

# Parkhäuser zu Wohn- und Lebensorten

Chancen für die Quartiersentwicklung

Herausforderungen an den Prozess

Ein Bericht des MUT Urban Trust



# Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
Übergeordnete Ziele	8
These	9
Parameter	10
 <b>Maßnahmen</b>	 <b>12</b>
Parkhaus Gröninger Hof	14
Parkhaus Große Reichenstraße	16
Parkhaus Rödingsmarkt	20
Altstadtküste	22
Straßenpark	24
Katharinenfleet	25
Brücken im Umfeld	26
Studentische Visionen - Radikal Normal	28
 <b>Ausgangslage</b>	 <b>34</b>
Maßstab Stadt	36
Die Hamburger Innenstadt	38
Historie Hamburg	40
Referenzen - Stadt	42
Maßstab Quartier	46
Historie des Quartiers	47
Referenzen - Quartier	48
Transformationspotenzial	52
Typologie Parkhaus	53
Parkhaus Neue Gröningerstraße	54
Parkhaus Große Reichenstraße	58
Parkhaus Große Reichenstraße	60
Checkliste	66
Wirtschaftlichkeitskonzept	68
UmBauen im Anthropozän	70
Architektonische Strategien für den Umbau	71
Ökobilanz	72
Referenzen - Parkhaus	78
Menschen	86
Expert:innen	90
Expert:innen im Quartier	102
 <b>Empfehlungen</b>	 <b>104</b>
Ausführliche Empfehlung	106
Glossar	110
Begrifflichkeiten	116
Impressum	118





# Einleitung

In vielen deutschen Innenstädten ist zu beobachten, dass die traditionelle Rolle des Stadtkerns als Handelszentrum zunehmend erodiert. Die weltweite Pandemie hat diesen Prozess beschleunigt, indem sie den stationären Einzelhandel weiter zurückdrängt und eine immer weniger belebte Innenstadt außerhalb der üblichen Geschäftszeiten hinterlässt. Ebenfalls verändert die zunehmende Arbeit im Homeoffice die Bedeutung der Innenstädte als Bürostandort. Doch der steigende Leerstand kann auch als Chance betrachtet werden. In diesem Wandel entstehen Möglichkeiten für neue Nutzungen, die bisher im Zentrum wenig oder gar keinen Platz fanden: Kultur und Bildung, Handwerk und Gewerbe sowie Wohnraum. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, müssen die zentralen Orte in unseren Städten auch auf städtebaulicher Ebene neu verhandelt werden.

Für wen soll die Innenstadt der Zukunft sein? Wer wird dort arbeiten, wer wird dort leben? Wer wird sie frequentieren und wie? Diese Veränderungen betreffen nicht nur die Nutzung der Innenstadt, sondern auch ihre Nutzer:innen. Damit wird ebenfalls die bisherige Fokussierung auf das Auto und den damit verbundenen Verkehr mit dem dazugehörigen Verständnis von Mobilität neu gedacht.

Der Forschungsbericht "Parkhäuser zu Wohn- und Lebensorten" gibt einen Überblick, ob und wie die Umnutzung und der Umbau von Parkhäusern zu Wohn- und Lebensräumen ein Initial- und Beschleunigungsfaktor für die sozial-ökologische Transformation am Beispiel des Hamburger Quartiers "Südliche Altstadt" sein kann. Dabei werden verschiedene Transformationsprozesse und Potenziale aufgezeigt, welche anhand von entwickelten Parametern eingeordnet werden. Anhand verschiedener Referenzprojekte wird aufgezeigt, wie ähnliche Transformationen bereits stattgefunden haben und was für Mehrwerte für das Quartier in diesem Zusammenhang generiert wurden. Am Untersuchungsgegenstand der südlichen Altstadt werden ebenfalls anhand von konkreten Maßnahmensteckbriefen mögliche zukünftige kleine und größere Eingriffe aufgezeigt, welche die Qualitäten des Quartiers steigern. Während konkret anhand einer architekturtypologischen Untersuchung dreier Parkhäuser deren Möglichkeitsräume für gelungene Transformationen diskutiert und verschiedene Szenarien skizziert werden. Dabei wird das Thema der bestehenden und neuen Umbaukultur sowie des Bauens im Bestand hinsichtlich klimatischer Entwicklungen dargestellt. Eine gelungene Transformation lässt sich in unserer heutigen Zeit nicht ohne radikal ökologische Maßnahmen denken. Ferner wird allerdings auch aufgezeigt, dass weitere Kriterien wie soziale Gerechtigkeit und belebende Nutzungen Voraussetzungen sind, die es zu berücksichtigen gilt. Der Forschungsbericht knüpft an den bereits stattfindenden Paradigmenwechsel über Innenstädte an und dient als Katalysator diese stattfinden zu lassen, indem klare Handlungsempfehlungen abgebildet werden.

## Warum Parkhäuser?

Innerstädtische Parkhäuser sind in der Regel große monofunktionale Gebäude aus der Zeit des autogerechten Umbaus der Städte. Im Zuge der aktuellen Mobilitätswende sinkt ihre Auslastung. Alternative Parkierungsmodelle, wie beispielsweise die

Mehrfachnutzung privaten Parkraums bieten sich an. Zudem befinden sich im Fall Hamburgs die Parkhäuser in städtischem Besitz (Sprinkenhof GmbH) und sind somit politisch „verfügbar“. Sie bieten sich für strategische Interventionen zur Wiederbelebung der Innenstadt durch Wohnen, Gewerbe und mehr an, können damit auch Impulse für das städtische Umfeld auslösen.

In unserer Untersuchung bilden die Parkhäuser Rödingsmarkt (knapp 800 Stellplätze), Große Reichenstraße (knapp 1.000 Stellplätze) und Neue Gröninger Straße (einst 550 Stellplätze) markante Eckpunkte eines heute von nur 1.512 Menschen bewohnten Quartiers. Das Modellprojekt Gröninger Hof in unserem Untersuchungsgebiet, mit der geplanten Umwandlung eines Parkhauses in ein Wohn-, Gewerbe-, Begegnungs- und Begrünungsprojekt zeigt dies bereits exemplarisch. Allerdings sind der bauliche Zustand, die große Tiefe der Objekte sowie die zumeist niedrige Deckenhöhe auch Herausforderungen, die bei einer Umnutzung bedacht werden müssen.

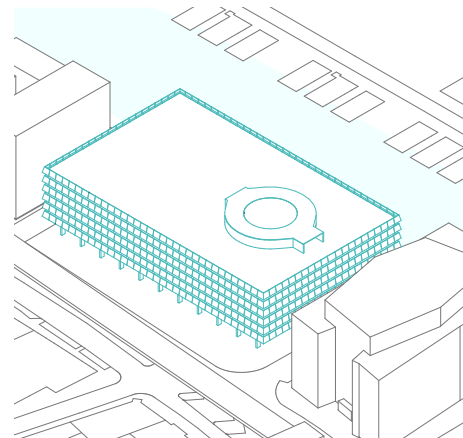
## Sterbende Innenstädte

Die Zukunft der Städte spielt eine entscheidende Rolle für die Zukunft des Planeten. Laut UNCTAD, der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung, machen weltweite Landfluchtbewegungen die Städte zu zentralen Akteuren für die dringend notwendige sozial-ökologische Transformation im Rahmen der 17 Nachhaltigkeitsziele und der Neuen Leipzig Charta von 2020, welche von der Europäischen Union verfolgt wird. Ein integraler Bestandteil dieser Ziele ist der Ansatz „Gesundheit in allen Politikbereichen“ als übergreifendes Programm.

