



ENTWURF STADT | WOHNKATALYSATOR DIEBSTEICH

Städtebauliche Entwicklung im Umfeld des neuen Fernbahnhofs Diebsteich

Hamburg Altona

Wohnkatalysator Diebsteich

Städtebauliche Entwicklung im Umfeld des neuen Fernbahnhofs Diebsteich

Hamburg Altona

Entwurf Stadt

Wintersemester 2014/2015

Leibniz Universität Hannover

Fakultät für Architektur und Landschaft

Institut für Entwerfen und Städtebau

Leibniz Universität Hannover

Fakultät für Architektur und Landschaft
Institut für Entwerfen und Städtebau
Abteilung Stadt- und Raumentwicklung

Herrenhäuser Straße 8
30419 Hannover
Tel.: 0511 - 762 5758
Fax: 0511 - 762 3577
institut@staedtebau.uni-hannover.de
www.staedtebau.uni-hannover.de

Herausgeber:
Vertr. Prof. Carl Herwarth von Bittenfeld

Texte / Gestaltung:
Vertr. Prof. Carl Herwarth von Bittenfeld | Radostina Radulova | Daniel Dickmann
Patrick Breuer | Amelie Bimberg

Sekretariat: Annette Henszel

Fotos:
Leibniz Universität Hannover | Fakultät für Architektur und Landschaft
Institut für Entwerfen und Städtebau
Jane Heidemann (Modellfoto)

Hannover, 2015

Vorwort	5
Ort	7
Ausgangssituation	
Entwurfsgebiet	
Aufgabe	11
Entwurfsprozess	13
Einordnung	
Exkursion	
Kolloquien	
Projekte	19
Beteiligte	69

Entwurf Stadt

Wintersemester 2014/15

Die vorliegende Dokumentation zeigt die Ergebnisse des 'Entwurfs Stadt', der im 5. Semester des Bachelor-Studienganges Architektur an der Leibniz Universität Hannover stattfindet.

Auf Empfehlung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) in Hamburg setzten sich die Studierenden unter der Überschrift – Wohnkatalysator Diebsteich – mit den Entwicklungsmöglichkeiten des Gebietes östlich des geplanten Fernbahnhofs am Standort des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich auseinander.

Neue große Infrastrukturprojekte bleiben für ihr Umfeld – im Positiven wie im Negativen – nicht ohne Wirkungen. Dies gilt auch für die bis 2023 geplante Verlagerung der Fernbahn und den Neubau des Fernbahnhofs Diebsteich in Hamburg, die Impulse für die Umstrukturierung bislang ehervernachlässigter oder deutlich ungenutzter Quartiere in der Umgebung geben wird. Prominente Beispiele hierfür sind das Europaquartier in Stuttgart sowie die Europacity Berlin im Umfeld des Berliner Hauptbahnhofs.

Noch bildet sich das Entwurfsgebiet stadträumlich unvernetzt mit einer heterogenen Nutzungsstruktur, also eher klassische „Hinterhoflage“ zwischen Eimsbüttel und Altona ab. Der nach Norden verlagerte Fernbahnhof – in Ersatz des Altonaer Bahnhofs – wird als neuer Kristallisationspunkt unweigerlich zu einer funktionalen und städtebaulichen Neudefinition der Quartiere in seinem Umfeld führen.

Unter dem Titel 'Wohnkatalysator Diebsteich' sollten die Studierende aufzeigen, wie sich das Areal Diebsteich zu einem urbanen, gemischt genutzten Quartier mit einem

hohen Wohnanteil entwickeln kann. Auszuloten war insbesondere, welche identitätsbildenden Chancen von der Entwicklung des Bahnhofs als neuem städtischen Kristallisationsort ausgehen. Eine besondere Herausforderung waren neben dem Zuschnitt des quadratisch abgerundeten Planungsgebietes die entlang seiner westlichen und südlichen Grenze verlaufende Bahntrasse mit hohen Lärmbelastungen und das als Barriere wirkende Gewerbegebiet an seiner Nordgrenze.

Vorgaben zum Erhalt vorhandener Gebäude wurden nicht gemacht. Die im Flächennutzungsplan und im Landschaftsprogramm dargestellte übergeordnete Grünverbindung war auszuformulieren. Wichtig war auch aufzuzeigen, dass eine stufenweise Entwicklung des Gebietes möglich ist. Die meisten der Entwurfsteams haben sich zu einem mehr oder weniger umfassenden Stadtbauentschluss und entweder ein eigenständiges Stadtquartier oder eine Erweiterung des Stadtentwicklungsprojektes „Altona Mitte“ konzipiert. Der identitätsstiftende Verbleib vorhandener Gebäude mit neuen belebenden Nutzungen war nur in wenigen Entwürfen ein Thema.

In der Gesamtschau haben die 12 Entwurfsteams mit ihrem ersten Städtebauentwurf ein beeindruckendes Spektrum an ideenreichen und qualitätsvollen Konzepten aufgezeigt. Vielen ist es gelungen, ein Stadtquartier darzustellen, das eigenständig stadträumliche, funktionale und architektonische Qualitäten verspricht.

Für die Unterstützung des Entwurfsprojektes möchte ich der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, hier insbeson-

dere Herrn Christian Marx sowie Herrn Knut Marschollek-Uckervon der Deutschen Bahn AG, herzlich danken. Beide haben das Projekt von der Abstimmung der Aufgabenstellung bis zur Abschlusspräsentation begleitet und damit eine interessante Verknüpfung von Praxis und Lehre ermöglicht. Vom vielfältigen Austausch haben alle Seiten – Freie und Hansestadt Hamburg, Deutsche Bahn AG und Leibniz Universität – profitiert.

Danken möchte ich auch Herrn André Poitiers vom Büro André Poitiers Architekten sowie Herrn Dirk Seyffert vom Büro gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner, die einen interessanten Einblick in ihren Büroalltag ermöglichten und über ihre praktischen Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten berichteten.

Mein besonderer Dank gilt meinen wissenschaftlichen Mitarbeitern, Frau Radostina Radulova und Herrn Daniel Dickmann, die den Entwurfsprozess mit großer Kompetenz, Motivation und Inspiration begleitet haben.

Vertr. Prof. Carl Herwarth von Bittenfeld
Institut für Entwerfen und Städtebau

Vorwort

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, den Kopfbahnhof in Altona aufzugeben und einen neuen Fernbahnhof am Standort des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich zu errichten.

Infolge der Verlagerung der Fernbahn, die für etwa 2023 erwartet wird, steht ein großes Areal südlich der Stresemannstraße für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Im Umfeld des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich wird der Neubau des Fernbahnhofs ebenfalls Impulse zur Umstrukturierung auslösen.



Schwarzplan



Bahnsteig Diebsteich



Luftbild Gleisanlagen

Ort

Das Entwurfsgebiet rund um den S-Bahnhof Diebsteich gehört überwiegend zum Stadtteil Altona (Ortsteile Altona-Nord und Bahrenfeld) und umfasst den Bereich östlich des neu geplanten Fernbahnhofs zwischen Waidmannstraße, Memellandallee, Stresemannstraße, Plöner Straße und Bahndamm. Darin liegen die Flächen des ehemaligen Postbahnhofs, die Wohn- und Gewerbebauung an der Isebeckstraße sowie Sportplätze.

Die Entfernung vom heutigen S-Bahnhof Diebsteich zum Zentrum von Altona beträgt etwa 1,75 km, das Zentrum des Stadtteils Eimsbüttel (Osterstraße) ist etwa 1,5 km entfernt. Der Stadtraum stellt eine klassische „Hinterhoflage“ zwischen Eimsbüttel und Altona dar. Die städtebauliche Entwicklung erfolgte ab Mitte des 19. Jahrhunderts nach dem Anschluss des damals selbstständigen Altona an das Eisenbahnnetz. Hier wurden u. a. der Güterbahnhof und der Postbahnhof angelegt. Der Name „Diebsteich“ geht auf ein Gewässer in der Gegend der Großen Bahnstraße zurück, das heute nicht mehr existiert.

Die Bebauungs- und Nutzungsstruktur des umgebenden Stadtteils ist sehr heterogen. Im Bereich westlich der Kieler Straße sowie zwischen Leverkusenstraße und Stresemannstraße herrschen Wohnnutzungen mit Siedlungscharakter aus der Vor- und Zwischenkriegszeit vor. Darunter befinden sich auch einige denkmalwerte Anlagen, wie z. B. die Wohnsiedlung von Gustav Oelsner am Lunapark.

Ebenfalls von Gustav Oelsner stammt das Arbeitsamt an der Kieler Straße (1927). Zwischen Holstenkamp und Waidmannstraße, sowie an der Leunastraße gibt es große, zusammenhängende, gewerblich genutzte Gebiete. Der nordwestliche Teil des Plangebiets wird vom Friedhof Diebsteich eingenommen. Westlich grenzen Kleingärten an, die im Flächennutzungsplan als Friedhofserweiterungsfläche dargestellt sind. Die Absicht der Friedhofserweiterung wurde vom Bedarfsträger inzwischen aufgegeben. Am westlichen Ausgang des Diebsteichtunnels befindet sich auf dem Gelände des Friedhofs eine Kapelle, die nach Möglichkeit erhalten werden soll. Friedhof und Kleingärten bilden den Auftakt zu einer Kette von Friedhöfen und Grünanlagen, die bis zum Volkspark Altona reicht. Als Landschaftsachse ist dieser Raum zwar im Flächennutzungsplan und im Landschaftsprogramm dargestellt, aber in der Realität kaum ausgeprägt. Östlich der Bahn setzt sich die Grünverbindung über die Sportplätze an der Waidmannstraße und Memellandallee bis in die Grünanlage entlang der Augustenburger Straße fort.

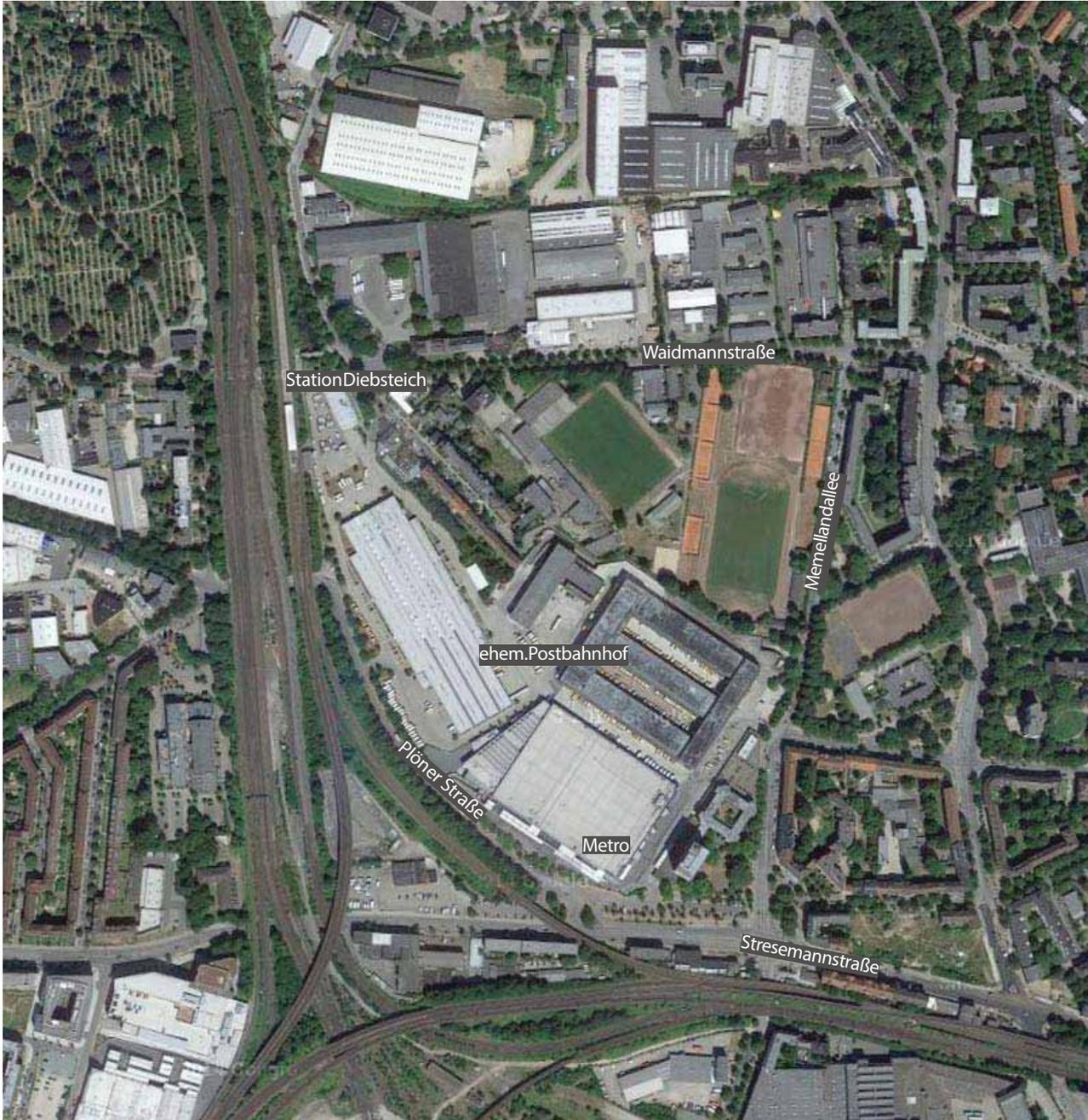
Die in Nord-Süd-Richtung und in Dammlage verlaufende Bahn wirkt insgesamt als starke, räumlich trennende Zäsur. Das südlich gelegene Gleisdreieck und die Stresemannstraße sind eine weitere Barriere, welche das Gebiet von dem Zentrum Altona isoliert.



