'



Schnitt B-B'

Stegreifentwürfe

Dadurch können die Raumkanten klar strukturiert werden und der Freiraum besser definiert.

Dies ist besonders im Bereich des Bunkers von Bedeutung. Hier soll ein identitätsschaffender Ort für das Quartier entstehen. Durch die Nutzung des Bunkers mit Musikgewerbe oder schallemissionsreichen Einrichtungen, wie andere Vorbilder in Hamburg es bereits zeigen, und die Schaffung eines attraktiven und frei zugänglichen Freiraums, stellt der Ort einen Anziehungspunkt im Quartier und das Verbindungsglied in der Grünachse dar. Hamburgs „Grün“ sollte sich auch auf die Dächer der Stadt ausbreiten. Besonders bei einem tragfähigen und flachen Bunkerdach wäre es interessant, die Machbarkeit einer frei zugänglichen Dachgartenanlage zu prüfen.

Auch die Neubauten im Süden schaffen einen differenzierbaren, neuen Freiraum. Entlang der Gebäude sollen grüne, bepflanzbare Lärmschutzwände die unteren Geschosse vor Lärmemission und dem direkten Blick auf die Straße schützen. Gleichzeitig wird zwischen Gebäude und den vertikal bepflanzbaren Mauersystemen ein Freiraum für die im Erdgeschoss befindlichen Gewerbetreibenden geschaffen.

Durch die Nachverdichtung wird im östlichen Baublock eine Geschossflächenzahl von 1,84 (mit Einbezug der südli-

chen Freiflächen) erreicht. Dieser Wert erscheint vergleichsweise hoch. Doch im Vergleich mit dem bestehenden Wert von 1,86 betrachtet (ohne Einbezug der südlichen Freiflächen), bleibt die Dichte konstant.

Der westliche Baublock würde durch den Neubau eine Geschossflächenzahl von 1,45 erreichen und liegt momentan bei 1,03, wird die südlichen Freiflächen mit einbezogen.

Die Obergeschosse der Neubauten sollen dem Wohnen dienen, auch wenn dies aufgrund der südlich gelegenen Hauptstraße nicht die hochwertigste Art des Wohnens darstellen kann. So kann durch moderne Architektur der Wohnraum vor Lärm geschützt und durch die Baulückenschließung die Aufwertung der dahinterliegenden Wohn- und Freiräume sichergestellt werden.

4.3.5. Quartierszentrum durch Nachverdichtung

Der Gegenstand des Konzepts ist das Gebiet 5 im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets, östlich von der im Schwerpunkt des Gebiets liegenden Diagonalstraße. Der Entwurfsort befindet sich an der Hammer Landstraße in einer besonders günstigen Lage: Die U-Bahn Haltestelle „Rauhes Haus“ der Linie U1, vier Bushaltestellen sowie der großflächige Grünzug auf der gegenüberliegenden Seite des Droopwegs liegen in unmittelbarer Nähe. Zudem weist der Ort Eigenschaften auf, die Bestandteile eines Quartierszentrums sein könnten, dessen Funktionen er bereits teilweise erfüllt. Hierzu gehört die vorhandene Nutzungsvielfalt (unter anderem Wohnen, Büro, Nahversorgung), private Dienstleistungen (zum Beispiel zwei große Hotels) sowie öffentliche Einrichtungen (Kirche, Kita). Die Lage, die Erschließung und die Nutzungen berechtigen den Block dementsprechend dazu, ein Zentrum des umliegenden Stadtteils darzustellen.

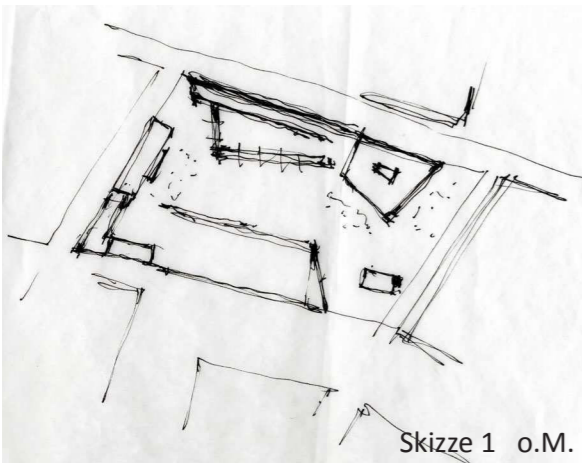
Der gestalterische, städtebauliche Rahmen entspricht allerdings nicht dem Niveau eines Quartierkerns. Der Blockrand besteht überwiegend aus erhaltenswerten Bauten: Von der 1888 errichteten Volksschule – die nach einem denkmalrechtlich geschützten Umbau als Luxushotel eröffnet wurde – über die alten und mo-

deren Wohngebäude bis hin zur 1954 erbauten Wichernkirche. Die große blockinnere Fläche weist dagegen hauptsächlich unattraktive, ein- oder zweigeschossige Gebäude, z.T. überdachte Stellplatz- und Lagerflächen, sowie eine verworrene Erschließung für Kunden- und Lieferverkehr in einer chaotischen Struktur auf. Durch die ungünstige Gestaltung und Anordnung der Gebäude im Blockinneren ist die ca. 35.900 m² große Gesamtfläche durch eine durchschnittliche Grundflächenzahl (0,35), aber eine äußerst niedrige Geschossflächenzahl (1,05) gekennzeichnet.

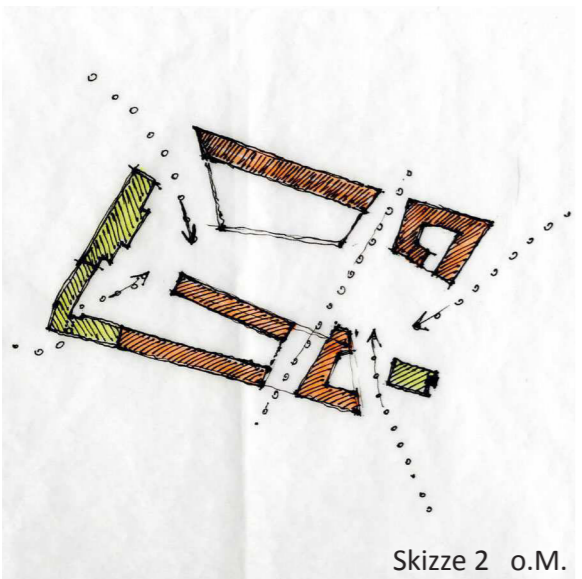
Stegreifentwürfe

Das Ziel des Konzepts ist es – gemäß den Leitbildern des Untersuchungsgebiets – die Errichtung eines Quartiersplatzes, sowie eine Nachverdichtung durch die Umgestaltung und Aufwertung des Blocks. Dabei soll der Blockrand ergänzt und die blockinnere Fläche neugestaltet werden: Es sollen drei neue sechsgeschossige Wohngebäude, ein Büro- und ein Hotelgebäude (das Letztere als Ersatz für das bestehende Hotel, dessen Gebäude von der Bauweise und Baumaterial her schlecht erneuerbar ist), ein neues Einkaufszentrum, eine Kita, ein Gebäude für ein Kulturzentrum, Café und Schumacher-Museum und – vor allem – ein neuer Treffpunkt, ein qualitativer Quartiersplatz entstehen. Damit würden ca. 120 -140 neue Wohneinheiten angeboten und die Geschossflächenzahl würde auf den Wert von 1,32 steigen.