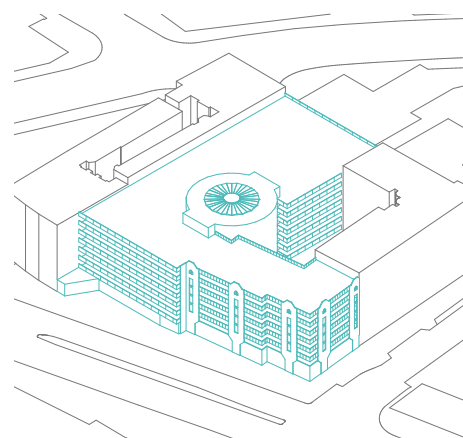
Obwohl wohlhabende und traditionsreiche Stadtstaaten wie Hamburg nicht die quantitativen Ausmaße von Megastädten mit 5 bis 30 Millionen Bewohner:innen haben, können sie dennoch als exemplarische Vorreiter für erfolgreiche Transformationsprozesse dienen. Denn auch in Hamburg sind die Herausforderungen offensichtlich. Der bisherige deutliche Fokus liegt darauf, die Innenstadt bequem mit dem Auto zu erreichen, wobei eine generelle geringere Lebensqualität der (wenigen) Anwohner:innen oft in Kauf genommen wird. Es werden die Menschen im Auto auf den Straßen anstelle derer, die sich in den Gebäuden und Wegen in der Nachbarschaft konstituieren, priorisiert.

Zudem lässt ein Mangel an qualitativ hochwertigem Wohnraum und den entsprechenden Einrichtungen wie Naherholung oder Kinderbetreuung in der Innenstadt feststellen. Die Konsequenz ist eine geringe Belegung der Innenstadt außerhalb der Geschäftszeiten. Trotz des erklärten Ziels der Regierung, mehr Wohnraum in der Innenstadt zu schaffen, entstehen jedoch häufig nur neue Gebäude, in denen wenig oder sehr teurer Wohnraum angeboten wird. Auch auf Bundesebene wird im Jahr 2024 an dem Ziel: „mehr bezahlbaren und klimafreundlichen Wohnraum schaffen“ festgehalten, denn die Wohnungsknappheit betrifft viele: Mindestens 400.000 neue Wohnungen werden pro Jahr gebraucht, um den Bedarf an Wohnraum zu decken“ (vgl. BREG, 2024). Dafür wurden auf Bundesebene Förderprogramme eingerichtet, um insbesondere den Bau günstiger Wohnungen zu steigern, unter anderem mit dem Programm „Gewerbe zu Wohnen“ (vgl. ebd.).

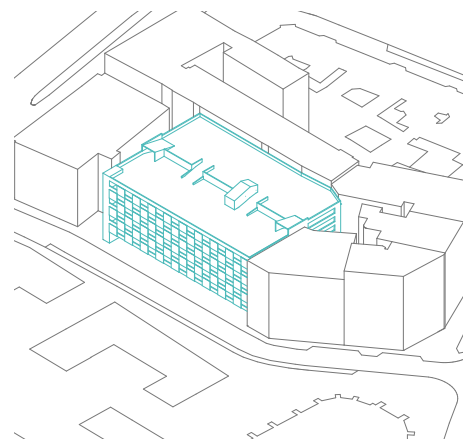
Hier liegt ein mögliches Synergiepotenzial: Weniger Autos und mehr Menschen, die in der Innenstadt leben. Ist es daher möglich, das Potenzial der zunehmend ungenutzten Parkhäuser mit dem Bedarf an qualitativ hochwertigem und dennoch bezahlbarem Wohnraum zu verknüpfen?



Parkhaus Rödingsmarkt



Parkhaus Große Reichenstraße



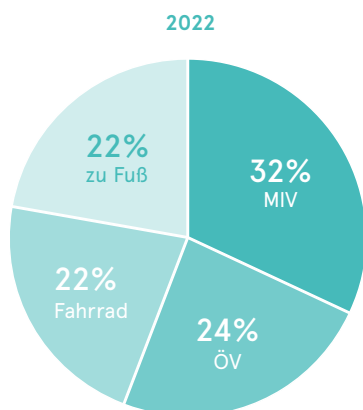
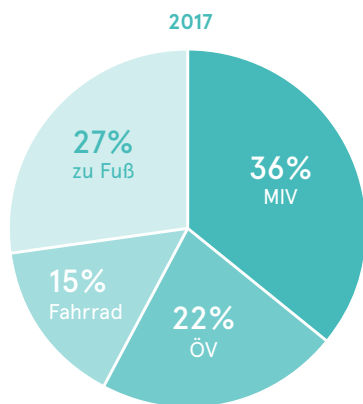
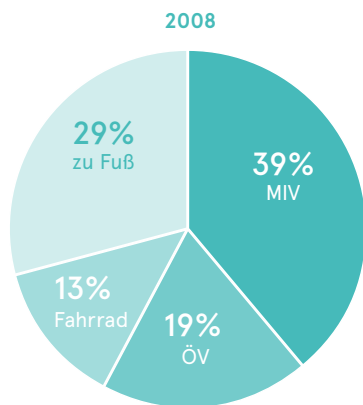
Parkhaus Neue Gröninger Straße

## Modal Split

Der Modal Split, das ist der Anteil der Verkehrsträger an den täglichen Wegen hat seit dem Jahr 2000 erhebliche Veränderungen erlebt. Ergebnis: Die Mobilitätswende ist in vollem Gang.

### Entwicklung des Modal Split in Hamburg

Angaben in Prozent der gesamten Wege der Hamburger:innen.



Quelle: Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht

## Mobilität in Hamburgs Innenstadt Damals, aktuell und in der Zukunft

1959 wurde das Buch „Die Stadt für das Auto“ durch das Bundesministerium für Wohnungsbau gefördert. In diesem Werk, verfasst von Hans Bernhard Reichow, wird festgestellt:

» **Noch nie zuvor in der Geschichte hat sich der Verkehr derart drastisch verändert und so eindeutig nach einem neuen Stadtlayout verlangt wie in der heutigen Zeit.** «

(vgl. Huber-Erler 2014)

Die Idee der „autogerechten Stadt“ war eine stadtplanerische Philosophie, die in den 1950er und 1960er Jahren aufkam. Sie legte den Fokus darauf, eine Stadtumgebung zu schaffen, die optimal für den Autoverkehr ausgelegt ist. Dies umfasste die Planung und Gestaltung von Straßen und Verkehrsinfrastruktur hauptsächlich für individuelle Autos mit dem Ziel, den Verkehrsfluss zu maximieren und Staus zu minimieren. Um eine Infrastruktur herzustellen, die als „alles Stabile, das notwendig ist, um Mobilität zu ermöglichen bzw. einen Austausch von Menschen, Gütern, Energien und Ideen in Gang zu setzen“ beschrieben wird (vgl. Van Laak 2018a: 1019). Auf technisch materieller Ebene umfasst dies beispielsweise Straßen, Schienen oder Leitungen, die den Transport von Dingen ermöglichen und die durch eine zentrale Stelle verwaltet werden (vgl. ebd.: 1919f.). Hinzukommen soziale Infrastrukturen, wie etwa Schulen, das Gesundheitswesen oder die Wohnraumversorgung (vgl. ebd.: 285).