Wohnen an der Isebeckstraße



Arbeitsamt Altona-Nord



Entwurfsgbiet

Entwurfsgbiet Diebsteich im Luftbild

Der Diebsteichtunnel, der sich im Eigentum der Stadt befindet, stellt nur eine unbefriedigende Querungsmöglichkeit des Bahndamms für Fußgänger in Ost-West-Richtung dar. Für den Radverkehr ist er aufgrund vorhandener Treppenanlagen nicht bzw. nur unkomfortabel nutzbar. Die Hauptbahnstrecke Richtung Elmshorn und Kiel wird vom Regional- und Fernverkehr und teilweise auch vom Güterverkehr genutzt. Nördlich liegt der Bahnhof Langenfelde mit einer großen Rangier- und Abstellanlage. Auf der Ostseite des Bahndamms verlaufen die Gleise der S-Bahn, die von zwei Linien bis Elbgaustraße bzw. Pinneberg in die eine Richtung und Altona bzw. Holstenstraße in die andere Richtung befahren werden.

Die am Südrand des Entwurfsgebiets verlaufende Stresemannstraße ist eine wichtige städtische Ausfallstraße, die die Hamburger Innenstadt und die westlichen Stadtteile an die A7 anbindet. Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (dtV) von 36.000 Fahrzeugen zählt sie zu den am stärksten belasteten Hauptverkehrsstraßen. Ebenfalls eine wichtige Hauptverkehrsstraße mit Zubringerfunktion zur Autobahn ist die Kieler Straße mit einer dtV von 24.000 Kfz.



Verwaltungsgebäude Briefzentrum



Diebsteichtunnel



Zentrum internationale Seepost

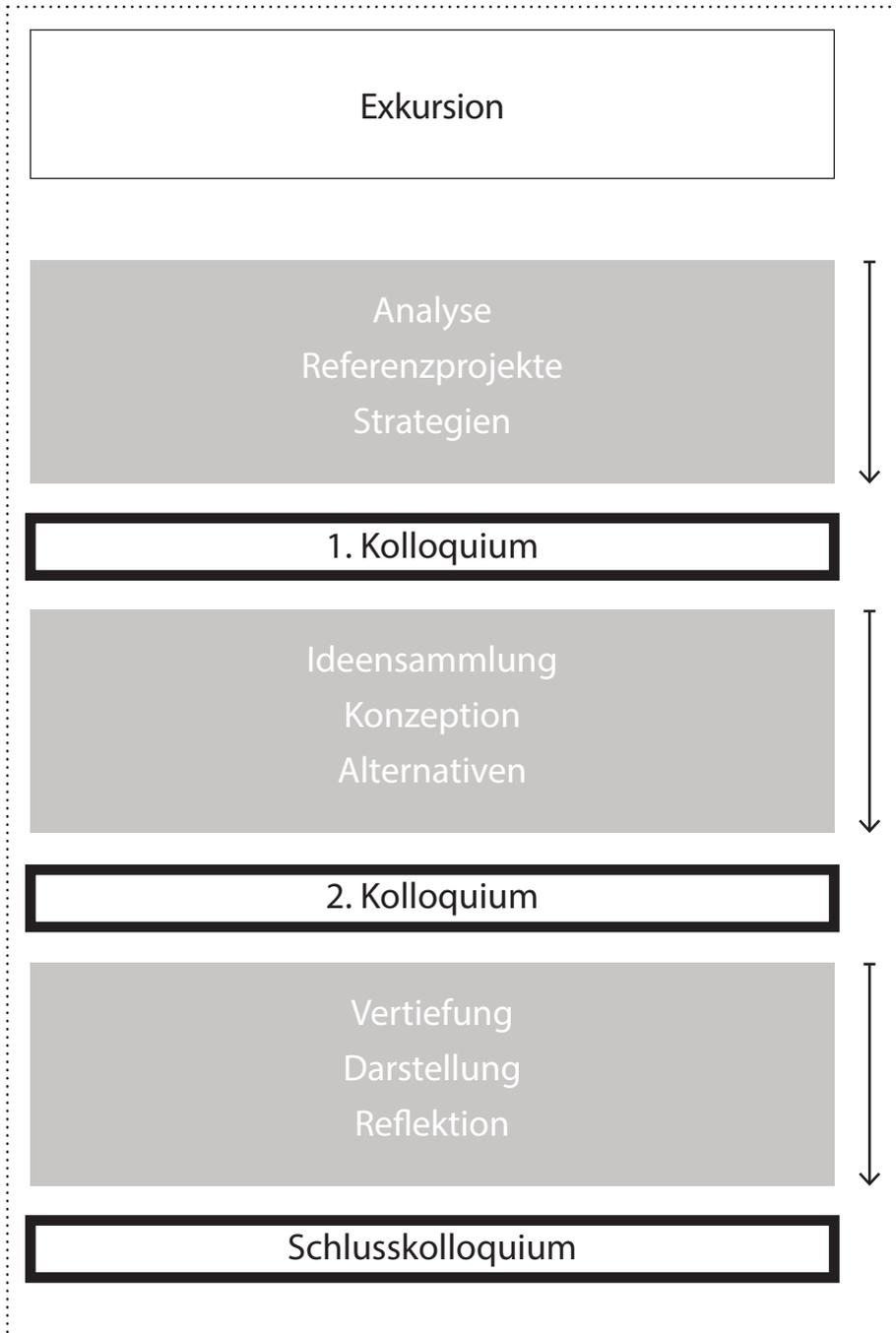
Aufgabe

Die Freie und Hansestadt Hamburg sieht mit der Bahnverlagerung zugleich auch eine Chance zur Umstrukturierung des Stadtraums rund um den S-Bahnhof Diebsteich. Insbesondere die Nutzung der Postfläche mit ihren großmaßstäblichen Gebäudestrukturen und der monofunktionalen Nutzungsstruktur wird der neu gewonnenen Standortqualität nicht mehr gerecht. Die Stadt verfolgt das Ziel der Entwicklung eines urbanen, gemischt genutzten Quartiers mit hohem Wohnanteil, da insbesondere der Bedarf an innerstädtischen Wohnbauflächen sehr groß ist. Ergänzende gewerbliche Kerngebiets- und Mischnutzungen sollen die Lage an einem Fernverkehrshaltestelle reflektieren. Die mögliche Umstrukturierung bietet auch die Möglichkeit, räumlich-funktionale Zusammenhänge neu zu ordnen und die Vernetzung des neuen Quartiers mit den umgebenden

Stadtteilen zu verbessern. Dabei ist einerseits zu berücksichtigen, dass sich infolge der Realisierung der „Neuen Mitte Altona“ auf den Gleisanlagen südlich der Stresemannstraße zukünftig eine Freiraumverbindung ins Zentrum von Altona bis zur Elbe erstrecken wird, die vom Diebsteich aus auch nach Norden weitergedacht werden kann. Andererseits ist auch die Anbindung an das räumlich näher gelegene Stadtteilzentrum von Eimsbüttel zu betrachten, für das der Fernbahnhof neue Erschließungsqualitäten schafft. Weiterhin bietet sich durch die Neustrukturierung die Chance, das Konzept der ost-westlich verlaufenden Landschaftsachse an dieser Stelle mit Leben zu füllen und in eine konkrete räumlich-gestalterische Ausprägung zu übersetzen.



ehemaliger Postbahnhof



Entwurfsprozess



Auftakt der Entwurfsarbeit „Wohnkatalysator Diebsteich“ war eine Exkursion nach Hamburg, die insbesondere die Wahrnehmung der Studierende für das Entwurfsgebiet sensibilisierte, zusätzlich aber auch Einblicke in städtebauliche Projekte Hamburgs lieferte.

Einstieg am Donnerstag war der Vortrag „der neue Bahnhof Altona am Diebsteich - Geschichte, Vorhaben, Planungsstand, Ausblick“ von Knut Marscholek-Uckers, der aus Sicht der Deutsche Bahn AG die Entwicklung des Projektes umfassend erklärte. Anschließend diente eine Einführung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sowie eine gemeinsame Besichtigung des Entwurfsgebiets

Diebsteich der Vertiefung. Abschluss des ersten Tages war ein Abendessen in dem Restaurant ‘Blaue Blume’ in der Gerichtsstraße.

Am Freitag gaben Besuche bei unterschiedlichen Hamburger Architekturbüros erste Anregungen und Denkanstöße für den eigenen Entwurf. Der Masterplan „Neue Mitte Altona“ wurde im Büro André Poitiers erläutert und intensiv diskutiert. Bei der Besichtigung des städtebaulichen Entwicklungsgebiets Falkenried, das nach dem Masterplan von Bolles und Wilson entstand, wurde ein mögliches Vergleichsprojekt für den kommenden Entwurf gezeigt und untersucht. Freitag nachmittag begrüßte Dirk Seyffert die Gruppe der Studierenden in dem Büro gmp - Architekt von



Gerkan, Marg und Partner - und erklärte laufende Projekte. Bei einem individuell gestalteten Abendprogramm konnte die Hansestadt weiter erkundet werden.

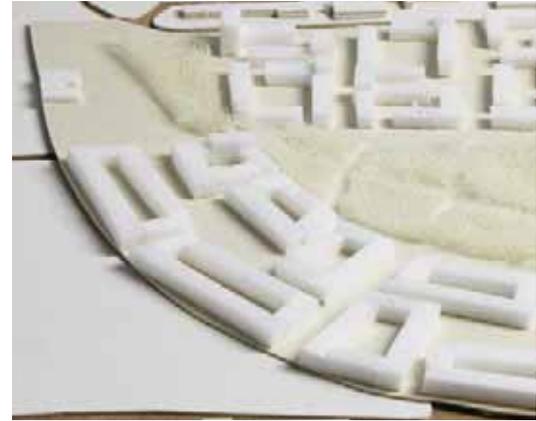
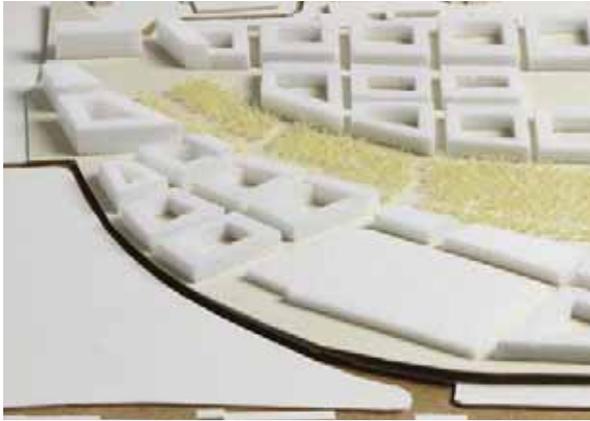
Samstag wurde für eine ausgiebige Besichtigung der Hafencity genutzt. Von dem Treffpunkt Kesselhaus am Sandtorkai führte Peter Kowalsky die Studierenden durch das neueste Stadtgebiet Hamburgs, um einen Überblick über die jüngsten Baufortschritte zu geben.

Außerhalb des öffentlichen Exkursionsprogramms wurde am Freitagnachmittag noch die Gelegenheit geboten, an einer Baustellenführung durch die Elbphilharmonie teilzunehmen.