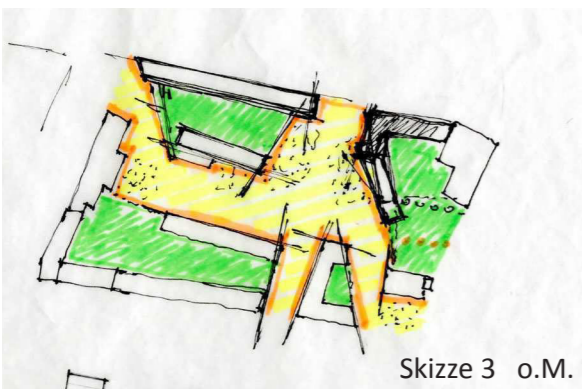
Das geplante Quartierszentrum fügt sich in das übergreifende Quartierskonzept ein und bildet ein wichtiges Element der Platzkette. Es wurde die Vorstellung einer Nachverdichtungsmöglichkeit angestrebt, wobei bestimmte Voraussetzungen der Verwirklichung (zum Beispiel Eigentumsverhältnisse) mit Absicht außer acht gelassen wurden.



Skizze 1 o.M.



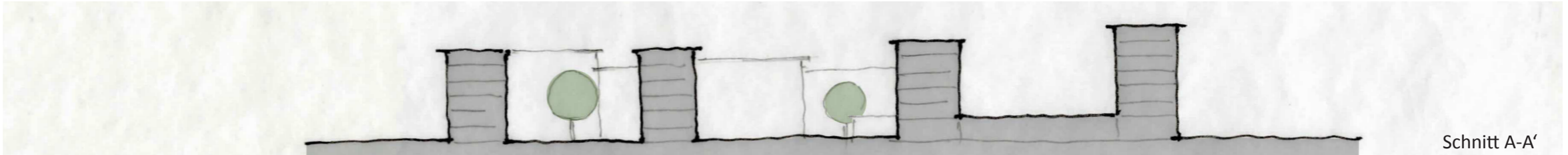
Skizze 2 o.M.



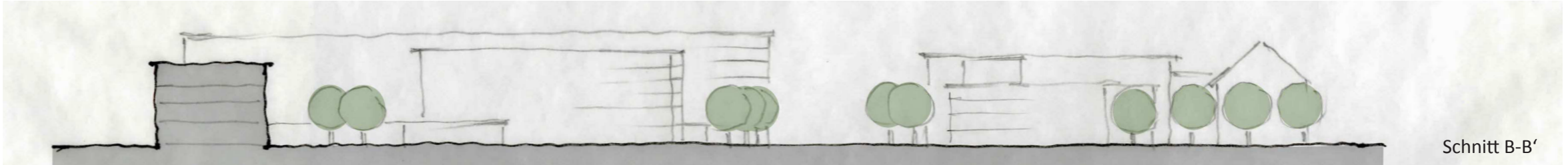
Skizze 3 o.M.



N
M 1:1000



Schnitt A-A'



Schnitt B-B'

4.4. Zwischenfazit

Das Konzept für das Quartier in Hamm-Mitte zeigt verschiedene Möglichkeiten mit dem Umgang vorhandener Strukturen unter Einbezug von Nachverdichtung auf. Die in Kapitel 4.1 vorgestellten Leitbilder bilden die Rahmenvorstellungen für das Konzept, welches anstrebt die darin enthaltenen Aspekte umzusetzen. Das Konzept und vor allem die vorliegenden Stegreifentwürfe zeigen Möglichkeiten des Umgangs mit alten Baustrukturen, aber auch den Vermächtnissen historischer Bebauungen, wie die aus der Wirkungszeit von Fritz Schumacher.

Es werden unterschiedliche Ansätze dargestellt, wie Strukturen erhalten, aber unter der Prämisse der Nachverdichtung erweitert und ergänzt werden können, wodurch sich die städtebaulichen Strukturen verändern. Dennoch gibt es auch Konzeptansätze, in denen Gebäude weichen müssen, dort wird versucht, durch Neubauten den Verlust dieser auszugleichen und die vorhandenen Nutzungen nicht zu schmälern.

Im Konzept finden sich alle der in Kapitel 2.4 vorgestellten Formen von Nachverdichtung, Aufstockung von eingeschossigen Einzelhandelsbauten oder Wohngebäuden, der ergänzende Neubau für die Wohnraumbeschaffung, aber auch

teilweise der Abriss mit nachfolgendem Neubau. Wie auch der Leitfaden der Freien und Hansestadt Hamburg besagt, was Nachverdichtung sein und tun kann, wird Nachverdichtung im Konzept unter anderem dafür genutzt, Mängel, wie beispielsweise Lärmemissionen, zu beseitigen oder zu verringern. Abriss war nur nach Abwägung und nach guter Begründung eine Möglichkeit und findet nur in geringem Maße statt, um zum Beispiel Nutzungen neu zu sortieren und den Raum gestalterisch aufzuwerten. Der Bestand wird weitestgehend erhalten und erfährt durch Nachverdichtungsmaßnahmen eine Aufwertung, unter anderem im Wohnumfeld, durch die Bildung neuer Räume und Freiflächen. Diese gleichen eine Reduzierung von Freiflächen durch Nachverdichtung aus (siehe 2.4). Das Gebiet soll damit zu einem Quartier zum Wohnen, Leben und Arbeiten mit einer hohen Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Dafür werden gewerbliche Strukturen neu angeordnet, um einen Konflikt mit der Wohnnutzung zu entgehen und Freiflächen für Bewohner zu schaffen, welche laut der Freiraumbedarfsanalyse Hamburgs und dem entsprechenden Gebiet, in größeren Anteilen benötigt werden (siehe 3.2.1).

Es muss noch einmal deutlich gemacht werden, dass die vorliegenden Stegreifentwürfe keine abschließenden Entwürfe

darstellen sollen. Sie bieten erste Möglichkeiten im Umgang mit Nachverdichtung in einem innerstädtischen Quartier mit bereits urbanem und dichtem Charakter und guten Ausgangsbedingungen. Teilweise werden auch mehrere Alternativen skizziert und bieten somit Diskussionsansätze, die noch weiteren Überlegungen bedürfen. Die Entwürfe sollen verdeutlichen, was eventuell gemacht werden kann bzw. wo es von Belang sein kann, weitere Überprüfungen anzustellen.