In den letzten Jahren hat jedoch ein Paradigmenwechsel stattgefunden, hin zur Mobilitätswende. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr schreibt 2023 im Rahmen eines Gutachtens betreffend der Verkehrswende: „Mobilität und Verkehr stehen in den kommenden Jahren vor einer radikalen Transformation“ (vgl. Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Digitales und Verkehr 2023: 4). Besonders hinsichtlich der wachsenden Klimakrise, den zugrunde liegenden zu erreichenden Klimazielen und der Ressourcenknappheit sowie die steigende Altersstruktur der Gesellschaft und der unaufhaltsame technologische Fortschritt als Notwendigkeit (vgl. ebd.). Der wissenschaftliche Beirat empfiehlt angesichts dieser Herausforderungen die Ausarbeitung einer umfassenden verkehrspolitischen Rahmenstrategie, die Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in Stadt und Land ganzheitlich und übergreifend berücksichtigt (vgl. ebd.: 2). Die Mobilitätswende konzentriert sich zunächst hauptsächlich auf (inner)städtische Gebiete, sowohl in diskursiver als auch in materieller Hinsicht. Konzepte wie die Förderung von kurzen Wegen in der Stadt, die Entwicklung von „15-Minuten-Stadt“ und die Umsetzung der „Smart City“-Initiative richten sich größtenteils auf städtische Herausforderungen und Lebensrealitäten, wie ebenfalls Debatten über die Begrenzung der Einfahrt von PKWs in spezifische städtische Gebiete, die sich auf Konzepte wie „autofreie Innenstädte“ und „verkehrsbegrenzte Quartiere“ beziehen (vgl. ebd.: 5-6). Diese Bewegung strebt eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität an, die alternative Verkehrsmittel wie öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder und Fußgänger:innen fördert. Viele Städte überdenken bereits die autogerechte Planung und schaffen Räume, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer:innen gerecht werden. Dieser Wandel spiegelt ein zunehmendes Bewusstsein für Umweltfragen, Gesundheit und Lebensqualität in urbanen Gebieten wider.

## Transformation

Die erfolgreiche Umsetzung einer sozialökologischen Transformation in der südlichen Altstadt erfordert eine kooperative Stadtentwicklung, siehe Leipzig Charta. Diese Zusammenarbeit sollte sämtliche relevanten Akteure wie Politik, Verwaltung, wirtschaftliche Player, Verbände, Wissenschaft, Bevölkerung und ansässige Nutzer:innen einschließen. Eine operative Herangehensweise an die formulierten Ziele wird durch die folgenden Kriterien und Handlungsfelder gewährleistet:

Im Bereich der ökologischen Transformation bieten sich zahlreiche Potenziale, darunter die Entsiegelung von Flächen, oder gezielte Begrünungsmaßnahmen, wie Baumpflanzungen, Fassaden- und Dachbegrünungen, sowie die Umsetzung einer Schwammstadt durch die Wiederöffnung von Fleeten, Brunnen und Zisternen. Die Integration von Flächen für Solarpaneele und die Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität, durch kürzere Wege, erweiterte ÖPNV-Angebote und Verkehrsberuhigung, tragen ebenfalls zu einer nachhaltigen Entwicklung bei.

Im Kontext der sozialen Transformation bieten sich Parkhäuser als Potenzial für die Belebung des städtischen Lebens an, indem sie als Katalysator für eine Wiederbevölkerung dienen und eine Umnutzung für Wohnzwecke ermöglichen. Die Aufwertung von Erdgeschosszonen und die Neuaufteilung des öffentlichen Raums, einschließlich Umwidmung von Straßen- und Parkflächen, schaffen attraktive Aufenthalts- und Begegnungsbereiche. Gleichzeitig sollten Maßnahmen zur Lärm- und Hitzereduzierung in die Planung integriert werden, welche auch die Lebensumstände von Anwohner:innen vor Ort steigern. Die Bereitstellung von Flächen für Kulturschaffende oder Zwischennutzungen, die Förderung der Nahversorgung und die Verbesserung des sozialen Umfelds durch den Ausbau von sozialer Infrastruktur (wie Kitas, Schulen, (Weiter)Bildungseinrichtungen und Ärzte) sind ebenfalls zentraler Bestandteil für einen Mehrwert des Quartiers.

Auch lässt sich eine wirtschaftliche Transformation vollziehen, durch die Bereitstellung von Flächen für die Förderung des Einzelhandels, sowie handwerklicher Produktion durch Handwerkerhöfe. Geteilte Werkstätten oder ähnliches leisten einen Beitrag für die Belebung der Erdgeschosszonen.

## Schwammstadt

Der englische Begriff "Sponge City" hat insbesondere im Kontext des Stadtbaus in Megastädten in China internationale Aufmerksamkeit erlangt und ist zu einem integralen Bestandteil der globalen Stadtentwicklung geworden.

Um den Auswirkungen des Klimawandels, wie urbanen Sturzfluten und Hitze in den Innenstädten, entgegenzuwirken, ist es erforderlich, das anfallende Regenwasser länger in der Stadt zu halten und durch Methoden des Regenwassermanagements zu behandeln. Diese Methoden müssen Aspekte wie Umweltschutz, Lebensqualität, Stadtklima und Hochwasserschutz berücksichtigen. Dazu gehören klimaschützende Maßnahmen wie die Entfernung von versiegelten Flächen oder die Schaffung von Freiflächen. Idealerweise werden diese Maßnahmen dezentral umgesetzt, zum Beispiel auf Grundstücken, Gebäudedächern oder städtischen Brachflächen.

Der Begriff "Sponge City", die Stadt als Schwamm, symbolisiert die Möglichkeit, Wasser in der Stadt zurückzuhalten und zu nutzen, beispielsweise zur Kühlung der Stadt. (vgl. König 2018)

# Übergeordnete Ziele

## 17 Ziele für eine nachhaltige und gerechte Zukunft



## UN Ziele

Die Agenda 2030 der Vereinten Nationen mit ihren 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) ist in ein globaler Rahmen, der sich darauf konzentriert, soziale, wirtschaftliche und ökologische Herausforderungen anzugehen, um eine nachhaltige Zukunft zu schaffen. Die SDGs wurden im September 2015 von den 193 Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschiedet und sind als universeller Aufruf zur Aktion konzipiert.

Die 17 Ziele umfassen eine breite Palette von Themen, darunter Armutsbekämpfung, Geschlechtergleichstellung, sauberes Wasser, gute Gesundheit und Wohlbefinden, hochwertige Bildung, nachhaltige Städte und Gemeinschaften, Klimaschutz und vieles mehr. Die SDGs sollen bis 2030 erreicht werden, wobei der Grundsatz "Niemanden zurücklassen" betont wird, um sicherzustellen, dass alle Menschen unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft oder anderen Faktoren von den Fortschritten profitieren.

## Leipzig Charta

Im Jahr 2007 haben die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union die LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt" beschlossen. Sie formuliert das Leitbild der Stadtentwicklung für Europa im Sinne einer funktionsgemischten, sozial gerechten, ökologischen und wirtschaftlich prosperierenden Stadt. Die Neue Leipzig-Charta von 2020 erweitert den Ansatz und spricht von „der transformativen Kraft der Städte“. Sie wird mit fünf Prinzipien guter urbaner Governance beschrieben: der Gemeinwohlorientierung, dem integrierten Ansatz, Beteiligung und Koproduktion, der Mehrebenenkooperation sowie dem ortsbezogenen Ansatz. Er umfasst drei räumliche Ebenen stadtpolitischen Handelns: das Quartier, die Gesamtstadt und die Stadtregion.

## Mobilitätswende 2023

Der Hamburger Senat fördert und gestaltet die Mobilitätswende für Hamburg und leistet damit einen sehr wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und für mehr Lebensqualität. Erklärtes Ziel ist, dass bis zum Jahr 2030 80 % aller Wege in Hamburg zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können.