Exkursion









Projekte



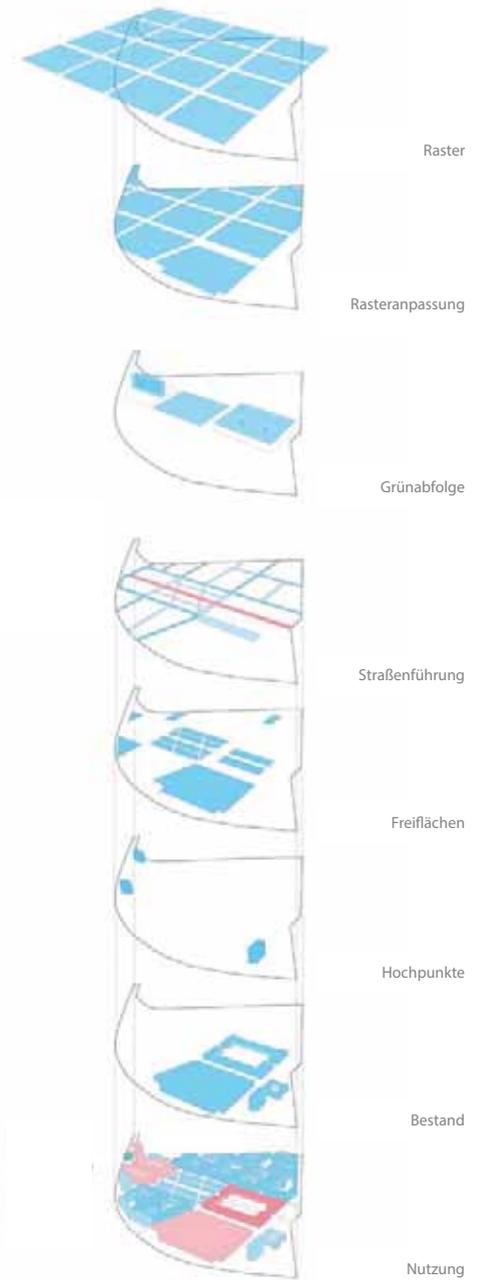
Park Boulevard



Metro Sportplatz



Kulturzentrum hängende Gärten



Raster

Rasteranpassung

Grünabfolge

Straßenführung

Freiflächen

Hochpunkte

Bestand

Nutzung



Schwarzplan



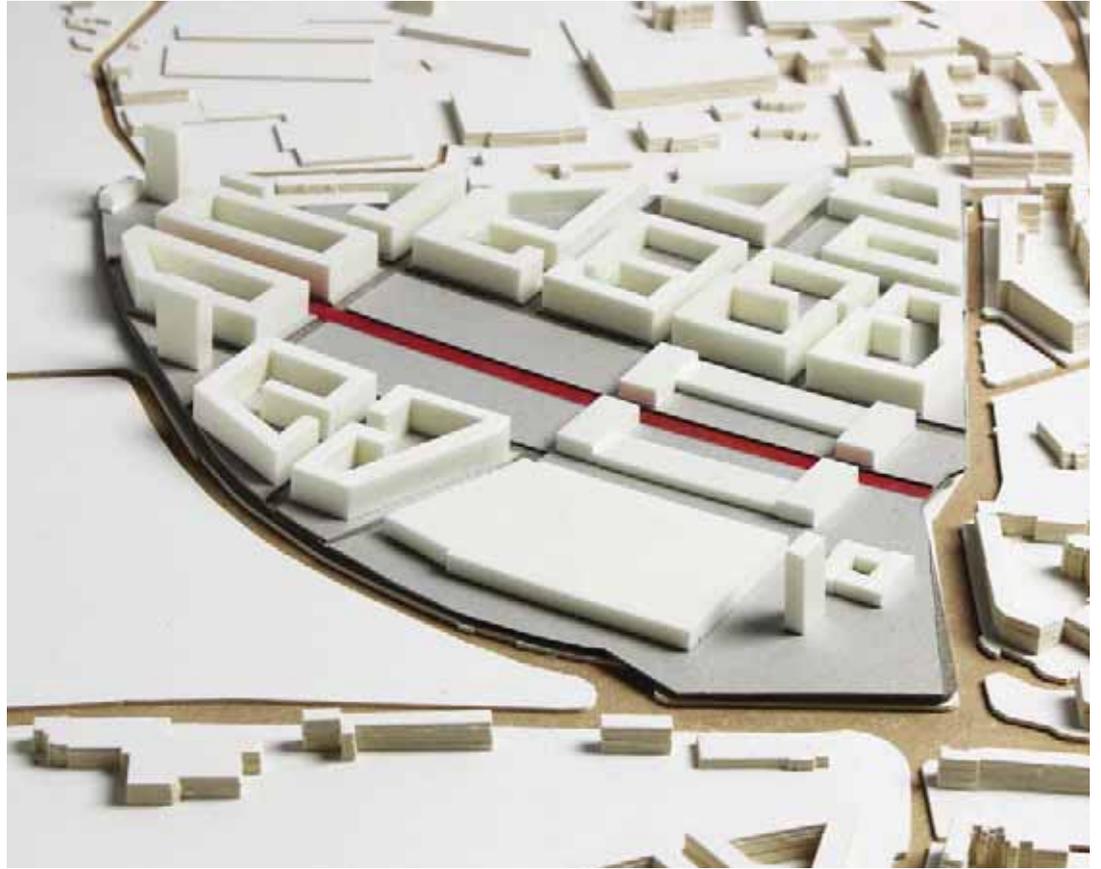
Masterplan

#Diebsteich

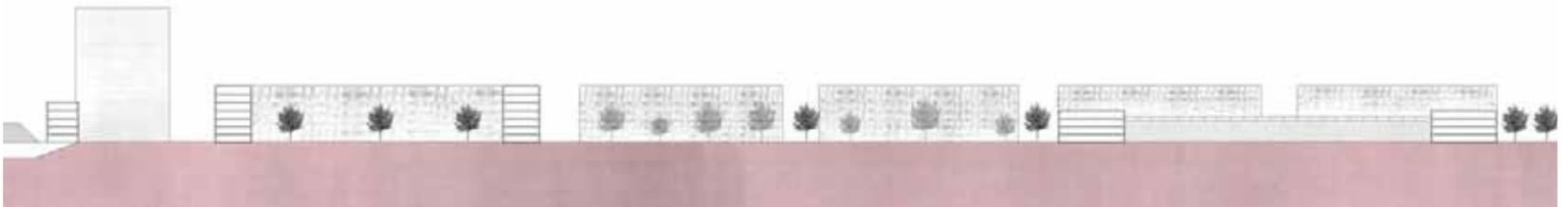
Der Bahnhof Diebsteich soll in den nächsten Jahren den Bahnhof Hamburg Altona als neuen Fernbahnhof ersetzen. Das vorhandene Industriegebiet mit geringer Wohnbebauung wird im Zuge der Umgestaltung zu einem eigenständigen, modernen Wohnquartier für junge Familien und Studenten. Das Konzept sieht eine Integration der Bestandsgebäude der Metro und der drei Postgebäude vor. Dabei dient die Grundfläche

der mittig liegenden Post-Lagerhalle als Basis eines Rasters, das die Baufelder und Straßenführung vorgibt. Das Zentrum bildet ein großer Park, durch den ein Fußgängerboulevard mit Sondernutzungen verläuft. Er verknüpft Lagerhalle und Bahnhof und ergänzt mit einer Grünabfolge aus drei Elementen die bestehende Grünachse Hamburgs: das erste Element bilden hängende Gärten, gefolgt von dem zentralen Park und begrün-

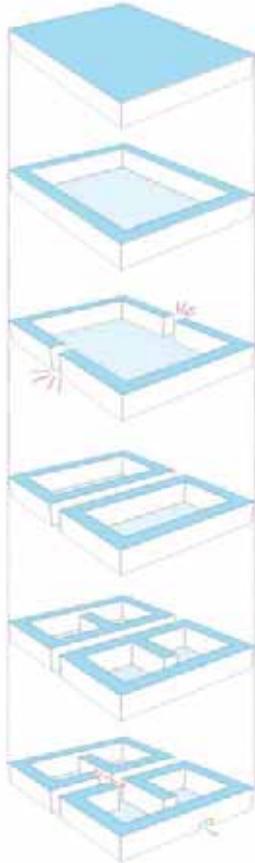
ten Fassaden. Bewusst ist eine Erschließung überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad vorgesehen. Entlang der Baufelder, die sich aus dem städtebaulichen Raster ergeben, verlaufen Anliegerstraßen. Die Wohnbebauung kann zusätzlich durch Fußwege innerhalb der Baufelder erschlossen werden. Um sich in die gebietsumgebende Bebauung einzugliedern, nimmt die Geschossanzahl der Wohngebäude von innen nach außen ab.



Entwurfsmodell



Längsschnitt

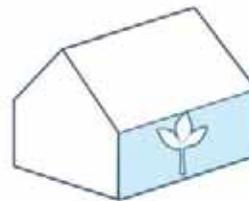


Blockrandentwicklung



Lageplan

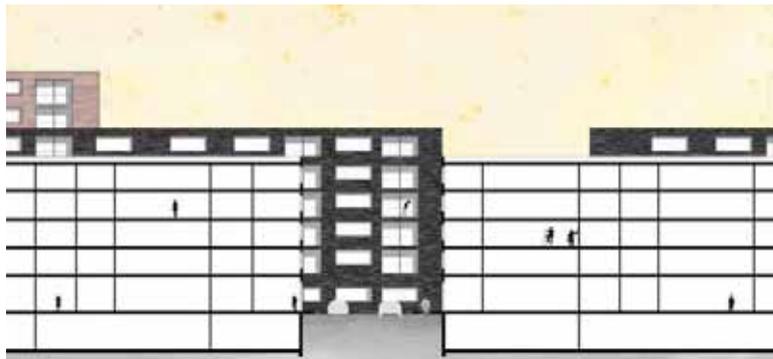
#Diebsteich



Grünraumabfolge



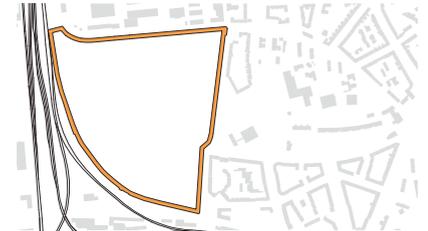
Grüne Fuge



Schnitt



Lärmeinwirkung



Bauliche Abschirmung nach außen



Grüne Fuge als Öffnung nach innen



Straßenverbindungen



Quartiersplätze



Schwarzplan



Masterplan

Grüne Fuge

Die Leitidee des Entwurfs ist eine ‚grüne Fuge‘, welche an die bestehenden Strukturen der unmittelbaren Nachbarschaft anschließt und die durch Hamburg verlaufende Grünachse fortführt. Gleichzeitig teilt sie das Gebiet in drei Teile: den nördlichen Teil mit Wohnnutzung, den südlichen mit Mischnutzung und die ‚grüne Fuge‘ (Promenade), mit gewerblicher Nutzung. Als Zonierung des Grünraums dienen Pavillons, wie auch unter-

schiedliche Bepflanzungen. Das Thema ‚Grün‘ wird außerdem in den halböffentlichen Innenhöfen in Form von Urban Gardening, in den Erdgeschosswohnungen mittels privater Außenräume fortgesetzt. Grundprinzip der Bebauungsstruktur ist der Blockrand. Die Geschossigkeit variiert zwischen fünf, sechs und acht Geschossen - dabei dienen die achtgeschossigen Hochpunkte der Orientierung. Quartiersplätze laden die Nachbarschaft zum

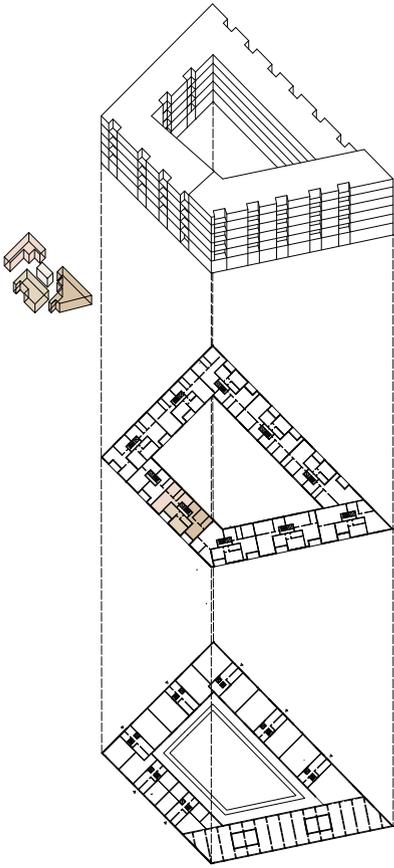
Katharina Martina Bier | Viviane Schefers
Verweilen und Kommunizieren ein. Der Bahnhofsvorplatz bildet die nord-östliche Grenze des Gebietes. Ein abschließendes Gebäude dient gleichzeitig als Vorplatz - wie auch als Gebietskante. Über eine grüne Brücke (intensives Gründach) im Bahnhofgebäude wird das Quartier über die Gleise hinweg mit dem benachbarten Stadtteil verbunden.