5 Fazit

Um das Fazit zu ziehen werden zuerst die einzelnen Teile der Fragestellung („Wo können potentielle Nachverdichtungsgebiete liegen und wie kann, unter Berücksichtigung historischer Entwicklungen, zeitgemäß dort nachverdichtet werden?“) nacheinander beantwortet um dann das Ergebnis und die Projektarbeit kritisch zu reflektieren und mit einem Ausblick einzuordnen.

5.1. Erkenntnisse aus der Projektarbeit

Wo liegen Nachverdichtungsgebiete?

Ein Großteil dieser Arbeit beschäftigt sich mit der Ermittlung von Flächen für Nachverdichtungsmaßnahmen. Diese Ermittlung von Potentialflächen fand auf mehreren räumlichen Ebenen (Projekt- und Untersuchungsgebiet) mit einer Vielzahl von Kriterien statt. Dafür wurden nicht nur Kriterien genutzt die darauf hinweisen, dass neue Wohnungen oder Flächen geschaffen werden können, sondern die auch auf Qualitäten und Defizite in den untersuchten Gebieten hinweisen. Das liegt daran, dass ein qualitativer Ansatz

von Nachverdichtung gewählt wurde. Die Gruppe hat sich entschieden in einem schon dicht bevölkerten Stadtquartier nach weiteren Verdichtungsmöglichkeiten zu suchen. Dies liegt an der guten Lage, die geprägt ist von einer sehr guten Anbindung des ÖPNV, sowie potentiellen Freiraumqualitäten. Die Alternative wäre gewesen Frei- und Randflächen zu suchen, auf denen eventuell in größeren Umfang Wohnraum geschaffen werden könnte. Dies hat die Gruppe abgelehnt um dem Ziel der Innenentwicklung zu folgen und die Potentiale in vorhandenen Strukturen zu untersuchen. Dass dieser qualitative Ansatz von Nachverdichtung modern und angebracht ist, zeigt auch das Wohnungsbauprogramm 2013 des Bezirks Hamburg. Darin steht für den Stadtteil Hamm: „Die Zielsetzung der künftigen Wohnungsbauentwicklung muss sich an den Rahmenbedingungen des jeweiligen Teilraums von Hamm orientieren. Ziel ist die Stabilisierung und Stärkung von Nachbarschaft und Quartiersleben“ (FHH 2013a, 187). Das Wohnungsbauprogramm des Bezirks hat auch zum Ziel Nachverdichtungspotentiale aufzuzeigen. Abb. 83 zeigt die in Hamm gefundenen Potentiale des Programms. Bei der Betrachtung der einzelnen Flächen zeigt sich, dass die Wohnungsbaupotentiale etwa zwischen 15 und 150 Wohneinheiten liegen und diese meist durch Ab-

riss und Neubau realisiert werden sollen. In Hamm-Mitte gibt es im Wohnungsbauprogramm nur eine Potentialfläche im süd-westlichen Teil des Quartiers (vgl. FHH 2013a, 187 ff.). Diese wurde von dem Projekt nicht berücksichtigt, weil dort schon mit dem Bau eines Gebäudes begonnen wurde. Im Gegensatz zu dem Wohnungsbauprogramm zeigt diese Projektarbeit, dass in Hamm-Mitte mehr potentielle Flächen vorhanden sind (insgesamt bis zu 425 WE), die zudem besser an die U-Bahn und Versorgungseinrichtungen angeschlossen sind. Ein direkter Vergleich mit dem Wohnungsbauprogramm ist allerdings nicht möglich, da das Vorgehen des Wohnungsbauprogramms stark an die Möglichkeit von Schaffung öffentlich geförderten Wohnraumes, sowie einer Dialogorientierung gebunden ist. Trotzdem ist zu erkennen, dass es neben den Flächen des Wohnungsbauprogrammes auch in dichten Quartieren untersuchenswerte Flächen für Nachverdichtung gibt.

Erkenntnisse aus der Projektarbeit

Berücksichtigung historischer Entwicklungen

Ein Ziel des Projektes war es auch die unterschiedlichen historischen Strukturen nach ihren Potentialen zu untersuchen. Die möglichen Typologien in dem Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte sind:

- Gründerzeitliche Blockrandbebauung mit Nutzungen im Hinterhof
- Blockrandbebauung der 20er Jahre, leicht aufgelockert mit grüner Allee (Droopweg)
- Geöffnete Randbebauungen mit großen Hinterhöfen
- Zeilenbebauungen

Die letzten beiden Typologien weisen auf eine Bauzeit um 1930 oder in der Nachkriegszeit hin. Eine präzise Einordnung in eine Typologie ist ohne eine genaue Beschäftigung mit den Gebäuden nicht möglich, da viele im Krieg zerstörte Gebäude in den davor vorhandenen Strukturen wiederaufgebaut wurden. Das Quartierskonzept zeigt aber, dass manche der Typologien mehr Potentiale aufweisen als andere.

Die vermutlich gründerzeitlichen Hinterhofsituationen weisen ein hohes Handlungspotential auf. Das zeigt die Beschäftigung mit drei Hinterhofsituationen in den Stegreifen. Die Neustrukturierung bietet die Möglichkeit Wohnraum durch Neubau zu schaffen. Dabei können Nutzungskonflikte angegangen, aber even-

tuell auch neue Flächen für vielfältige Gewerbebetriebe geschaffen werden. In den Stegreifen nicht berücksichtigt aber wichtig wäre die Frage, wie mit Stellplatzangeboten bzw. Garagen umgegangen wird, die die Hinterhöfe derzeit stark prägen.

Das in der Zeit des Wirkens Schumachers entworfene Ensemble im östlichen Teil des Gebietes wird, durch die hohe Wohnqualität, die Dichte und das Stadtbild, als sehr wertvoll empfunden und weist auf wenige Nachverdichtungspotentiale hin. Durch die Blockrandstruktur entstehen Raumkanten, die als positiv angesehen werden und die Karte der Aufstockungspotentiale zeigt auch, dass das Verhältnis zwischen Gebäudehöhe und Abständen positiv von der Gruppe aufgefasst wird.

Die Gruppe der geöffneten Blockrandbebauungen umfasst viele Gebäudegruppen, die nicht klar einer Zeitstruktur zuzuordnen sind und auch Ensembles aus unterschiedlichen Typologien darstellen können. Sie bilden einen Zwischenschritt zwischen einer lockeren Blockrandbebauung und Zeilenbauten. Besonders im westlichen und südlichen Teil des Gebietes sind diese Strukturen zu finden. Diese Strukturen weisen genügend Qualitäten auf, sodass man sie nicht abreißen sollte, jedoch erscheint eine Überprüfung auf mögliche Dachgeschossausbauten und Aufstockungen als sinnvoll.