Hierbei werden die verkehrspolitischen Schwerpunkte ÖPNV-Ausbau, Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs mit zentralen Themen der Stadtentwicklung, z. B. in der Innenstadt und an den Magistralen verknüpft. Strategische Felder der Mobilitätswende sind:

- Mehr ÖPNV mit den Strategien „Hamburg-Takt“, „Ausbau der S- und U-Bahn“, „Vernetzte und geteilte Mobilität“
- Mehr regionale und überregionale Erreichbarkeit
- Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
- Flächen für den Umweltverbund
- Mehr Lebensqualität in den Quartieren sowie eine attraktive Innenstadt

# These

## *Wie können Parkhäuser durch die Transformation zu Wohn- und Lebensorten zu maßgeblichen Katalysatoren für eine sozial gerechte und ressourcenschonende Quartiersentwicklung werden?*

Die Vorteile einer Transformation von Parkhäusern und der damit verbundenen Infrastruktur überwiegen, wenn man den Herausforderungen angemessen begegnet. Dies erfordert jedoch eine umfassende Herangehensweise, da eine erfolgreiche Transformation von vielen Parametern abhängt und verschiedene Disziplinen berücksichtigt werden müssen.

Zunächst war es erforderlich, das Quartier sowohl planerisch als auch soziologisch zu untersuchen, um eine solide Datenbasis zu schaffen. Basierend auf diesem Wissen wurde in ersten internen Workshops zusammen mit Altsatd für Alle e.V. eine Strategie für den kooperativen Prozess entwickelt. Dabei wurde festgelegt, welche Teile des Projekts öffentlich diskutiert werden können, um sicherzustellen, dass alle Beteiligten korrekt informiert sind und ein transparenter Prozess ermöglicht wird. Dies ist entscheidend, um sicherzustellen, dass etwaige Bedenken realistisch berücksichtigt und umgesetzt werden können.

Es wurde eine Bestandsaufnahme des Forschungsgebiets durchgeführt, bei der der Ist-Zustand sowie mögliche zukünftige Herausforderungen und Handlungsfelder aufgezeigt wurden. Dies wurde durch die Analyse historischer Karten ergänzt. Anschließend wurden Interviews mit Expert:innen aus verschiedenen Bereichen geführt. Durch eine architektonische Typologisierung der Untersuchungsobjekte wurden diese vergleichbar gemacht, und es wurden Aspekte für und gegen eine mögliche Transformation herausgestellt. Zusätzlich wurden globale Referenzprojekte gesucht, die bereits erfolgreiche städtische Transformationen vollzogen haben.

Nach Abschluss dieser Schritte wurden mögliche Zukunftsvisionen entwickelt, und die gewonnenen Erkenntnisse aus der Forschung wurden als Befunde zusammengefasst und aufbereitet.



# Parameter

Parameter sind variierbare Faktoren, die einen bestimmten Prozess, Funktion oder ein System beeinflussen können. Sie dienen dazu, bestimmte Eigenschaften oder Verhaltensweisen zu beschreiben, zu steuern oder zu analysieren.

Die von uns ausgemachten Parameter dienen als Grundlage für mögliche Planungsentscheidungen und helfen, die Auswirkungen von Veränderungen oder Maßnahmen zu verstehen und zu bewerten.

## Sozial gerecht

- ❑ Gemeinnützig
- ❑ Soziale Infrastruktur
- ❑ Stadtteil-/Quartierskultur
- ❑ Einbeziehung der vorhandenen Nutzer:innen (Ko-Produktion)
- ❑ Diverse Ansprache
- ❑ Finanzierung / Wirtschaftlichkeit

## Radikal ökologisch

- ❑ Erhalt der vorhanden Bausubstanz
- ❑ Ökologisches Bauen
- ❑ Energetischer Betrieb
- ❑ Neue Mobilität
- ❑ Grüne und Blaue Infrastruktur
- ❑ Gesundheit

## Städtebaulich exzellent

- ❑ Prozessgestaltung
- ❑ Architekturgestaltung
- ❑ Katalysator
- ❑ Quartiersentwicklung
- ❑ Denkmalschutz

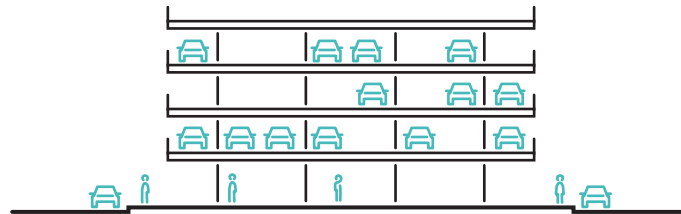
## Belebende Nutzungen

- ❑ Lebendigkeit
- ❑ Freiräume
- ❑ Gewerbe / Kultur / Produktion
- ❑ Wohnumfeld / Infrastruktur
- ❑ Nahversorgung, Nahverkehr, Bildung, Naherholung, Aufenthaltsqualität



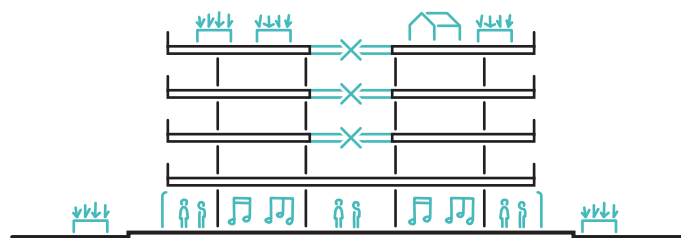
## Materiell

- Einbeziehung der vorh. Nutzer:innen
- Erhalt der vorh. Bausubstanz



## Bestand

- Wirtschaftlichkeit
- Ökologisches Bauen
- Gewerbe/Kultur/Produktion



## Transformation

- Ökologischer Betrieb
- Kritische Menge Wohnraum
- Wohnumfeld/Infrastruktur
- Grüne und blaue Infrastruktur
- Architekturgestaltung



## Katalysator

## Immateriell

- Denkmalschutz
- Historie des Gebäudes

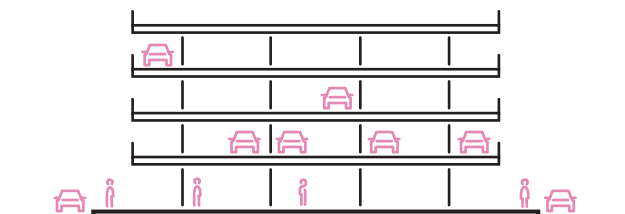
- Prozessgestaltung
- Diverse Ansprache
- Gemeinnützig
- Soziale Infrastruktur

- Lebendigkeit
- Gesundheit
- Quartierskultur
- Neue Mobilität

# Maßnahmen

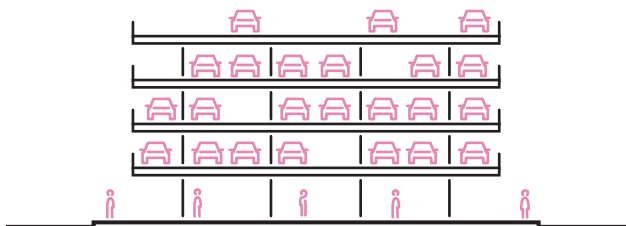
In dem vorliegenden Kapitel werden konkrete Maßnahmen zur Umgestaltung der Altstadt in Form von Steckbriefen formuliert. Diese basieren auf den zuvor definierten Parametern, die zielgerichtete soziale und nachhaltige, also für uns gelungene Transformationen gewährleisten sollen. Eine Karte verortet sämtliche Maßnahmen im Forschungsgebiet und zeigt bereits erste Synergien auf, die zwischen den einzelnen Projekten bestehen.

Die Maßnahmen werden dabei zunächst beschrieben, wobei jede einzelne nach ihrer Strahlkraft, ihrem potenziellen Effekt und ihrer Wirkungsweise bewertet wird. Diese Analyse ermöglicht eine Einteilung in unterschiedliche zeitliche Kategorien – von sofort umsetzbaren Maßnahmen bis hin zu mittel- und langfristigen Projekten. Die Maßnahmen sind zudem in verschiedenen Maßstäben skaliert, von Parkhäusern über Straßen und Parkplätze bis hin zu Brücken, um die gesamte städtische Struktur einzubeziehen. Die von uns ausgemachten Maßnahmen mit der darin gesehenen Strahlkraft sollen eine fundierte Grundlage bieten für die Neubetrachtung des Quartiers und dessen Potenziale, die sowohl im Hinblick auf räumliche als auch zeitliche Aspekte optimal geplant werden können.