Entwurfsmodell



Längsschnitt



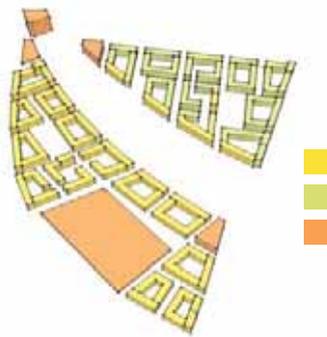
Regelgeschossplan



Lageplan



Orientierungspunkte

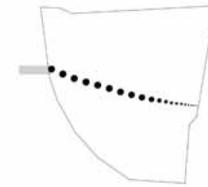


Nutzungsverteilung

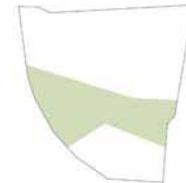
Grüne Fuge



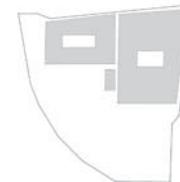
Schnitt



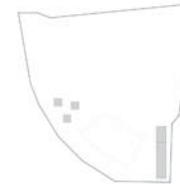
Ost-West Verbindung



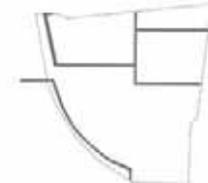
öffentlicher Grünzug



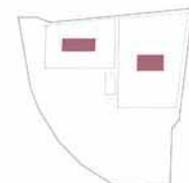
Gebäudesetzung Nord-Ost



Gebäudesetzung Süd-West



Straßen



quartiersinterne Plätze



Schwarzplan



Masterplan

Wohnen am Park

Das Konzept basiert auf klaren Verbindungswegen, die den neu gesetzten Bahnhof mit dem Wohngebiet im Westen und der Hauptverkehrskreuzung im Süd-Westen verknüpfen. Zusätzlich entsteht ein großzügiger Park mit Wäldern, Wiesen und Erholungsplätzen. Das neue Wohngebiet im Nord-Westen ist eine Mischung aus größerer und kleinerer Blockrandbebauung, wobei die größeren Blöcke als Mehrfamilienhäuser ausgebildet

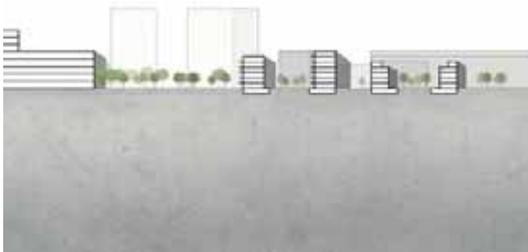
sind, die kleineren Blöcke als Townhouses. Zwei Stadtteilplätze ergeben sich aus der Anordnung der Blockrandbebauung. Um diese beiden Plätze verteilen sich öffentliche Nutzungen, wie Bäcker, Cafés und kleinere Läden. Nahversorgungseinrichtungen wie Supermarkt und Apotheke ziehen in das Erdgeschoss an die zentrale Straße im neuen Viertel ein. An die Kreuzung der Hauptstraße wird ein Büroriegel gesetzt mit der Höhe und

Längedergegenüberliegenden Wohngebäude. Drei Hochhäuser stehen entlang der Plöner Straße, die vom Bahnhof zur Hauptstraße im Süden führt. Insgesamt entsteht eine Komposition aus individuell hochwertigem Wohnen, Arbeiten und Vergnügen an einem verkehrsreich angehängenen Ort, der trotzdem „grüne Urbanität“ sichert.

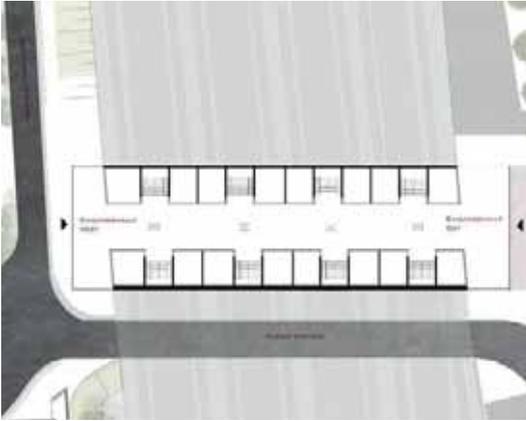
Bahar Akbiyik | Luise Scholl



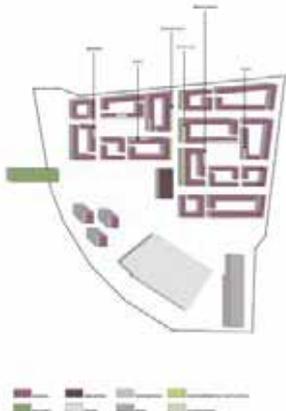
Entwurfsmodell



Längsschnitt



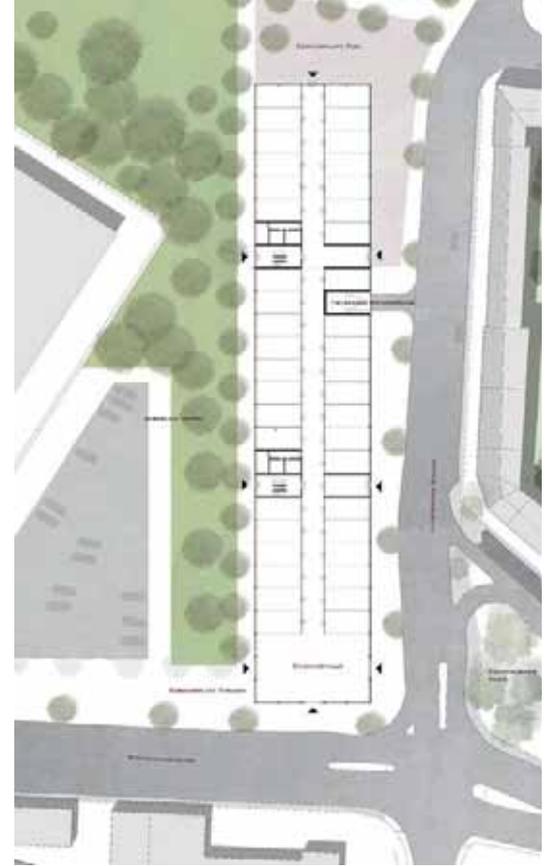
Grundriss Bahnhof



Nutzungsverteilung



Grundriss Hochhäuser



Grundriss Büros

Wohnen am Park



Blockrandbebauung



Townhouse



Bahnhof



Bibliothek



Büroriegel



Hochhäuser



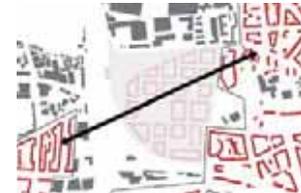
Blick auf den „Grünen Platz“



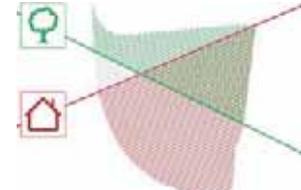
Schnitt



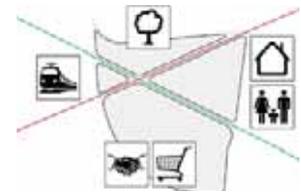
Grünraumverbindung



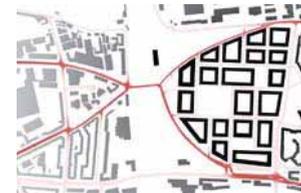
Verbindung der Wohngebiete



Überschneidung von Bebauungs- Und Grünraumachsen



Nutzungsverteilung



Straßenführung



Hochpunkte



Schwarzplan



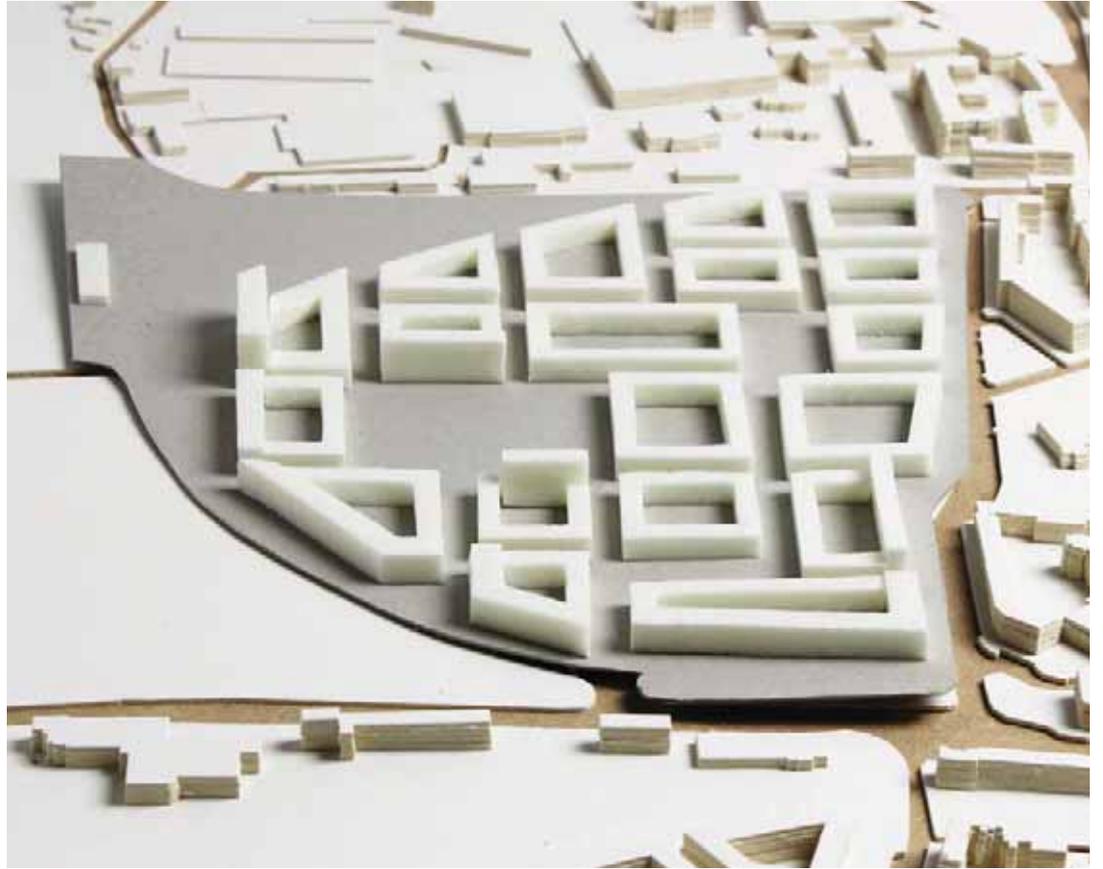
Masterplan

conneXio

Bei Betrachtung des Stadtgebiets in einem größeren Maßstab ergibt sich eine prägnante Grünraumachse, die durch das Entwurfsgebiet verläuft. Die bestehenden Gebäudetypologien, hauptsächlich Blockrand- und Zeilenbebauung, werden durch das Entwurfsgebiet unterbrochen. Ziel des städtebaulichen Entwurfs ist es, eine Verbindung (lat.: connexio) zwischen den Wohngebieten im Osten und im Westen zu schaffen. Die

dadurch entstehende Bebauungsachse schneidet sich mit der Grünraumachse im Entwurfsgebiet. Im nördlichen Bereich ergibt sich so eine große Grünfläche, im Süden wird die Blockrandbebauung fortgeführt. Familien, Paare, Singles, Studenten sowie Senioren finden im Quartier jeweils für ihre Bedürfnisse passende Wohnungen. Büros und ein Hotel sind in den äußeren Blöcken entlang der vielbefahrenen Plöner Straße vorgesehen.

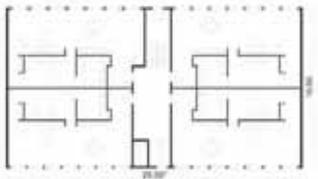
Caroline Voelker | Clara Charlotte Meyerfeldt
Die weitestgehend fünfgeschossige Bebauung wird als Besonderheit durch vier Hochpunkte ergänzt, die durch das Gebiet zum Bahnhof hin ansteigen und der Orientierung dienen. Auf Grund der Tatsache, dass die S-Bahnhaltestelle Diebsteich zukünftig dem Bahnhof Altona weichen muss, soll mit der Wasserfläche auf dem zentralen Platz auch weiterhin an den namensgebenden Teich erinnert werden.