Zwischen Zeilenbauten, in der reinsten Form im Südwesten des Gebietes zu finden, bilden sich keine Raumkanten, zudem lässt diese Struktur viel Lärm in das Gebiet, gerade wenn sie direkt an vielbefahrenen Straßen liegen. Hier werden Ergänzungsbauten, die auch zum Lärmschutz eingesetzt werden, als sinnvolle Überlegung angesehen. Dachgeschossausbauten und Aufstockungen können zusätzlich geprüft werden.

Die Betrachtung der unterschiedlichen Strukturen im Gebiet zeigt, dass die relativ dichten Blockrandbebauungen, in denen sich Nutzungsmischungen finden und die eine gute ÖPNV- und Freiraumanbindung haben, als größtes Vorbild für Stadtentwicklung dienen können. Diese Struktur bietet eine Dichte, die eine urbane und attraktive Wohnqualität fördert.

Wie kann dort nachverdichtet werden?

Der Konzeptteil der Arbeit zeigt die von der Projektgruppe entwickelten Ansätze wie die analysierten Nachverdichtungspotentiale umgesetzt werden können. Das Quartierskonzept beschreibt dabei die Potentiale im gesamten Gebiet, die Stegreife veranschaulichen die Ansätze. Kerngedanke der entwickelten Konzepte ist das qualitative Nachverdichten. Nachverdichtung wird als Instrument der Stadtteilentwicklung gesehen. Das bedeutet auch, dass die Schaffung von

Wohnraum mit Investitionen in Freiräume und Wohnumgebung verbunden ist. Es geht nicht darum nur möglichst viel Wohnraum zu schaffen, sondern auch vorhandene Strukturen und Bedürfnisse zu berücksichtigen. Die Auseinandersetzung mit den historischen städtebaulichen Typologien zeigt auch, dass in verschiedenen Strukturen unterschiedlich viele Potentiale für Nachverdichtung liegen. Besonders die Strukturierung von Hinterhofgemengelage und die Ergänzung bei Zeilenbebauungen bieten Möglichkeiten. Allerdings ist zu betonen, dass Nachverdichtung durch Dachgeschossausbau und Aufstockung einfacher ist und weniger Konflikte und Eingriffe in das Quartier mit sich bringt, daher aber auch weniger als Entwicklungsinstrument eingesetzt werden kann.

Wichtig zu beachten ist, dass für viele Verdichtungsumsetzungen (Aufstockung, Ergänzungsbauten, Neubau) Planrechtsänderungen nötig sind, da diese den vorhandenen Baustufen- und Bebauungsplänen widersprechen würden. Für neue Wohnbebauungen im Gewerbegebiet im Nordosten des Gebietes müsste eventuell der Flächennutzungsplan geändert werden.

Bei der Analyse des Gebietes kam zudem heraus, dass Gebiete mit einer solchen Dichte und den vorhandenen Bebauungsstrukturen nicht in großem Umfang

Erkenntnisse aus der Projektarbeit



Abb. 83. Potentialflächen in Hamm des Bezirks Hamburg-Mitte, FHH 2013, 189

von den neuen Abstandsflächenregelungen der Hamburgischen Bauordnung in Zusammenhang mit bestehenden Baustufenplänen profitieren. Außerdem scheinen die Obergrenzen der Baunutzungsverordnung für Grund- und Geschossflächenzahlen für dichte Gebiete

in der Nähe der Innenstadt zu niedrig zu sein. Zwar ist es möglich, anderweitige Regelungen in Bebauungsplänen festzusetzen, aber es bleibt trotzdem die Frage ob solche allgemeinen Obergrenzen die Innenentwicklung und Nachverdichtung in Großstädten unterstützen.

5.2. Reflexion der Projektarbeit und Vorgehensweise

Rückblickend sind folgende Punkte erwähnenswert, die bereits während des Projektablaufs kritisch reflektiert und angepasst wurden, die andererseits aber auch positiv zum Projekt beitrugen.

Zu Beginn des Projekts galt es ein sehr großflächiges Gebiet (9,6 km²) zu untersuchen. Wissenschaftlich fundamentierte Analysen, wie Dichteberechnungen anhand der Geschossflächenzahlen, waren in diesem Umfang des Gebietes und mit der zeitlichen Begrenzung des Projektes nicht möglich. Vor allem da eine detaillierte Untersuchung im späteren Projektgebiet stattfinden sollte, um eine gute Grundlage für die Entwurfsphase zu besitzen.

Im Rückblick musste jedoch ein Kriterium in der ersten Analyse des Projektgebietes Hamm-Horn auf seine Zielführung hin überprüft werden. Das Kriterium „Geschossigkeit“ wurde unter anderem für die nähere Betrachtung der städtebaulichen Typologien herangezogen, um unterschiedliche Gebäudestrukturen, wie beispielsweise Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen oder Hinterhofsituationen, zu erkennen. Das Kriterium kann allerdings, ohne eine Überprüfung der

tatsächlichen Situation, nicht auf Defizite oder Nachverdichtungspotentiale schließen.

Rückblickend hätte das Wohnungsbauprogramm für den Stadtbezirk Hamburg-Mitte zu Beginn der Analyse eine erste Diskussionsgrundlage darstellen können. Aber durch den späteren Vergleich des Wohnungsbauprogramms mit den projekteigenen Ergebnissen konnten ebenfalls Erkenntnisse gewonnen werden. Zudem nutzte die Projektgruppe die Analysephasen um eigene Methoden der Untersuchung zu erproben. Die Untersuchungskriterien wurden stets unter Berücksichtigung der projektübergreifenden Leitfrage ausgewählt: Wo und wie kann Nachverdichtung unter Berücksichtigung historischer Entwicklungen aussehen? Die Suche nach attraktiven Lagen und die detaillierte Kartierung und Recherche trug zur Beantwortung der Leitfrage bei.

Die Kriterien für die zweite Analyse im Untersuchungsgebiet Hamm-Mitte waren vergleichsweise umfassend und tiefgreifend. Eventuell hätte man bei der Auswahl der Kriterien zielreflektierter vorgehen, aber man muss festhalten, dass sich die Projektgruppe durch die detaillierte Kartierung ein grundlegendes Wissen über die Gegebenheiten im Un-

tersuchungsgebiet aneignen konnte und dieses für die Stehgreifentwürfe heranziehen konnte.

Durch den Vergleich der eigenen Vorstellungen über Nachverdichtungsqualitäten mit dem Leitfaden der Stadtentwicklungsbehörde Hamburgs „Weiterentwicklung von Wohnsiedlungen durch Nachverdichtung“ (vgl. FHH 2000) wurden viele Parallelen deutlich und damit die projekteigenen Ideen und Leitlinien verifiziert.