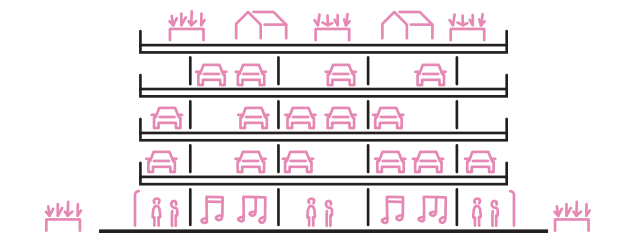
**Bestand**

## **ERHALT + SANIERUNG ALS PARKHAUS**

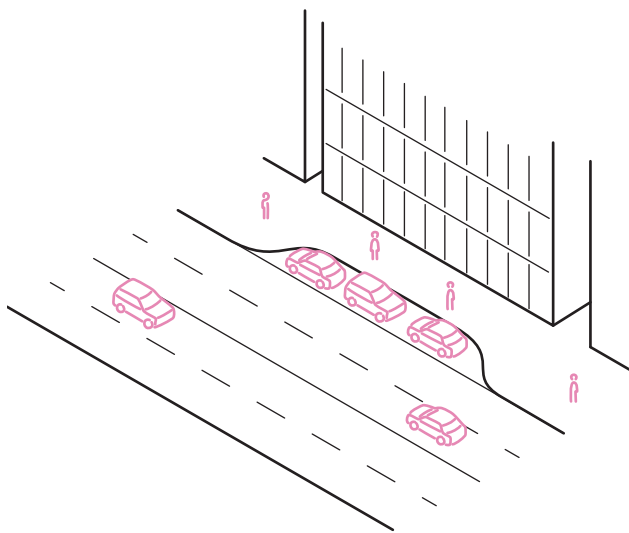


**Vollständig auslasten**

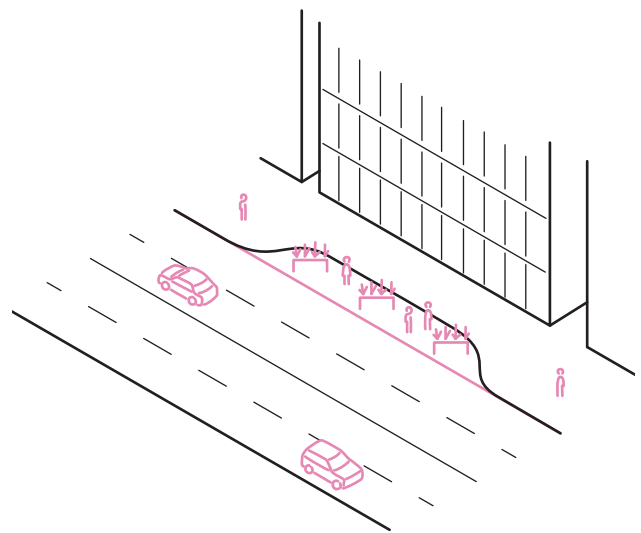
## **ERHALT + UMNUTZUNG TEILFLÄCHEN**



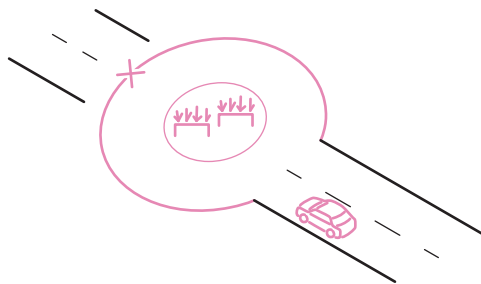
**Erdgeschoss und  
Dachgeschoss nutzen**