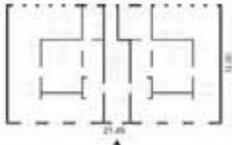
Entwurfsmodell



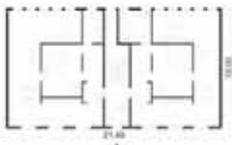
Ansicht



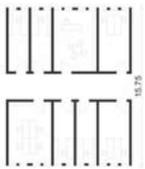
Erdgeschoss, Vierspänner



Erdgeschoss, Zweispänner



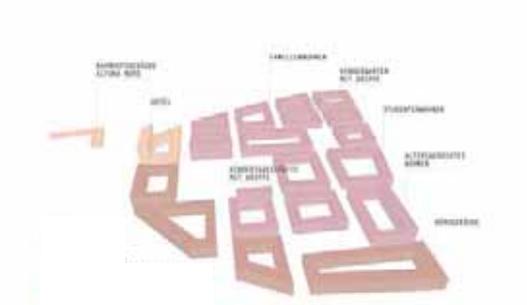
Erdgeschoss, Zweispänner



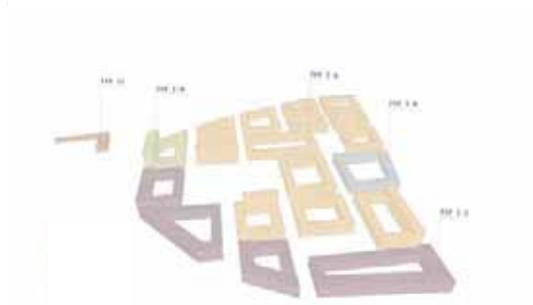
Büro, Regelgeschoss



Lageplan



Nutzungsverteilung



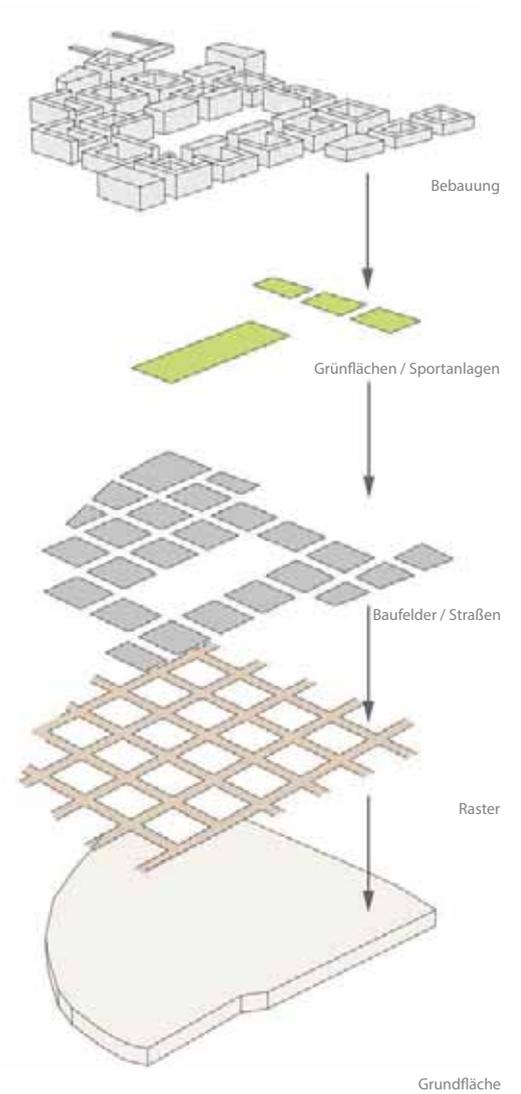
Typologien



Perspektive



Schnittansicht





Schwarzplan



Masterplan

green grid

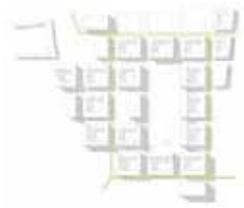
Das Ziel des Entwurfes ist es ein durchlässiges, offenes Wohnquartier. Ein Raster, das sich aus der Kubatur eines Wohnblockes ergibt und Straßen aus der Umgebung aufnimmt, dient als Grundlage der Achsen und Baufelder. Da die nahe Umgebung des Entwurfsgebietes keine Grünflächen mit Aufenthaltsqualität bietet, soll das Zentrum des Wohnquartiers eine großzügige, freinutzbare Grünfläche sein. Café und Spielplätze erweitern die

Nutzungsmöglichkeiten im Park, während Mischnutzungen von Einzelhandel bis Wohnen ihn umgrenzen. Weitere Wohnungen und auch Büros ordnen sich an den äußeren Rändern des Gebietes an. Sie sind zehngeschossige Gebäude, um den Lärm der Umgebung zu dämpfen. Vier Straßen für den motorisierten Verkehr dienen der Erschließung im Gebiet. Die Fluchten des Blockrandes entsprechen denen des Bahnhofs und beziehen

Theresa Maenz | Afssun Dolatshahi
 ihn so auf das Gebiet. Während die Grundrisse der Wohnungen eine möglichst hohe Privatsphäre anstreben, dient eine gemeinsame Eingangsflur als Erschließung des Innenhofes, in dem jeder Wohnpartei eine nutzbare Grün- und Terrassenfläche zur Verfügung steht.



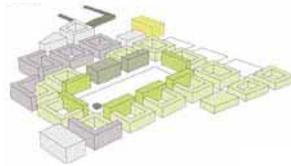
Entwurfsmodell



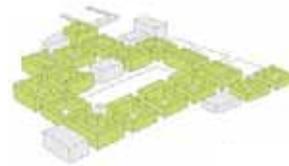
befahrbare Straßen



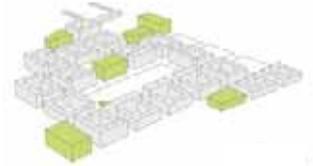
Höhenstufung



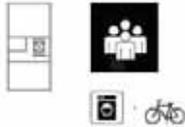
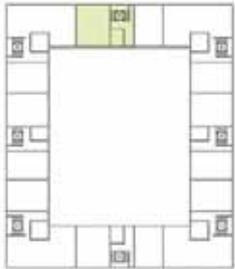
Nutzung



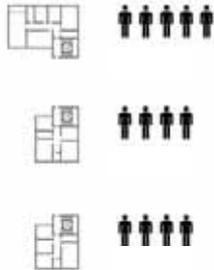
Blockrandbebauung



Sondertypologie



Regelgrundriss Erdgeschoss



Regelgrundriss Obergeschoss



Lageplan

green grid



Straßenprofile



Perspektive





Schwarzplan



Masterplan

IO.L

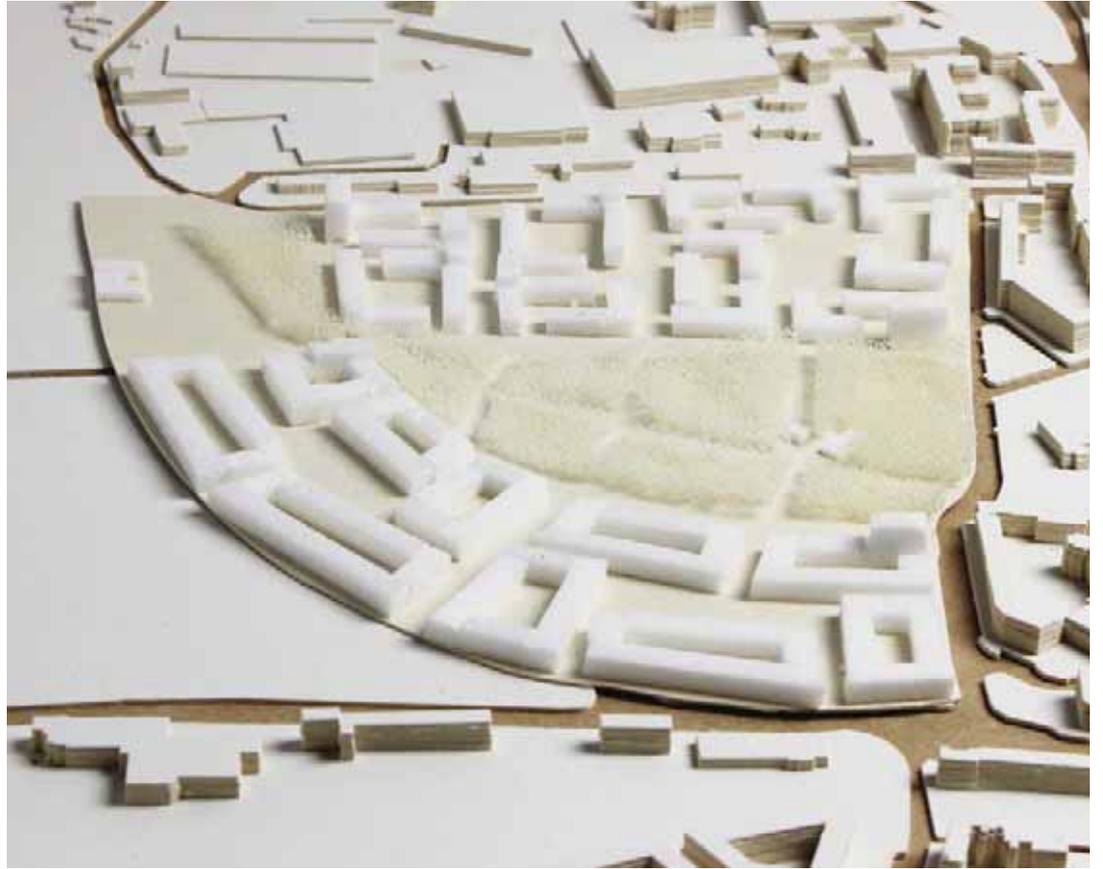
Das Konzept besteht aus einer grünen Mitte, die sich mit dem Grünraum im Osten, dem grünen Friedhof im Norden und dem Grünraum des neuen Quartiers in Mitte Altona erschließt. Um sie ordnen sich vier Quartiere an, die jeweils eine eigene Mitte in Form eines Platzes haben. Dabei stehen alle Quartierskerne nicht nur miteinander, sondern auch mit dem Zentrum Altona in Verbindung. Jedes der vier Quartiere ist eigenständig

und besitzt verschiedene Nutzungen, die private Räume gemeinsam mit öffentlichen Orten entstehen lassen. Zehngeschossige Hochpunkte sind Orientierungspunkte für jedes der Gebiete. Die Gebäudetypen ergeben sich aus wiederholten Formen, die in unterschiedlicher Anordnung neue Sichtachsen und Durchwegungen ermöglichen.

Gizem Solak | Marsieh Mehdizadeh

Bei der Zeilentypologie beträgt die GRZ 0,49 und die GFZ 1,01. Bei der Blocktypologie beträgt die GRZ 0,23 und die GFZ 1,45. Die BGF beträgt insgesamt 167.917qm.

Der großzügige Grünraum, der wie eine Achse die Quartiere trennt, ist dabei Erholungsraum und gemeinsam genutzte Fläche.



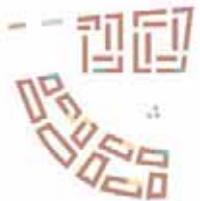
Entwurfsmodell



Längsschnitt



Platzvernetzung



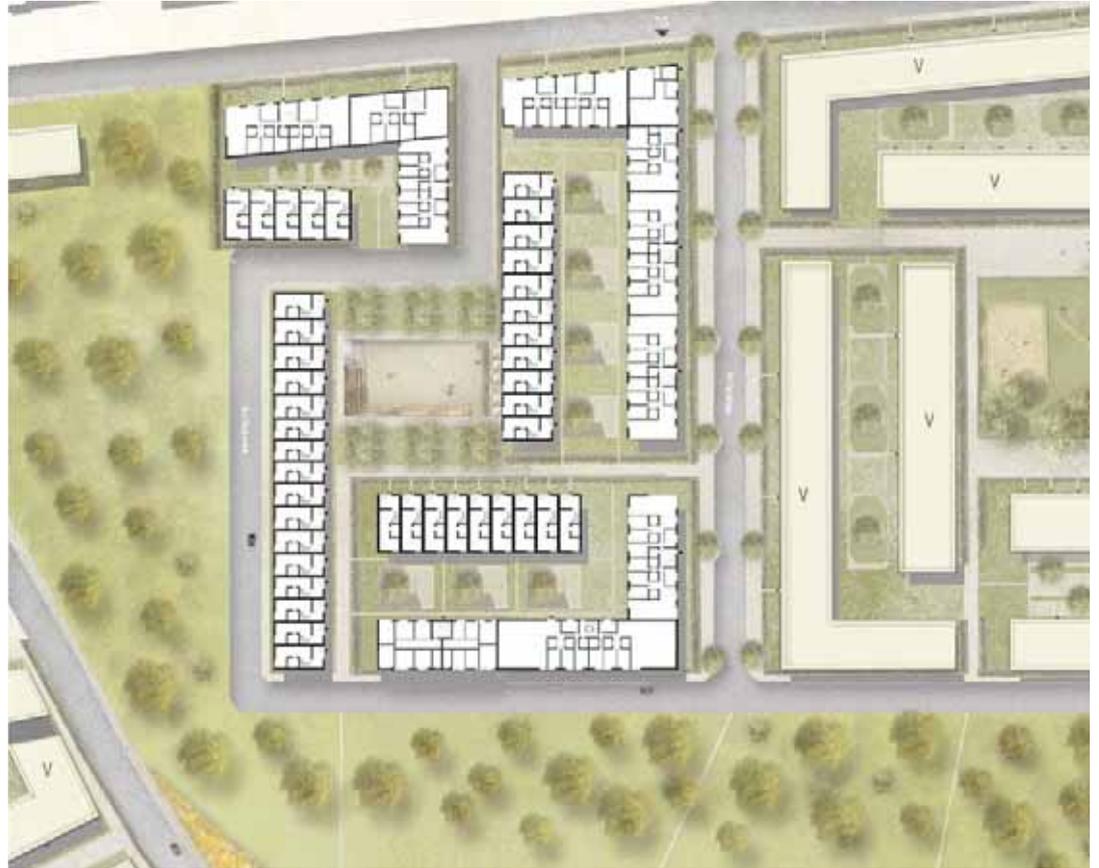
- WOHNEN
- GEMISCHT | WOHNEN
- DIENSTLEISTUNG | WOHNEN
- HOTEL
- KITA | JUGENDHEIM
- BAHNHOF