Die verschiedenen fachlichen Hintergründe der Gruppenmitglieder (Stadtplanung, Raumplanung, Architektur und Freiraumplanung) konnten während des Projektverlaufs immer wieder mit eingebracht werden und trugen wesentlich zur Ausrichtung des Projektes bei.

5.3. Ausblick

Auch wenn dieses Projekt auf bestimmte Thematiken aus Zeitgründen her nicht eingehen konnte, sind sie für eventuelle zukünftige bzw. weiterführende Überlegungen von hoher Relevanz.

So wurde die Sozial- und Bewohnerstruktur des Untersuchungsgebietes nicht näher betrachtet. Für eine umfassende

Gebietsanalyse und die darauf folgende Konzeption wäre es im Sinne einer sozialverträglichen Nachverdichtung (siehe Zitat Maier 2.4) zielführend.

Diese Daten sollten aber, nach Meinung der Projektgruppe, sehr sorgfältig herangezogen und bewertet werden. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung des Projekts, wurde bewusst nicht näher darauf eingegangen.

Um die tatsächliche Realisierbarkeit besser abschätzen zu können, wären außerdem die Eigentumsverhältnisse zu klären. Während der Leitbild Diskussion und Konzeptphase des Projekts konnten somit allerdings Ideen und Nachverdichtungsoptionen entwickelt und das Quartier als Einheit betrachtet werden, ohne die Auslassung bzw. Einschränkung einzelner Flächen.

Ein weiteres Kriterium, welches bei einer zukünftigen Betrachtung des Gebietes nicht unberücksichtigt bleiben darf, ist der Denkmalschutz.

Die Projektgruppe hat schützenswerte Flächen, wie Kleingärten und Parkanlagen im Sinne des Landschaftsprogramms, sowie stadtteilprägende Elemente, wie die roten Backsteinfassaden, als erhaltenswert erklärt. Auch der Schutz und Vorbildcharakter historisch geprägter Gebäudestrukturen wurde erarbeitet.

Im Zuge eines Realisierungsprojektes müsste allerdings das Thema des Denk-

malschutzes noch grundlegender erarbeitet werden.

Um der Zielsetzung des qualitativen Nachverdichtens außerdem gerecht zu werden, sollten mit Beginn der Überlegungen, sowie begleitend zu dem Projektverlauf die Bürger und Betroffenen miteinbezogen, umfassend informiert und deren Meinungen reflektiert werden. Bauliche Eingriffe und Veränderungen in gewachsenen Stadtstrukturen stellen ein kompliziertes Thema in der Stadtentwicklung dar und werden bestenfalls von den Bürgern akzeptiert, wenn eine gute Kommunikation und Beteiligung stattfindet.

Auch wenn durch die hier vorgelegten Ergebnisse teilweise größere städtebauliche Eingriffe von Nöten wären, als bei der Bebauung großzügiger, freier Flächen, so ergeben sich durch qualitatives Nachverdichten in gewachsenen Stadtstrukturen mit Innenstadtbezug höhere Entwicklungschancen. Um diese Qualitäten auch tatsächlich zu entwickeln, bedarf es der Beteiligung aller betroffenen Akteure, vor allem an der Mitwirkung und Investition von Seiten der Stadt Hamburg.

Insgesamt ist qualitative Nachverdichtung in dichten, innenstadtnahen Gebieten eine komplexe und anspruchsvolle Aufgabe, die es aber ermöglicht auch ökologische, ästhetische und soziale As-

pekte zu fördern. Die wachsende Stadt Hamburg kann sich dadurch auch als „Backstein-Stadt“ und „Grüne Stadt“ weiterentwickeln.

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis:

Becker, Heidede; Jessen, Johann; Sander, Robert: Ohne Leitbild? – Städtebau in Deutschland und Europa. Ludwigsburg: Karl Krämer Verlag Stuttgart + Zürich und Wüstenrot Stiftung Ludwigsburg 1999.

Bätzner, Nike: Der Siedlungsbau der 20er Jahre – Laboratorium sozialer Ideen und formaler Experimente. In: Scheer, Thorsten; Kleihues, Josef Paul; Kahlfeldt, Paul (Hrsg.): Stadt der Architektur – Architektur der Stadt. Berlin 1900-2000. Berlin: Nicolai Verlag 2000.

Curdes, Gerhard: Stadtstruktur und Stadtgestaltung. Stuttgart, Berlin, Köln: Kohlhammer 1997.

Franke, Thomas: Lebenswerte Städte: städtebauliche Strategien für das 21. Jahrhundert 2001. Veranstaltung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 21. Juni 2000, Bonn: FES Library 2001.

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH): Erhaltungs- und Gestaltungskonzept Milieugebiet Dulsberg. Hamburg 1980.

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH): Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm. Gemeinsamer Erläuterungsbericht. Hamburg 1997.

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH); Stadtentwicklungsbehörde: Weiterentwicklung von Wohnsiedlungen durch Nachverdichtung. Leitfaden zur Projektberatung. 2000.

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH); Bezirksamt Hamburg-Mitte: Wohnungsbauprogramm 2013. Bezirk Hamburg-Mitte 2013a.

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Natur- und Ressourcenschutz: Arten- und Biotopschutz Karte. Hamburg 2013b. (Neudruck der Neubekanntmachung vom Juli 1997)

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH); Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt; Amt

Quellenverzeichnis

für Landes- und Landschaftsplanung; Abteilung für Landschafts- und Grünplanung, Peters, Cornelia: Freiraumbedarfsanalyse 2012 für wohnungsnahe Freiräume. Hamburg 2013c.

Fürst, Franz; Himmelsbach, Ursus; Potz, Petra: Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert – Wege zur Nachhaltigkeit?. Dortmund: Institut für Raumplanung 1999.

Gihl, Manfred; Braun, Harry: Der große Hamburger Brand von 1842. Erfurt: Sutton Verlag 2012.

Haas, Hans-Dieter. et al.: Nachverdichtung und Flächennutzung am Rande von Verdichtungsräumen. Das Beispiel Münchner Umland. WRU-Berichte, Heft 9. 1997.

Harms, Hans; Schubert, Dirk: Wohnen in Hamburg – Ein Stadtführer. Hamburg: Christians-Verlag 1989.

Hipp, Hermann: Freie und Hansestadt Hamburg: Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster. 2.Aufl., Köln: DuMont Buchverlag 1990.

Jung, Evi: Hamburgs Wiederaufbau nach dem großen Brand von 1842 - Ein Beitrag zur Geschichte der Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Hamburg 1985, zitiert nach: Harms, Hans; Schubert, Dirk: Wohnen in Hamburg – Ein Stadtführer. Hamburg: Christians-Verlag 1989.