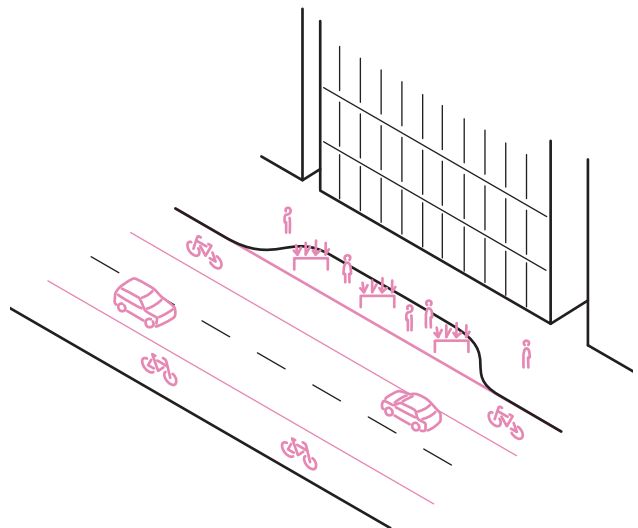
Öffentlicher Straßenraum



Freie Parkplätze umnutzen

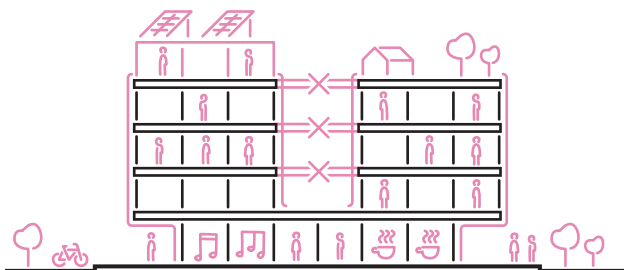


Durchfahrtsstraßen sperren



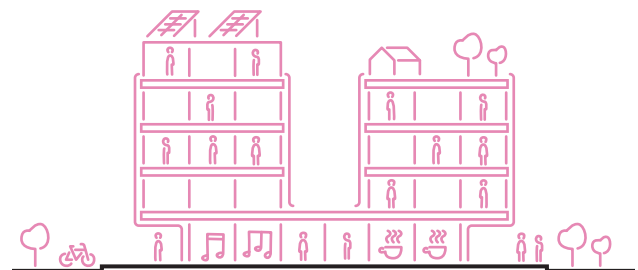
Straßenraum umnutzen

## TRANSFORMATION ZU WOHN- UND LEBENSORT



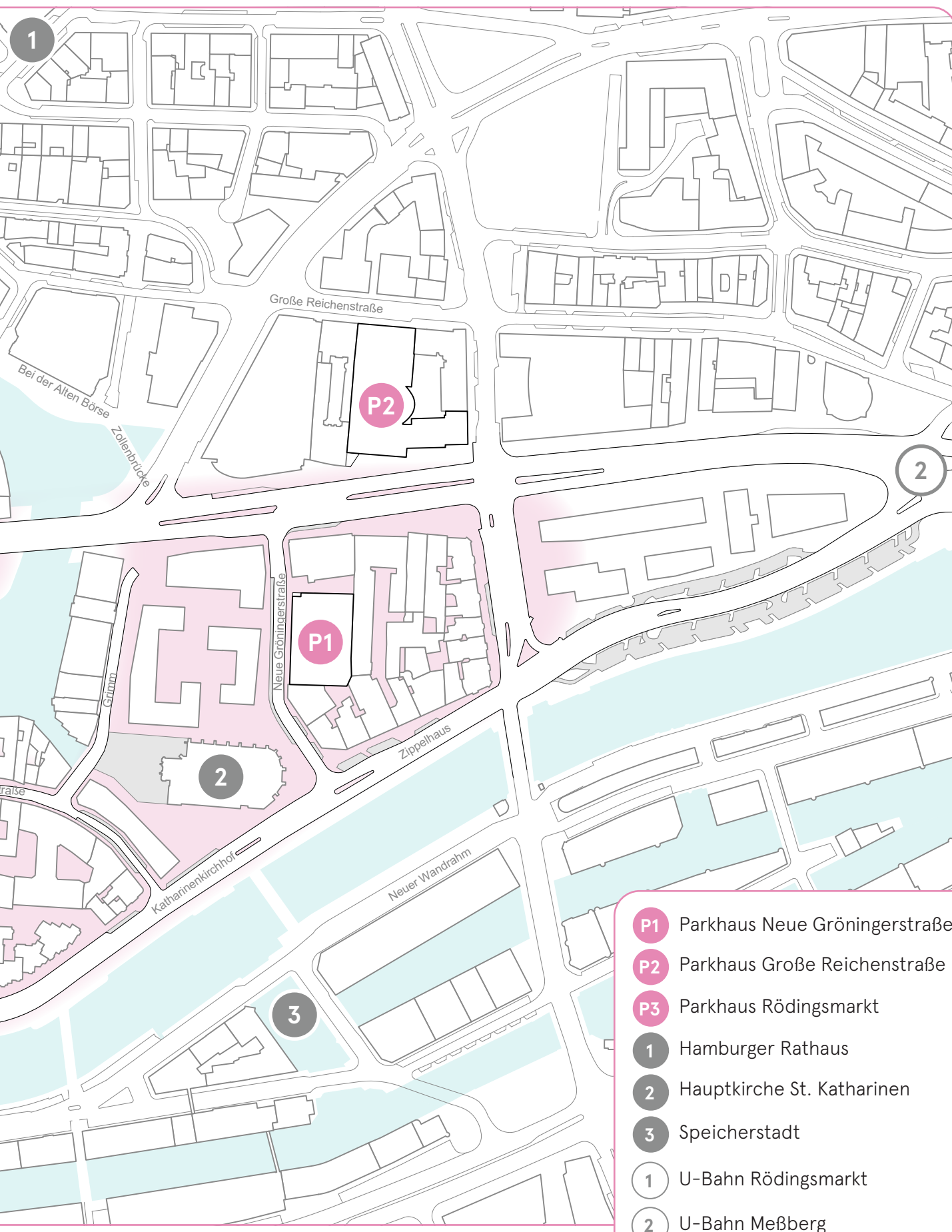
Vollständige  
Transformation

## ABRISS UND NEUBAU



Ökologischer  
Neubau







## → Parkhaus Gröninger Hof

### Transformation zum Wohn- und Arbeitshaus



#### Maßnahmenbeschreibung

Das Parkhaus in der Neuen Gröninger Straße, ein Bauwerk aus dem Jahr 1963, wird umfassend transformiert, um ein neues Modell für flächensparendes Wohnen und städtische Lebensqualität zu schaffen. Die ursprüngliche Idee, große Teile der bestehenden Betonstruktur zu erhalten, musste nach vertieften Untersuchungen des Gebäudezustands angepasst werden. Gutachten zeigten, dass die Obergeschosse durch Chloridschäden stark beeinträchtigt sind. Über Jahrzehnte drang Streusalz, das parkende Autos im Winter mitbrachten, in den Beton ein und verursachte Rost an der Stahlarmierung, wodurch die Tragfähigkeit erheblich reduziert wurde.

Trotz der ernüchternden Befunde bleibt der Grundsatz erhalten, so viel wie möglich der bestehenden Substanz zu bewahren. Fundament, Bodenplatte und einige Kellerwände können erhalten bleiben, was eine erhebliche Einsparung von Ressourcen und CO<sub>2</sub>-Emissionen ermöglicht. Diese

Bestandselemente prägen den Neubau entscheidend: Die Splitlevel-Struktur der alten Parkebenen bleibt erhalten und bestimmt die zukünftigen Höhenunterschiede zwischen Vorder- und Hinterhaus. Ebenso gibt das bestehende Fundament das Raster der Grundrisse vor.

Das Projekt wird von der Genossenschaft Gröninger Hof vorangetrieben, die seit 2018 eine Vision für eine nachhaltige und gemeinschaftsorientierte Nutzung des Gebäudes entwickelt hat. Geplant sind 90 Wohneinheiten, die von familienfreundlichen Wohnungen bis zu Clusterwohnungen für Einzelpersonen reichen. Ergänzt wird das Wohnangebot durch öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss, darunter kulturelle Räume, Gastronomie, Kleingewerbe und Co-Working-Bereiche. Die Genossenschaft verfolgt dabei das Ziel, erschwinglichen Wohnraum für viele statt teuren Wohnraum für wenige zu schaffen.

## Effekt und Wirkungsweise

Die Transformation des Parkhauses hat bedeutende Auswirkungen auf die städtische Entwicklung und die Nachhaltigkeit. Durch den Erhalt von Bodenplatte, Fundamenten und Kellerwänden werden rund 2.000 Kubikmeter Beton gerettet, was einer Einsparung von 42% der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu einem vollständigen Neubau entspricht. Diese Einsparungen tragen wesentlich zur Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks des Projekts bei und setzen ein starkes Zeichen für eine nachhaltige Bauweise. Zudem verdeutlicht das Projekt die Notwendigkeit und den ökologischen Nutzen einer sorgsam Pflege bestehender Bausubstanz – eine Erkenntnis, die weit über Hamburg hinaus von Bedeutung ist.

Die geplanten 90 Wohneinheiten schaffen dringend benötigten Wohnraum in der Hamburger Altstadt. Dabei setzt das Konzept auf eine soziale Mischung und fördert eine gemeinschaftliche Lebensweise, die sich durch gut durchdachte und flexible Wohnmodelle auszeichnet. Die unteren Geschosse sollen sich als offener Ort für die Nachbarschaft und Besucher:innen etablieren. Hier entsteht Raum für Begegnungen, Kultur und Bildung, der die Lebensqualität im Quartier deutlich erhöhen wird.

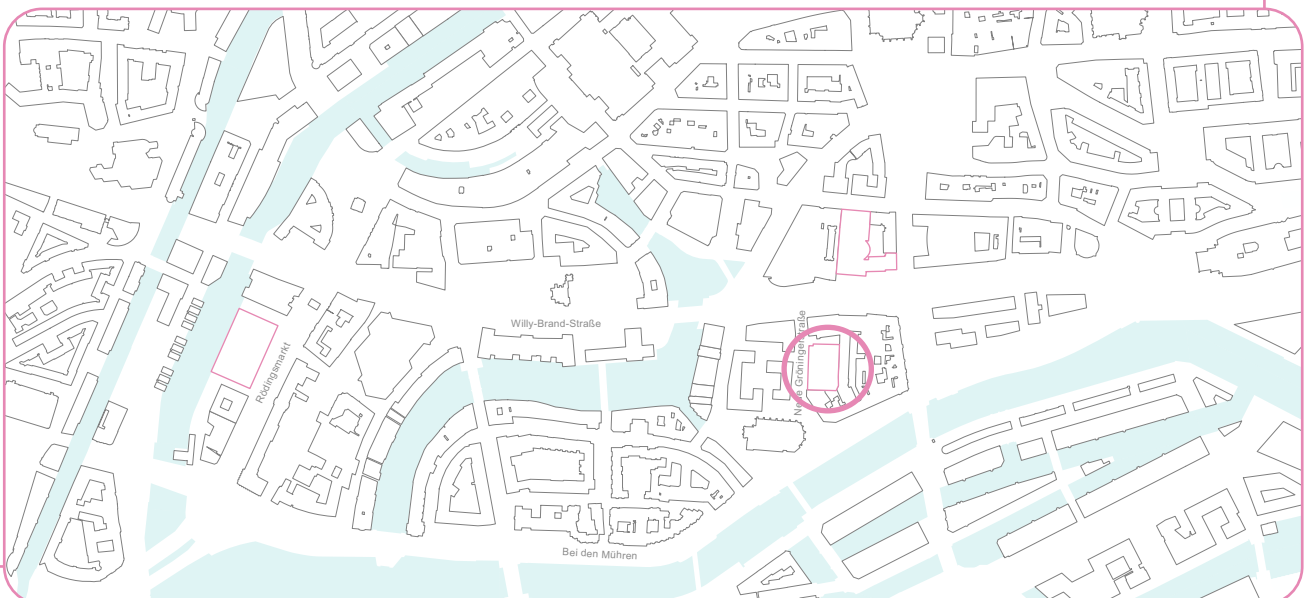
Ein wichtiger Effekt des Projekts ist die Vorbildfunktion für eine menschenorientierte Stadtentwicklung. Mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit, sozialem Zusammenhalt und multifunktionaler Nutzung zeigt das Projekt, wie ehemalige Zweckbauten in urbane Lebensräume umgewandelt werden können. Gleichzeitig bleibt die Geschichte des Ortes lebendig, da der Grundentwurf des Parkhauses in die neue Struktur integriert wird.