Nutzungsplan



- ▬ AVTOSTRAßEN
- ▬ FUßGÄNGER

Verkehrsplan



Lageplan

IO.L



Perspektive



Schnittansicht



Erschließung und Plätze



Grünflächen



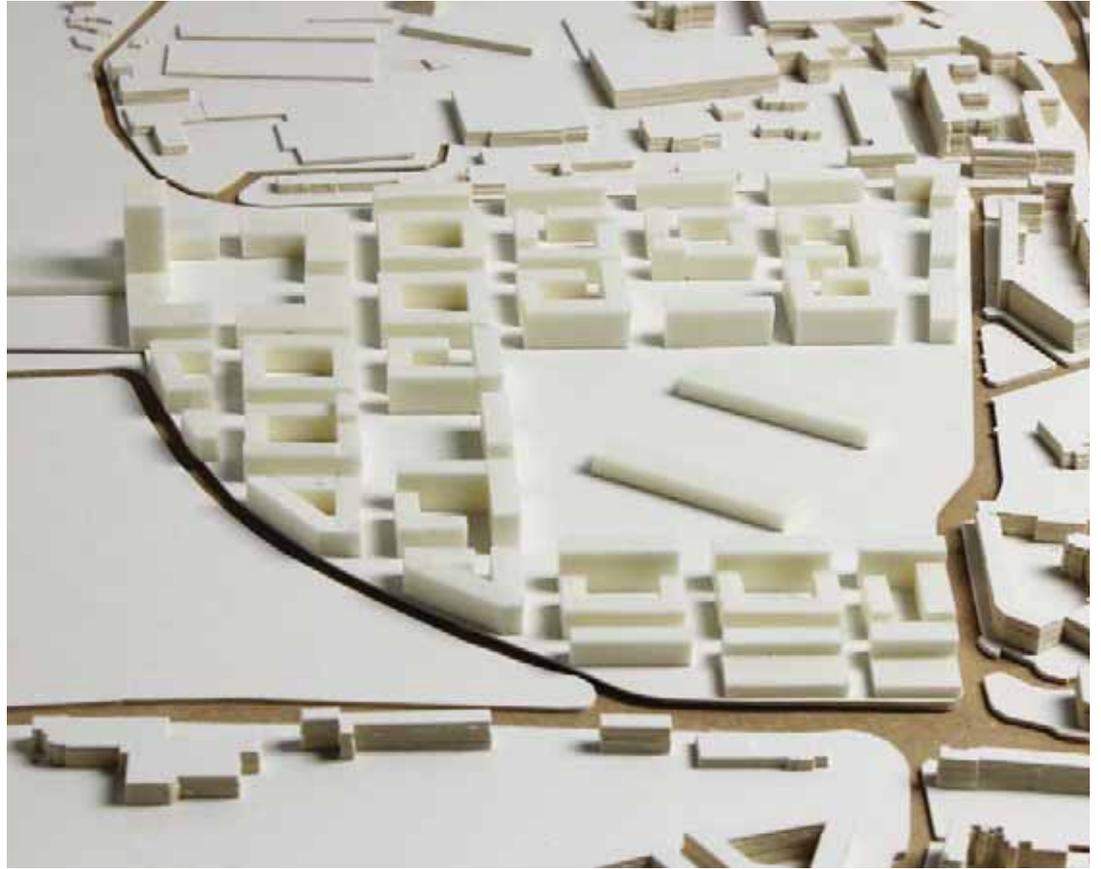
Nutzungen



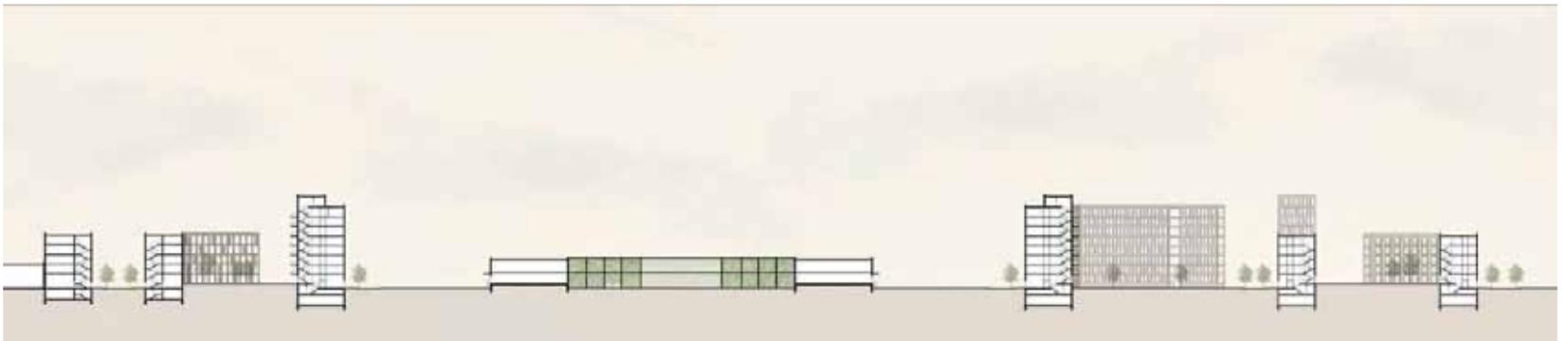
GRZ



GFZ



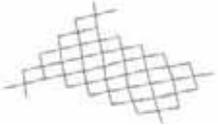
Entwurfmodell



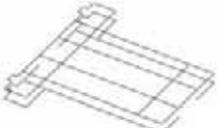
Längsschnitt



Begrünung der Dachelemente



Dachelemente



horizontales Traggerüst



vertikale Begrünung



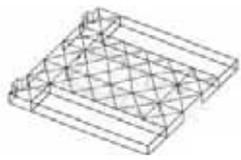
vertikales Traggerüst



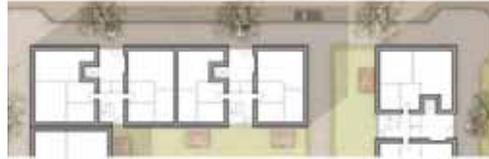
begehbare Durchwegung



öffentlich bespielbare Riegel



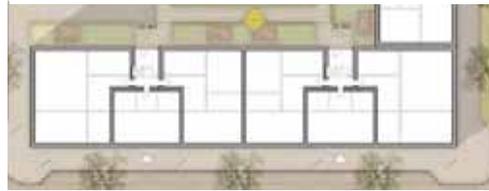
Ensemble Postgebäude



Zweispänner / Einzimmerwohnung



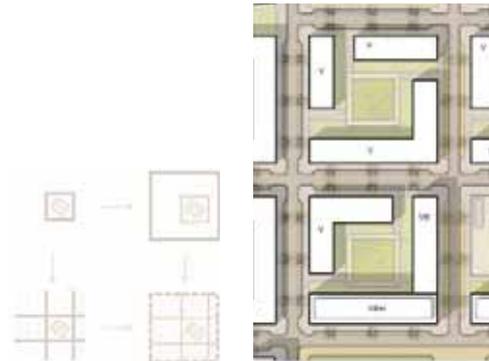
Zweispänner / Zweizimmerwohnung



Dreispänner / Ein- und Zweizimmerwohnung



Lageplan



vom Bestand zum Raster

Straßenschnitt

meet `n green



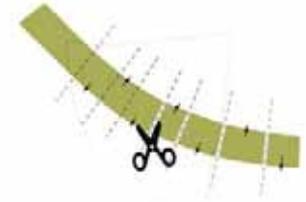
Perspektive



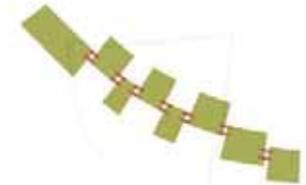
Ansicht



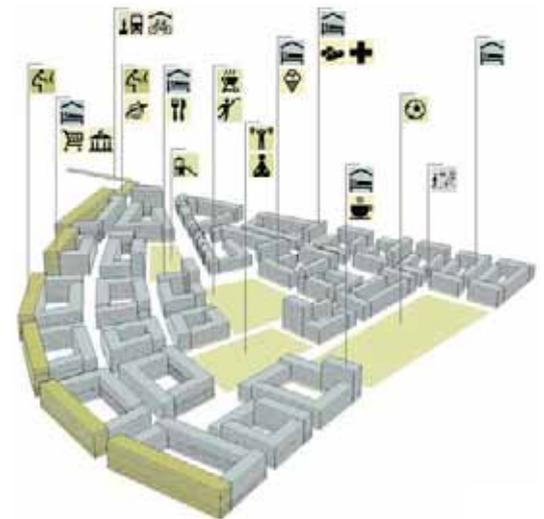
Erweiterung des Grünraumes



Unterteilung und Verschiebung



Schaffung von Übergangsbereichen



Nutzungsverteilung



Schwarzplan



Masterplan

Quartier Diebsteich

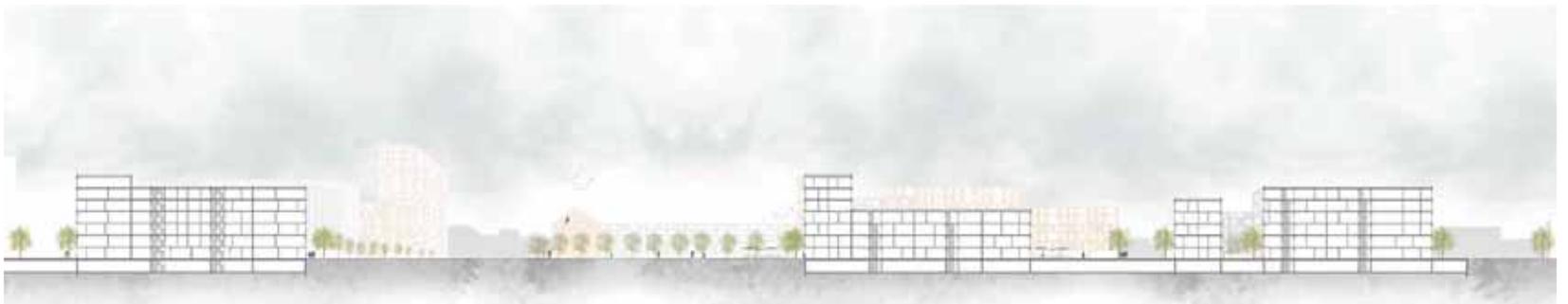
Grundlage des Konzepts bildet ein östlich an das Gebiet angrenzender Grünstreifen. An diesen knüpft das Quartierinterne Grün an und verbindet so Bestand mit Entwurf. Der Grünraum wird durch gezielte Eingriffe in kleinere Einzelflächen unterteilt. Jede von Ihnen erhält dabei eine differenzierte, freizeitorientierte Nutzung; alle werden in nördliche bzw. südliche Richtung gegeneinander verschoben. Die ent-

standenen Überschneidungsbereiche schaffen eine Verbindung und ermöglichen zugleich eine privatere Atmosphäre in den zurückliegenden Flächen. Die Bebauungsstruktur reagiert auf den umliegenden Bestand mit einer geschlossenen Blockrandbebauung im Süden und einer kleinteilig aufgelockerten, niedrigeren Struktur im Norden. Zur besseren Orientierung ist jeder Grünfläche ein Hochpunkt in Form eines zwölfstöckigen

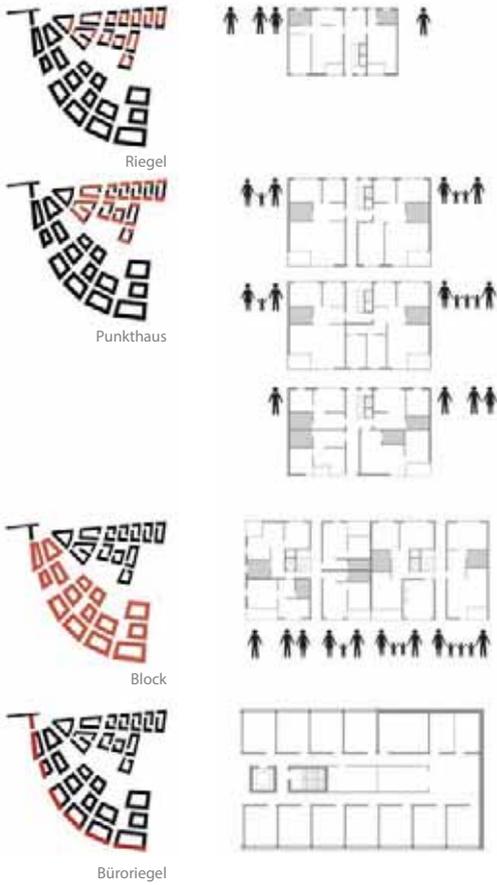
Alina Bayrak | Franziska Oelschlaeger
Gebäudes zugeordnet. Des Weiteren befindet sich in jedem Quartier ein öffentlicher Platz mit Nahversorgungseinrichtungen. Aufgrund der starken Lärmbelastung durch Bahnverkehr süd- und westseitig werden dort zum Schallschutz tiefere, sowie höhere Riegel in die Blockrandbebauung integriert. Der fahrende Verkehr wird größtenteils aus dem Gebiet ausgegliedert, die Haupteinschließung erfolgt über Fuß- und Radwege.