Kleindienst, Gerhard: Bebauungsformen und ihre städtebaulichen Kennwerte anhand von Wiener Beispielen. In: Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.): Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Band 16. Wien: Magistrat der Stadt Wien 1985.

Korda, Martin: Städtebau: Technische Grundlagen. 5. neubearb. Aufl. Vieweg + Teubner 2005.

Kossak, Egbert: 1100 Jahre Stadtbild Hamburg – Mythos. Wirklichkeit. Visionen. Hamburg: Dölling und Galitz Verlag 2012.

Lechelt, Rainer: Baurecht in Hamburg. Band II, Hamburg: W. Mauke Söhne 1994.

Mehlhorn, Dieter-J.: Stadtbaugeschichte Deutschland. Berlin: Dietrich Reimer Verlag 2012.

Raith, Erich: Stadtmorphologie: Annäherung, Umsetzung, Aussichten. Wien: Technische Universität Wien 1998.

Rasquin, Gerd: Hamburg-Horn. Die Reihe Archivbilder. Erfurt: Sutton Verlag 2003.

Rasmussen, Kerstin; Wulf, Gunnar: Hamburg-Horn. Die Reihe Archivbilder. Erfurt: Sutton Verlag 2002.

Reinborn, Dietmar: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart: Verlag W. Kohlhammer 1996.

Reiter, Michael: Hamburg-Hamm 1693-1993. Eine Chronik zum 300-jährigen Bestehen der Hammer Dreifaltigkeitsgemeinde. Kiel: Lutherische Verlagsgesellschaft mbH 1993.

Schubert, Dirk: Hamburger Wohnquartiere. Ein Stadtführer durch 65 Siedlungen. Berlin: Dietrich Reimer Verlag GmbH 2005.

Schubert, Dirk: Fritz Schumacher und die Regional- und Landesplanung in Hamburg. In: Fritz-Schumacher-Institut; Schädel, Dieter (Hrsg., Mithrsg.): Reform der Großstadtkultur. Das Lebenswerk Fritz Schumachers (1869-1947). Hamburg: Sauter und Lackmann 2013.

Schumacher, Fritz; Arntz, Wilhelm: Köln, Entwicklungsfragen einer Großstadt. Köln: Saaleck-Verlag 1923.

Seifert; Jörg: Treehouses Bebelallee. In: Bauwelt, 4/2011. 2011.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig Holstein: Hamburger Stadtteilprofile 2012. Hamburg 2012.

Tilgner, Daniel; Hamburger Sparkasse (Hrsg.): Hamburg - von Altona bis Zollenspieker : das Haspa-Handbuch für alle Stadtteile der Hansestadt. Hamburg: Hoffman und Campe 2002.

Quellenverzeichnis

Voigt, Andreas: Gestaltung der Bebauungsstrukturen Wiens durch räumliche Modelle: Analyse und Synthese. Wien: Österreichischer Kunst- und Kulturverlag 1997.

Wolf, Klaus: Stadt. In: ARL (Hrsg.): Handbuch der Raumordnung. Hannover, Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2004.

Internetquellen:

Agentur Initiative Literatur: Gustav Oelsner. 2013; URL: <http://www.initiative-literatur.de/de/Oelsner.php> (Aufgerufen am 02.11.2013)

Antony, Doris: Weiße Stadt. 2009; URL: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/13/Weisse_Stadt_Aroser_121.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

Benh Lieu Song: Eiffelturm. 2009; URL: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tour_Eiffel_Wikimedia_Commons.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

Berlin Partner GmbH/FTB-Werbefotografie: Hufeisensiedlung. o.J.; URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmale_in_berlin/de/weltkulturerbe/siedlungen/pressefotos.shtml (Aufgerufen am 09.03.2014)

Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Welterbe. Berliner Siedlungen der 1920er Jahre auf der UNESCO Welterbe-Liste. o.J.; URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmale_in_berlin/de/weltkulturerbe/siedlungen/index.shtml (Aufgerufen am 21.02.2014)

Bezirk Wandsbek, inixmedia GmbH (Hrsg.): Nachverdichtung am Altenhagener Weg. o.J.; URL: <http://bau-wandsbek.proaktiv.de/altenhagenerweg.html> (Aufgerufen am 13.02.2014)

Blauraum Architekten: Projektübersicht: Teehauses Bebelallee. o.J.; URL: <http://www.blauraum.eu/architektur/project/5/> (Aufgerufen am 13.02.2014)

Colin: St Pancras railway station. 2012; URL: http://en.wikipedia.org/wiki/File:St_Pancras_Railway_Station_2012-06-23.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL): Sonderpreis - Siedlung Altenhagener Weg in Hamburg-Wandsbeck. o.J.; URL: http://www.dasl.de/wordpress/wp-content/uploads/stbp_08_hamburg.pdf (Aufgerufen am 28.02.2014)

Quellenverzeichnis

Deutsche UNESCO-Kommission e.V.: Siedlungen der Berliner Moderne. o.J.; URL: <http://www.unesco.de/berliner-siedlungen.html> (Aufgerufen am 28.02.2014)

Deutsche Wohnen AG: Siedlungen der Moderne. o.J.; URL: <http://www.welterbesiedlungen-berlin.de/de/index.php> (Aufgerufen am 23.02.2014)

Donath, Matthias: Schumacher, Fritz (eigentl. Friedrich Wilhelm). In: Sächsische Biografie, hrsg. vom Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde e.V., bearb. von Martina Schattkowsky. 2006; URL: [http://saebi.isgv.de/biografie/Fritz_Schumacher_\(1869-1947\)](http://saebi.isgv.de/biografie/Fritz_Schumacher_(1869-1947)) (Aufgerufen am 27.02.2014)

During, Rainer W.: Millionen für Unesco-Viertel in Siemensstadt. 2012; URL: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/millionen-fuer-unesco-viertel-in-siemensstadt/6112614.html> (Aufgerufen am 28.02.2014)

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH): Stadt- und Landschaftsplanung Online (Planportal). o.J.; URL: <http://www.hamburg.de/bebauungsplaene-online/> (Aufgerufen am 20.01.2014)

Fritz Schumacher Gesellschaft e.V.: Fritz Schumacher. o.J.; URL: <http://fritzschumacher.de/gesellschaft/information/fritzschumacher/> (Aufgerufen am 30.10.2013)

Hanseat: Feuerwache Veddel. 2012; URL: <http://wikimapia.org/showphoto/?obj=11754786&type=1&lng=5&id=2655028> (Aufgerufen am 09.03.2014)

Heidenreich & Springer Architekten: Hamburg Altenhagener Weg. o.J.; URL: <http://www.hs-arch.de/werke/ausgewaehlte-werke/hamburg-altenhagener-weg/erneuerung-einer-60er-jahre-siedlung> (Aufgerufen am 13.02.2014)