## Strahlkraft

Das Projekt in der Neuen Gröninger Straße ist ein Leuchtturmbeispiel für nachhaltige Transformation und urbane Nachverdichtung. Es zeigt, dass auch stark beschädigte und scheinbar obsolete Gebäude durch kreative Planung und konsequente Nachhaltigkeitsansätze zu wertvollen Ressourcen für die Stadtentwicklung werden können. Besonders beeindruckend ist die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Projekts: Der Erhalt von Fundamenten und Bodenplatte beweist, dass das Ringen um jede Tonne graue Energie ökologisch lohnend ist.

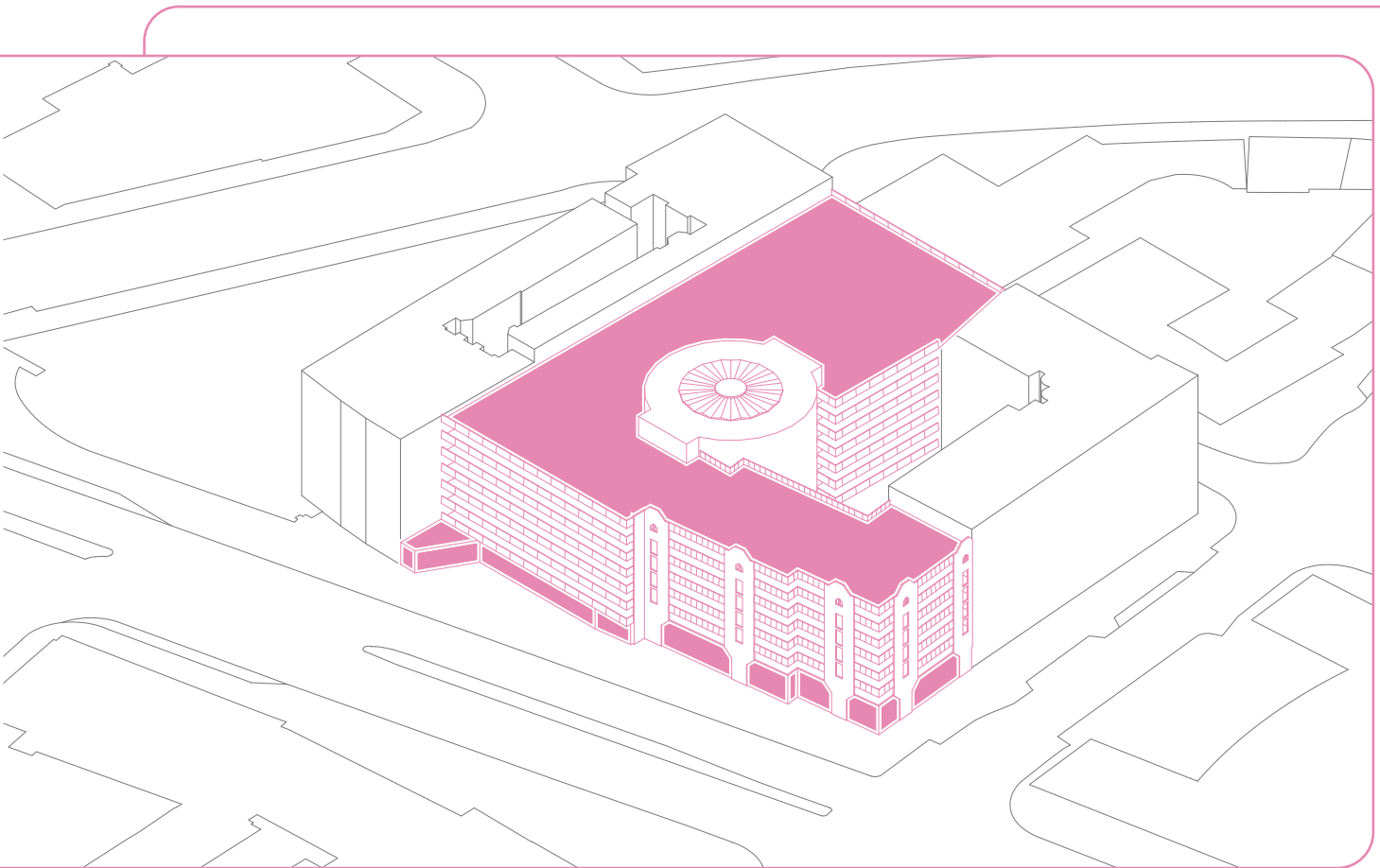
Darüber hinaus setzt die Genossenschaft Gröninger Hof mit ihrem Ansatz Maßstäbe für eine inklusive und gemeinschaftliche Stadtentwicklung. Die Vision eines Hauses, das nicht nur Wohnraum bietet, sondern ein pulsierender Treffpunkt für Kultur, Bildung und soziale Begegnung ist, könnte Modellcharakter für andere Städte haben. Insbesondere die Integration von erschwinglichem Wohnraum und öffentlichen Bereichen in einem zentral gelegenen Gebäude zeigt, wie urbane Lebensqualität für alle geschaffen werden kann.

Das Projekt sendet eine klare Botschaft: Nachhaltige Transformation und sozial gerechter Wohnungsbau sind keine Gegensätze, sondern können Hand in Hand gehen. Es wird sicher auch andere Städte inspirieren, ähnliche Ansätze zu verfolgen und ehemalige Parkhäuser oder andere Funktionsbauten in lebendige, zukunftsorientierte Lebensräume zu verwandeln. Damit wird das Parkhaus in der Neuen Gröninger Straße nicht nur ein Vorbild für Hamburg, sondern für Stadtentwicklungsprojekte weltweit.



## → Parkhaus Große Reichenstraße

### Mobility Hub an wichtiger Verkehrsachse



#### Maßnahmenbeschreibung

Das Parkhaus in der Großen Reichenstraße befindet sich im Eigentum der Sprinkenhof AG. Aufgrund der zentralen Lage an der sogenannten Dom-Achse und der Nähe zur Willy-Brandt-Straße hat das Gebäude großes Potenzial, um als Parkhaus für Pendler:innen und Besucher:innen Hamburgs weiterhin eine wichtige Funktion zu erfüllen. Jedoch bleiben das Erdgeschoss und das Dachgeschoss weitgehend ungenutzt, was eine kreative Umnutzung nahelegt.