Entwurfsmodell



Längsschnitt



Lageplan

Quartier Diebsteich





Centralpark



Waldpark



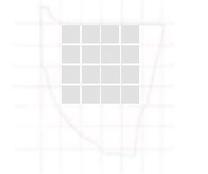
Erschließung



Hochpunkte mit Blickbeziehungen



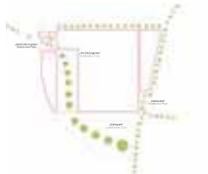
Wegbeziehung der Hochpunkte



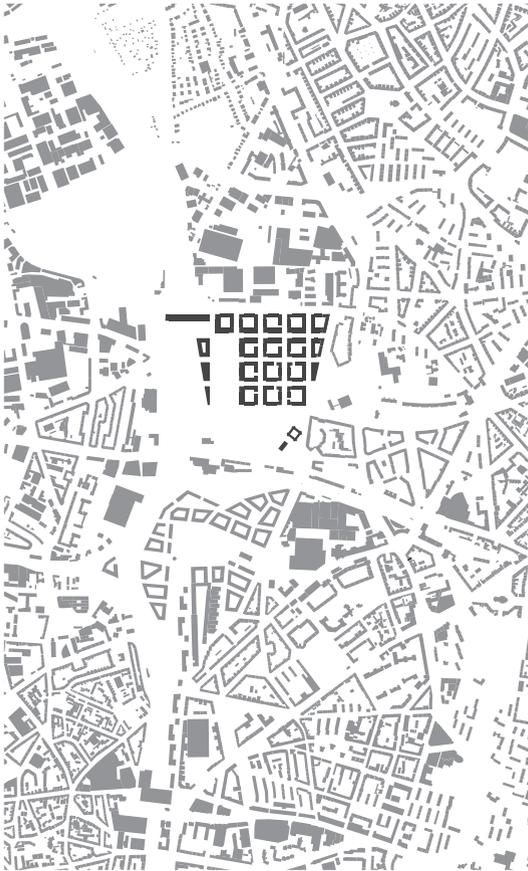
Idee Raster 4x4



Ordnungsstruktur



Grünflächen



Schwarzplan



Masterplan

Diebsteich 4x4

Die Leitidee des Entwurfes ist es, ein urbanes Stadtviertel zu schaffen, das sich natürlich in die vorhandenen Strukturen der Umgebung einfügt. Ein wichtiges Hilfsmittel zur Realisierung und Strukturierung ist dabei ein Raster. Dieses orientiert sich an der nördlich gelegenen Waidmannstraße und bildet in seinen Dimensionen den Mittelwert zwischen den großformatigen Industriehallen des Entwurfsgebietes und der Blockrandbe-

bauung des Umfeldes. Folglich ergeben sich drei verschiedene Flächen. Der gerasterte Teil besteht aus der „Schale“ und dem Zentrum unseres Gebietes, „4 x 4“. Im Süden bricht der „Diebspark“ mit dem Raster und stellt somit nicht nur optisch, sondern auch konzeptionell einen Gegenpol zur Bebauung dar. Die öffentlichen Grünflächen bestehen aus „Diebsgarten“ und „Diebspark“. Das Zentrum wird größtenteils zum Wohnen

Jano Fischer | Tim Germashausen | Juan Carlos Sousa Stolte

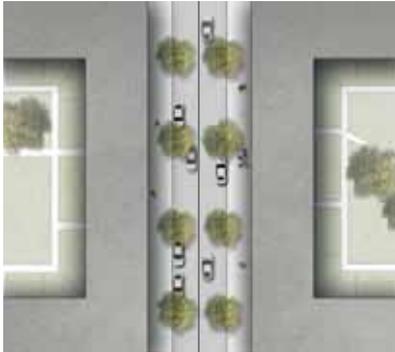
genutzt. In der westlichen „Schale“ findet hauptsächlich Gewerbe- und Büronutzung statt, wodurch die Bahnhoftnähe betont wird. Die östliche „Schale“ hebt sich durch studentisches Wohnen und Wohngemeinschaften ab. In den Innenhöfen gibt es private Gärten für Bewohner des Erdgeschosses und eine halböffentliche Mitte als sozialen Treffpunkt.



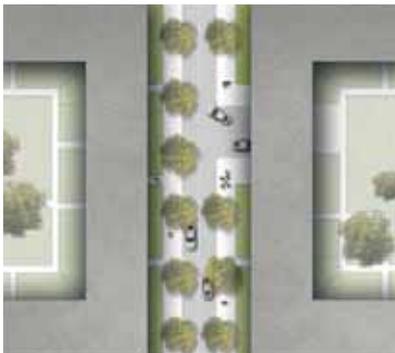
Entwurfsmodell



Längsschnitt



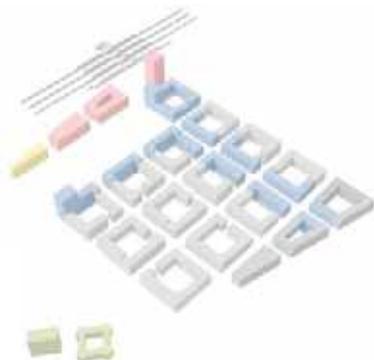
Straßenraum harter Übergang Fassade - Straße



Straßenraum weicher Übergang Fassade - Straße



Lageplan

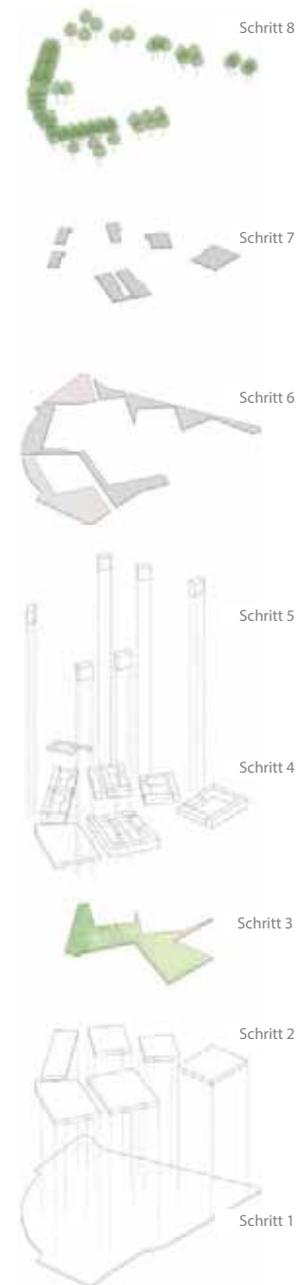


Nutzungsverteilung

Diebsteich 4x4



Perspektive



Isometrie



Schwarzplan



Masterplan

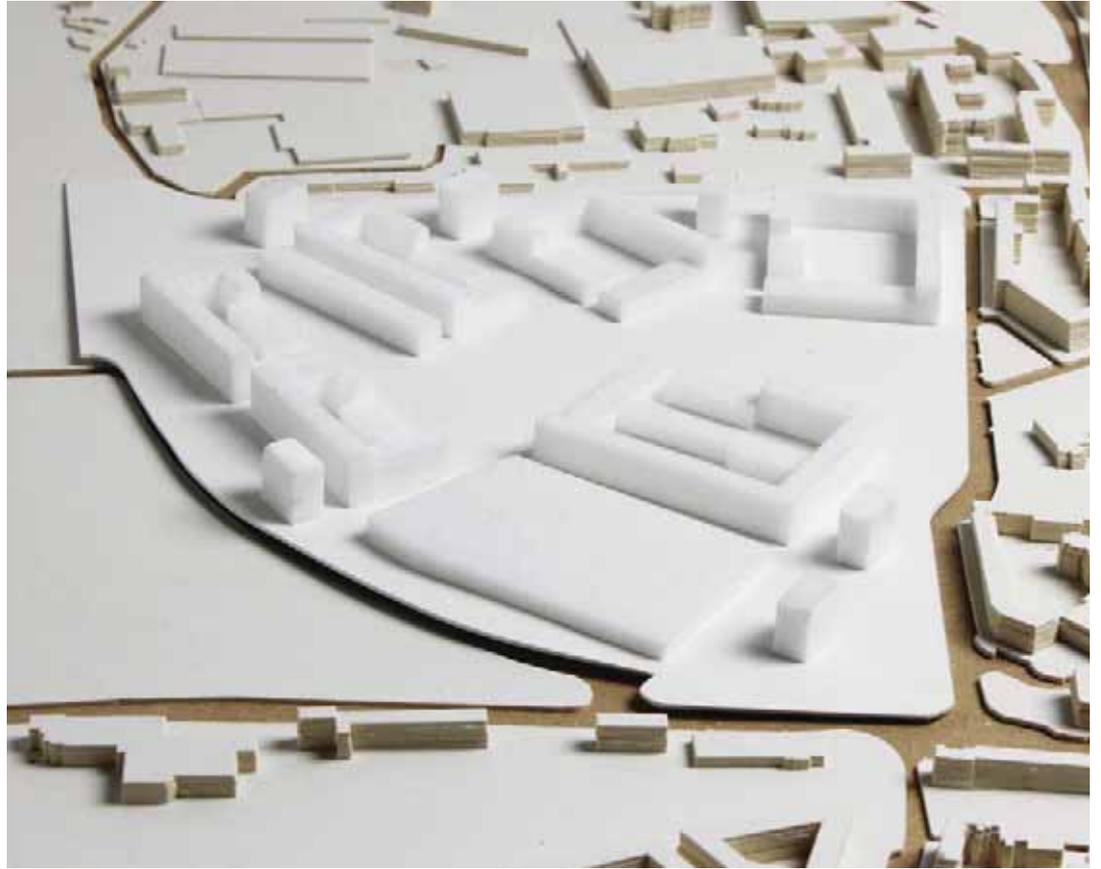
Footprints

Lesley Fischer | Hanna Paff

Dem Entwurf, 'Footprints' liegt die Leitidee einer Beibehaltung der vorhandenen Großstrukturen im Entwurfsgebiet zugrunde, um dessen starken Charakter zu erhalten. Der Hauptansatz ist es, auf den 'Fußabdrücken' der Bebauungsstruktur die neuen Wohnschollen zu errichten. Dabei steht ein sensibler Umgang mit dem Bestand im Vordergrund. Auf den ehemaligen Grundstrukturen entstehen so fünf neue Wohnschollen, die in freien

Formen zueinander stehen. Um die Schollen stärker miteinander in Bezug zu setzen, werden sie über einen gemeinsamen öffentlichen Grünpark verbunden, der zudem die schon vorhandene Grünachse Hamburgs komplementiert. Alle Schollen werden als Blockrand ausgebildet, welcher die Erschaffung eines gemeinsamen Innenhofs erlaubt. Des Weiteren wird jeder Scholle ein Hochpunkt zugeordnet, der durch eine deutlich urbanere

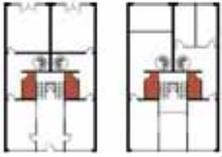
Besiedlung zu den weit gefassten Schollen im Kontrast steht und als Orientierung im Gebiet dient. Die entstehenden Restflächen werden mit unterschiedlichen Oberflächen und Bäumen in unterschiedlichen Rastern versehen. Die Setzungen der Bäume und die Materialität der Oberflächen geben Auskunft über die Art der Nutzung und den Privatheitsgrad.