Hendel, Sascha: Fritz (Wilhelm) Schumacher. letzte Aktualisierung am 23.12.2013. 2013; URL: <http://deu.archinform.net/arch/2724.htm>; (Aufgerufen am 27.02.2014)

Hiepe, Bernd (o.J.). In: Heidenreich & Springer Architekten: Hamburg Altenhagener Weg. o.J.; URL: <http://www.hs-arch.de/werke/ausgewaehlte-werke/hamburg-altenhagener->

weg/erneuerung-einer-60er-jahre-siedlung (Aufgerufen am 13.02.2014)

Klaus: Siedlung Schillerpark. 2011; URL: http://3.bp.blogspot.com/-WsE_QUnC2vA/TgG-cjAD4jgl/AAAAAAATZA/xJqVvRvFw-l/s1600/Siedlung+Schillerpark_20110621_012.jpg
(Aufgerufen am 09.03.2014)

Klima_aktiv: Nachverdichtung und Sanierung. Aufstockung - Aufwertung - Erweiterung - Modernisierung - Wohnkomfort. o.J.; URL: <http://www.klimaaktiv.at/bauen-sanieren>
(Aufgerufen am 13.02.2014)

Kohlrausch, Martin: Die CIAM und die Internationalisierung der Architektur. Das Beispiel Polen. In: Themenportal Europäische Geschichte. 2007; URL: <http://www.europa.clio-online.de/2007/Article=258> (Aufgerufen am 03.11.2013)

Kozma, János: Reök-palota. o.J.; URL: <http://szeged.varosom.hu/latnivalok/muveszeti-emlekeink/Reok-palota.html> (Aufgerufen am 09.03.2014)

Lubitz, Jan: Fritz Schumacher. 2002; URL: http://www.architekten-portrait.de/fritz_schumacher/ (Aufgerufen am 30.10.2013)

Landesdenkmalamt Berlin, Wolfgang Bittner: Großsiedlung Siemensstadt. o.J.; URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmale_in_berlin/de/weltkulturerbe/siedlungen/download/siemensstadt.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

McNeven, J.: The interior of the Crystal Palace. 1851; URL: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Crystal_Palace_-_interior.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

Meinhart, Wolfgang: Hochschule für Bildende Künste. 2009; URL: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Hamburg.Lerchenfeld.HAW-Kunsthochschule.wmt.jpg> (Aufgerufen am 09.03.2014)

Meinhart, Wolfgang: Schule Langenfort. 2013; URL: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hamburg.Barmbek.Schule_Langenfort.wmt.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

n.n.: Casa Batlló. o.J.a; URL: <http://www.barcelona-sights.net/casa-batllo/wallpaper-free-casa-batllo-in-barcelona-wallpaper> (Aufgerufen am 09.03.2014)

Quellenverzeichnis

n.n.: Siedlung Schillerpark. 2009; URL: http://i.images.cdn.fotopedia.com/flickr-3835450925-ifill_1024x768/World_Heritage_Sites/Europe/Western_Europe/Germany/Berlin_Modernism_Housing_Estates/Siedlung_Schillerpark.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

n.n.: Otto Wagner Pavillon am Karlsplatz. 2012; URL: http://wienwiki.wienerzeitung.at/WIENWIKI/index.php?title=%20Datei%3AOtto_Wagner_Pavillon_Karlsplatz_Wien_1010.JPG&filetimestamp=20120613164729 (Aufgerufen am 09.03.2014)

Ouverkerk, Erik-Jan: Gartenstadt Falkenberg. o.J.; URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmale_in_berlin/pix/weltkulturerbe/siedlungen/ausstellung/falkenberg_08_4_300.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

Passold, Lucas: Art Nouveau. 2010; URL: <http://www.arquitetonico.ufsc.br/art-nouveau> (Aufgerufen am 09.03.2014)

Paul, J. (Goethe-Institut e. V.): Stadtentwicklung in Deutschland. Nachverdichten - Beispiele aus Hamburg und München. 2012; URL: <http://www.goethe.de/kue/arc/zds/de9009777.htm> (Aufgerufen am 13.02.2014)

Reipka, D.; Schlüter, M. In: blauraum Architekten. o.J.; URL: <http://www.blauraum.eu/architektur/project/5/> (aufgerufen am 10.02.2014)

Rettet Elisa: Das rote Backstein-Hamm-Nord. o.J.; URL: http://www.rettet-elisa.de/?page_id=173 (Aufgerufen am 24.1.2013)

Rohwedder, Uwe: Fritz Schumacher, 1916. Aus: Claudia Horbas (Hg.): Ein Landhaus in Hamm, Bremen. 2012; URL: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Schumacher_Fritz_Radierung_Kalckreuth_1916.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

Roletschek, Ralf: Luftbild Weiße Stadt. 2009; URL: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ee/2009-09-22-luftbild-berlin-by-RalfR-18.jpg> (Aufgerufen am 09.03.2014)

Schumacher, Vivienne: Fritz Schumacher – Hamburgs moderner Stadtplaner. 2009; URL: http://www.ndr.de/geschichte/koepfe/fritzschumacher101_page-1.html (Aufgerufen am 27.02.2014)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin: Berliner Siedlungen der 1920er Jahre auf der UNESCO Welterbe-Liste - Politischer und sozialer Hintergrund. o.J.; URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmale_in_berlin/de/weltkulturerbe/siedlungen/hintergrund.shtml (Aufgerufen am 04.11.2013)

Schüller, Johannes: Ein Stück Berliner Moderne: Die Weiße Stadt in Reinickendorf. 2014; URL: <http://www.exklusiv-immobilien-berlin.de/architektur-in-berlin/ein-stueck-berliner-moderne-die-weisse-stadt-reinickendorf/003585> (Aufgerufen am 28.02.2014)

Störfix: Haus Behrens. 2005; URL: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:DA-Haus_Behrens1.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

Terbócs, Attila: New York-palota. 2007; URL: http://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:New_York-palota_01.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

Torstenww: Laubenganghaus. 2012; URL: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/77/Berlin-Laubenganghaus-Weisse-Stadt.jpeg> (Aufgerufen am 09.03.2014)

Väljas, Mait: Wohnstadt Carl Legien. o.J.; URL: http://1.bp.blogspot.com/_BFXwZoCVG-bQ/TBVIVVTsf6I/AAAAAAAAJpY/blahdz78wCo/s1600/Wohnstadt_Carl_Legien1_3.jpg (Aufgerufen am 09.03.2014)

Velela: The Red House. 2004; URL: http://en.wikipedia.org/wiki/File:The_Red_House,_Bexleyheath.JPG (Aufgerufen am 09.03.2014)

Verbeet, Markus: Johanneum. 2009; URL: <http://www.spiegel.de/fotostrecke/hamburger-bildungswelten-zwei-ganz-verschiedene-gymnasien-fotostrecke-48755.html> (Aufgerufen am 09.03.2014)

Quellenverzeichnis

Gesetze:

BauGesetzBuch (BauGB); In der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548).