Entwurfmodell



Längsschnitt



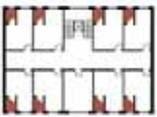
Hollandhaus



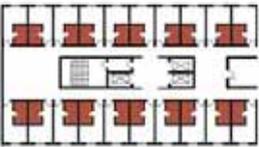
Zweispänner



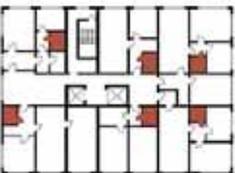
Dreispänner



Studentenwohnheim



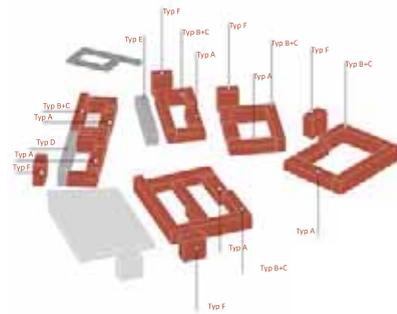
Hotel



Wohnturm



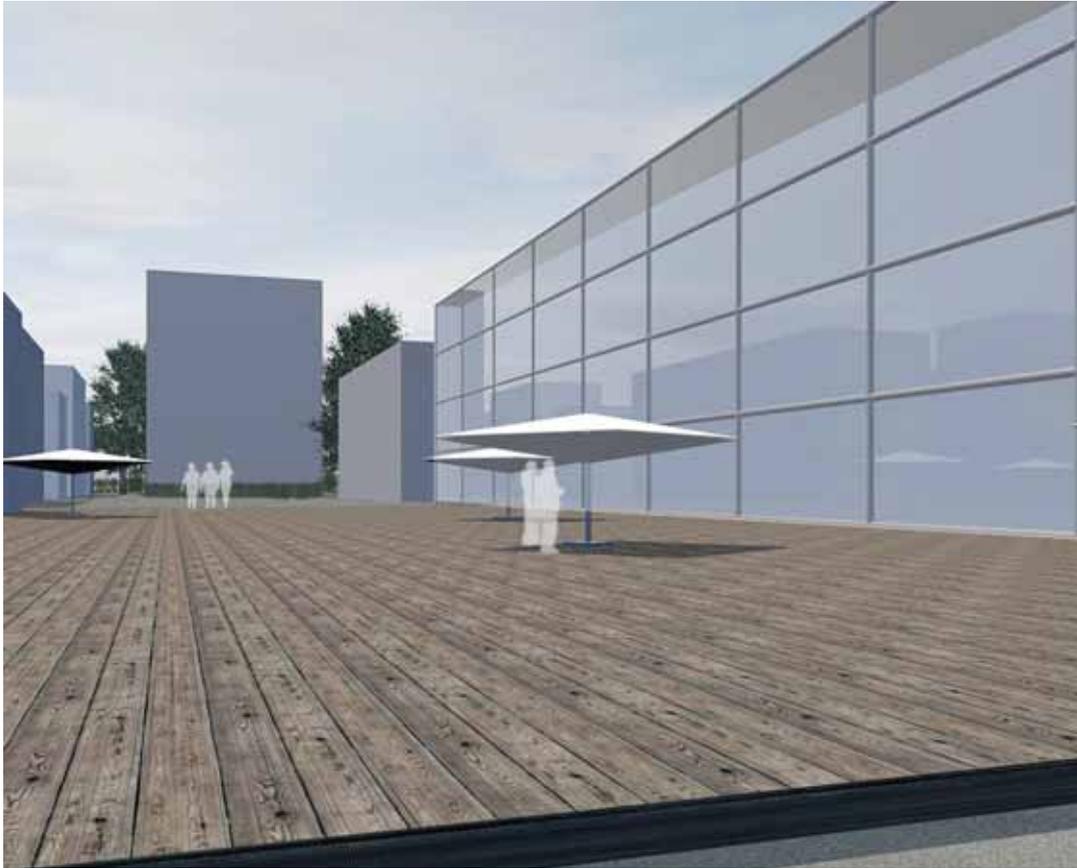
Lageplan



Typologien

Nutzungsverteilung

Footprints



Perspektive



Schnitt



Grünstreifen



Bestandsgebäude



Raster



Bebauungsfelder



Bebauungsstruktur



Bäume



Plateaus



Schwarzplan



Masterplan

„Diebsteich“

Der Entwurf „Diebsteich“ gründet sich auf ein einfaches, orthogonales Raster, welches anhand der alten Postgebäude entwickelt wurde. Eine Grünverbindung vernetzt die Grünachse in Südost und das große Friedhofsgebiet im Nordwesten. Aus diesen beiden vorhandenen Festpunkten ergibt sich die Grünachse, von der orthogonal dazu zwei weitere, schmalere Grünstreifen abgehen. Die Bebauung gliedert sich in vier

Wohnquartiere und ein Bahnquartier. Die Bebauungsstruktur besteht hauptsächlich aus offenen Blöcken, deren vierte Seite mit einer Zeile versehen wird. An den Endpunkten der Grünachsen sind Hochpunkte gesetzt. Die einzelnen Blöcke stehen zur Unterscheidung zwischen privat und öffentlich auf Plateaus. In Bahnhoftnähe befinden sich drei verschieden große und unterschiedlich ausgerichtete Türme. Der größte

bildet das eigentliche Bahngebäude, für die beiden anderen Türme sind Büronutzungen vorgesehen. Das Gebiet ist frei von motorisiertem Verkehr. Die Erschließung erfolgt über die, an das Gebiet grenzenden Straßen und über je eine Einfahrt zu jedem Quartier in Form eines shared space. Unterhalb der Gebäude befinden sich Tiefgaragen, welche direkt angefahren werden können.

Lena Borchert | Laura Schröder

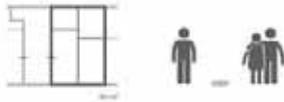


Entwurfsmodell

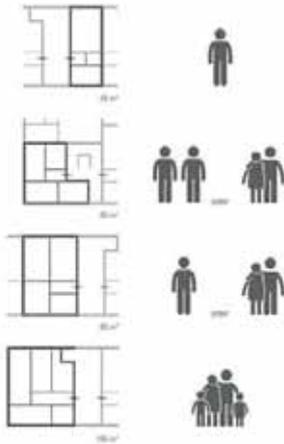


Ansicht

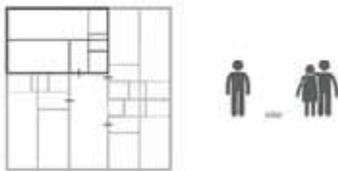
Zeile / Zweispänner



Blockrand
Zweispänner



Punkthaus
Vierspänner



Grundrisse



Lageplan

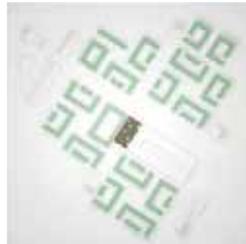
„Diebsteich“



Bestandsgebäude



Hochpunkte



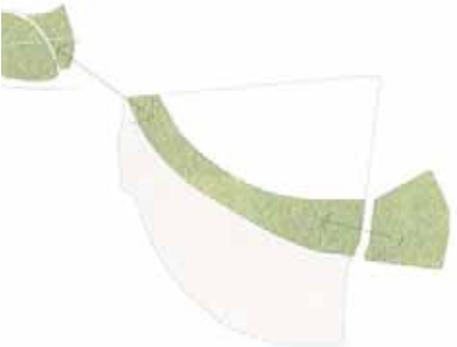
Blöcke



Bahnhofsgebiet



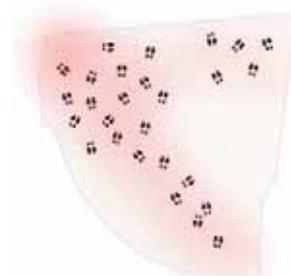
Perspektive



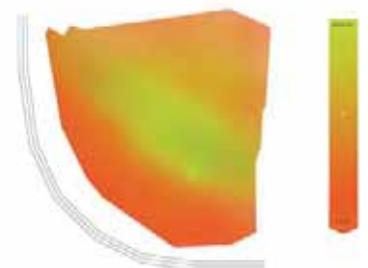
Grünerweiterung



Dreiteilung



Verkehrsaufkommen



Lärmpegel



Schwarzplan



Masterplan

Green Mile

Grundstruktur ist eine Dreiteilung des neuen Gebietes, bei der die wesentlichen Straßen auf den neuen Bahnhof fluchten. Die zwei außen liegenden Gebiete beinhalten eine gemischte Nutzung aus Wohnen, Dienstleistung und Büro und umgeben eine freie Grünfläche für Freizeit, Erholung und Sport. Der Grünstreifen, „the green mile“, dient als Verbindung zu dem schon vorhandenen Grünstreifen Hamburg Altona. Im Süden

leitet dann ein Boulevard den Hauptstraßenverkehr in Richtung Bahnhof. Fußgänger und Fahrradfahrer haben die Möglichkeit den Weg durch den „green mile“ zu nutzen. Am Hauptbahnhof lädt großer Platz mit Sitzbänken zum Verweilen ein, zudem gibt es Einkaufsmöglichkeiten. Im Norden sind neben dem Einzelhandelsgebäude am Bahnhof überwiegend Wohnungen als Blockrandbebauung oder als großzügig geschnittene

Townhouses angesiedelt. Im Süden wiederum findet man neben dem Bestandsgebäude der Metro weitere Wohngebäude, sowie mehrgeschossige Bürobauten. Insgesamt wird eine Mischung innerhalb jedes Gebietes angestrebt, um den Bewohnern sowohl das Wohnen als auch das Arbeiten und die häusliche Versorgung zu erleichtern.

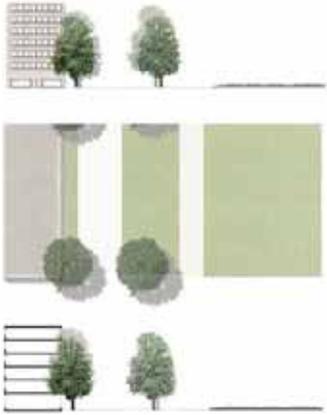
Jeiwa Fakeri | Hescha Rasho



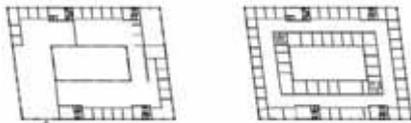
Entwurfsmodell



Längsschnitt



Straßenprofil



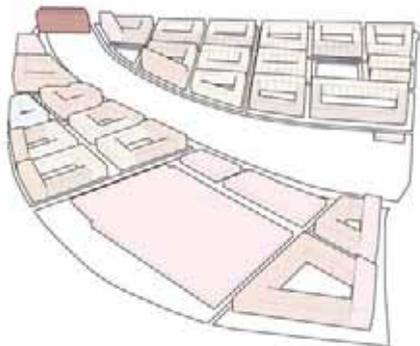
Büro



Wohnen



Lageplan



Nutzungsverteilung

Green Mile



Teilnehmende Studierende	Bahar Akbiyik	Franziska Oelschlaeger
	Alina Bayrak	Hanna Mareike Paff
	Lena Buchert	Carina Paulsen
	Katharina Martina Bier	Anna Peric
	Afssun Dolatshahi	Hescha Rasho
	Jeiwa Fakeri	Viviane Schefers
	Jano Malte Fischer	Luise Scholl
	Lesley-Anne Fischer	Laura Elisabeth Schröder
	Lisa Freke	Anna Serverin
	Tim Germashausen	Gizem Solak
	Theresa Maenz	Juan Carlos Sousa Stolte
	Marsieh Mehdizadeh	Caroline Voelker
	ClaraCharlotteMeverfeld	Lea von Wolframsdorff



Vertr. Prof. Carl Herwarth v. Bittenfeld



Dipl.-Ing. Daniel Dickmann



Dipl.-Ing. Radostina Radulova

Wir danken für Ihre Unterstützung und Gastkritiken:

Christian Marx, Reinhild Wenzel, Johannes Gerdemann
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt | Hamburg

Knut Marscholek-Ucker
Deutsche Bahn AG | Station und Service

André Poitiers
André Poitiers Architekt | Stadtplaner | RIBA

Dirk Seyffert, Jeanette Kühl
gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner

Peter C. Kowalsky
HafenCity Hamburg

Dr. Joachim Rosenberger
ehem. wiss. Mitarbeiter | IES | Leibniz Universität Hannover

Beteiligte