BundesBauGesetz (BBauG); In der Fassung vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzblatt I S. 341-388).

Baupolizeiverordnung (BPVO); In der Fassung vom 08.06.1938 (BPVO).

Hamburgische Bauordnung (HBauO); In der Fassung vom 14. Dezember 2005, zuletzt geändert am 20. Dezember 2011.

Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV); In der Fassung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146).

Baunutzungsverordnung (BauNVO); In der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548).

Anhang

A Fragenkatalog Untersuchungsgebiet

B Luftbild Hamm-Mitte

C Eindrücke von Hamm-Mitte

D Luftbild Entwurfsgebiete

E Erklärung

A Fragenkatalog Untersuchungsgebiet

Bebauungsstruktur/ Wohnungen

- Wie viele Geschosse (Vollgeschosse) haben die Wohngebäude?
- Wie viele Wohnungen befinden sich in einem Haus?
- Wo sind Einzelhandelseinrichtungen im Erdgeschoss?
- Welches Fassadenmaterial wird verwendet?
- Welche Dachform hat das Gebäude?
- Wird das Dachgeschoss zur Wohnnutzung genutzt?
- Wohin sind die Eingänge ausgerichtet?

Nutzungen

- Welche Nutzungen gibt es im Gebiet? (Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, Lebensmittelmärkte)
- Gibt es offensichtlichen Leerstand?
- Gibt es Nutzungsmischungen im Gebiet?
- Welche Gebäude/Nutzungen sind von Leerstand betroffen?
- Wie ist das Gebiet versorgt (Einkaufsmöglichkeiten, Medizinischer Bedarf, etc.)?
- Welche Gewerbe, Geschäfte, Betriebe etc. gibt es im Gebiet?

Räumliches Empfinden

- Wo bestehen Angsträume und warum?
- Wo gibt es Belastungen durch Verkehrslärm? (Ergänzung durch offizielle Lärmkartierung Hamburg)
- Welche Raumverhältnisse (z.B. Straßenbreite zu Gebäudehöhe) gibt es?
- Gibt es Barrieren auf den Wegen?
- Gibt es ggf. markante Steigungen/Gefälle im Gelände? • Fallen Sichtachsen auf? (negativ und positiv)

Verkehr

- Wo sind Parkplätze? Ggf. Anzahl und Art erfassen. (entlang der Straße, Tiefgaragen, etc.); Gibt es wildes Parken?
- Sind die Stellflächen öffentlich, Bewohnerparkplätze oder privat?
- Wo befinden sich Radwege?

- Wo sind unverzichtbare Anlieferungsflächen zum bestehenden Gewerbe?

Freiflächen

- Ist der Freifläche eine bestimmte Nutzung zugeordnet?
- Sind die Freiflächen öffentlich, halböffentlich oder privat?
- Gibt es eine Nutzungseinschränkung (Beschilderung)?
- Wird der Zugang zu der Freifläche erschwert (Zäune, Hecken)?
- Gibt es auffällige Vegetationselemente? (Solitär bäume, Allee, Hain, Hecken, Gehölzflächen)
- Sind die Pflanzflächen gepflegt/ungepflegt?
- Wie wird die Pflanzung wahrgenommen? (attraktiv, verwildert oder besonders raumbildend?)
- Wo befinden sich Ausstattungselemente und in welchem Zustand befinden sie sich? (Sitzelemente, Mülleimer, Spielplätze)

B Luftbild Hamm-Mitte



C Eindrücke Entwurfsgebiet



1. Schumacher Innenhof, Eigenes Foto



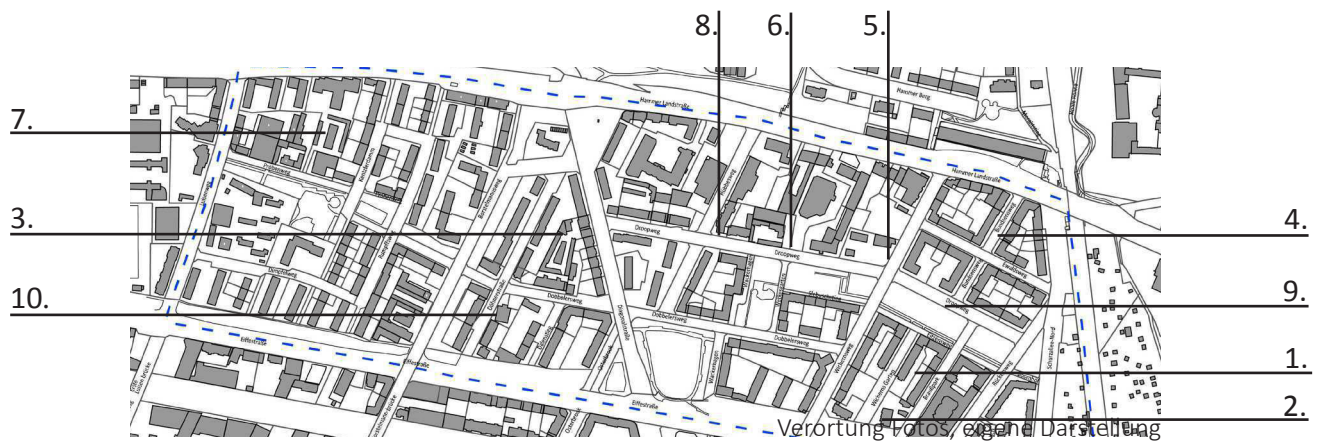
2. Hochhaus, Eigenes Foto



3. Blick in einen Hinterhof, Eigenes Foto



4. Backstein- und Putzfassade, Eigenes Foto



Anhang



5. Gemeindezentrum Wichernkirche, Eigenes Foto



6. Gewerbefläche, Eigenes Foto



7. Blick in einen Hinterhof, Eigenes Foto



8. Droopweg , Eigenes Foto



9. Grünanlage innerhalb des Schumacher-Ensemble , Eigenes Foto



10. Bunker , Eigenes Foto

D Luftbild Entwurfsgebiete



Gebiet 1



Gebiet 2



Gebiet 3



Gebiet 4



Gebiet 5

BLOM 2013, Microsoft Corporation 2014

E Erklärung

Wir versichern, dass wir die Arbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt haben. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Veröffentlichungen oder anderen Quellen entnommen sind, sind als solche deutlich kenntlich gemacht. Die Arbeit ist noch nicht veröffentlicht und noch nicht als Studienleistung zur Anerkennung oder Bewertung vorgelegt worden.

.....