Im Erdgeschoss könnte eine Verbindung von kulturellen und Einzelhandelsnutzungen ihren Platz finden, die dem belebten Standort eine neue Attraktivität verleihen könnten. Diese Fläche könnte Raum für lokale Kunstprojekte, Pop-up-Shops und Ausstellungen schaffen, die das kulturelle Leben in der Innenstadt bereichern und zusätzliche Besucher:innen anziehen. Für das Dachgeschoss wird eine Kombination aus gastronomischen Angeboten und einem öffentlich zugänglichen Grünbereich geplant. Hier können Anwohnende und

Gäste die Aussicht über die Stadt genießen und in einem urbanen Garten eine Auszeit vom Stadtrubel finden. Die bestehende Rotunde bleibt jedoch weiterhin dem Autoverkehr vorbehalten, was die Funktion des Gebäudes als Parkhaus sichert. Ein weiterer wichtiger Aspekt der geplanten Maßnahmen ist die Neugestaltung der Erschließung: Eine zusätzliche Zuwegung ist notwendig und kann im großzügigen Lichthof geschaffen werden.

Da eine vollständige Umnutzung des Parkhauses in Wohnraum aus baulichen Gründen – wie den geringen Deckenhöhen und der Nähe zur stark befahrenen Willy-Brandt-Straße – nicht sinnvoll wäre, wird bei der teilweisen Transformation der Erhalt der Bausubstanz angestrebt. Das Projekt fügt sich damit in die Strategie der Stadt Hamburg ein, die Dom-Achse weiterzuentwickeln und eine attraktive, multifunktionale Nutzung städtischer Immobilien zu fördern.



## Effekt und Wirkungsweise

Durch die neuen Nutzungen im Erd- und Dachgeschoss wird das Parkhaus zu einem belebten Ort, der über den funktionalen Nutzen hinaus eine Bereicherung für die Innenstadt darstellt. Die Kombination aus kulturellen und kommerziellen Angeboten im Erdgeschoss verleiht dem Areal eine zusätzliche Aufenthaltsqualität und unterstützt zugleich lokale Künstler:innen und Unternehmer:innen. Hier könnten regelmäßige Veranstaltungen oder saisonale Märkte einen Treffpunkt schaffen, der die kulturelle und soziale Vielfalt der Stadt widerspiegelt und neue Zielgruppen anspricht.

Der geplante Grünbereich auf dem Dachgeschoss wirkt sich nicht nur positiv auf das Mikroklima der Umgebung aus, sondern schafft auch dringend benötigte Grünflächen im urbanen Raum, die zum Verweilen einladen. Diese „grüne Oase“ trägt zum Klimaschutz bei, verbessert die Luftqualität und könnte ein Modell für eine nachhaltige Stadtentwicklung sein. Die Gastronomie auf dem Dach bietet zusätzlich ein attraktives Ziel für Tourist:innen und Hamburger:innen, die von hier aus einen unverwechselbaren Blick auf die Speicherstadt genießen können.

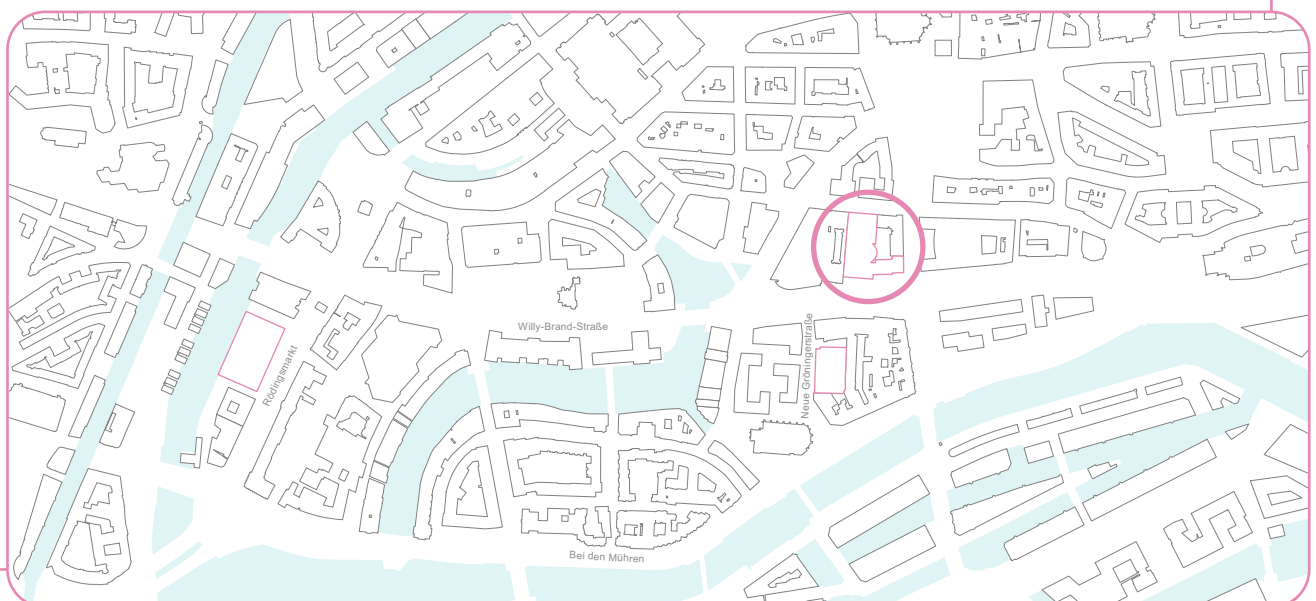
Die Verlagerung von Verkehrs- und Kulturfunktionen in das bestehende Parkhaus unterstützt zudem das städtische Ziel, nachhaltige Mobilitätsangebote zu schaffen. Die Anpassung der Erschließung im Lichthof erlaubt eine bessere Zugänglichkeit zu den neuen Flächen, was die Attraktivität des Parkhauses auch für nicht motorisierte Besucher:innen erhöht. Durch die innovative Teilnutzung bleibt das Gebäude seiner ursprünglichen Funktion als Parkhaus treu, während es gleichzeitig zur kulturellen und sozialen Vitalisierung der Innenstadt beiträgt.

## Strahlkraft

Das Transformationsprojekt des Parkhauses in der Großen Reichenstraße hat das Potenzial, als Modellprojekt über die Grenzen Hamburgs hinaus Strahlkraft zu entwickeln. Es zeigt auf exemplarische Weise, wie ausgediente oder ungenutzte städtische Parkhäuser durch teilweise Umnutzung zu modernen, multifunktionalen Räumen transformiert werden können, ohne die bestehende Bausubstanz aufzugeben. In Zeiten des Klimawandels und des steigenden Drucks auf innerstädtische Flächen liefert das Projekt ein eindrucksvolles Beispiel für ressourcenschonendes Bauen und die nachhaltige Nutzung bestehender Gebäude.

Durch die Kombination aus öffentlichem Grün, kulturellen Angeboten und erhaltener Verkehrsinfrastruktur dient das Projekt als Vorbild für eine urbane Mischnutzung, die viele Städte anstreben. Das Parkhaus in der Großen Reichenstraße könnte somit andere Städte dazu inspirieren, ähnliche Transformationsprojekte in Angriff zu nehmen und brachliegende Parkhäuser in lebendige, multifunktionale Räume zu verwandeln. Die Einbindung kultureller und gastronomischer Konzepte macht das Projekt zudem zu einem touristischen Anziehungspunkt, der Besucher:innen aus aller Welt anspricht und Hamburg als innovativen Standort im Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung positioniert.

Langfristig könnte die teilumgewandelte Nutzung auch dazu beitragen, die Entwicklung der Dom-Achse als kulturelle und soziale Achse Hamburgs voranzutreiben. Das Parkhaus wird somit nicht nur zu einem modernen, urbanen Treffpunkt, sondern auch zu einem Symbol für die zukunftsweisende Transformation von Bestandsgebäuden, die weltweit Nachahmung finden könnte.



## → Parkhaus Rödingsmarkt

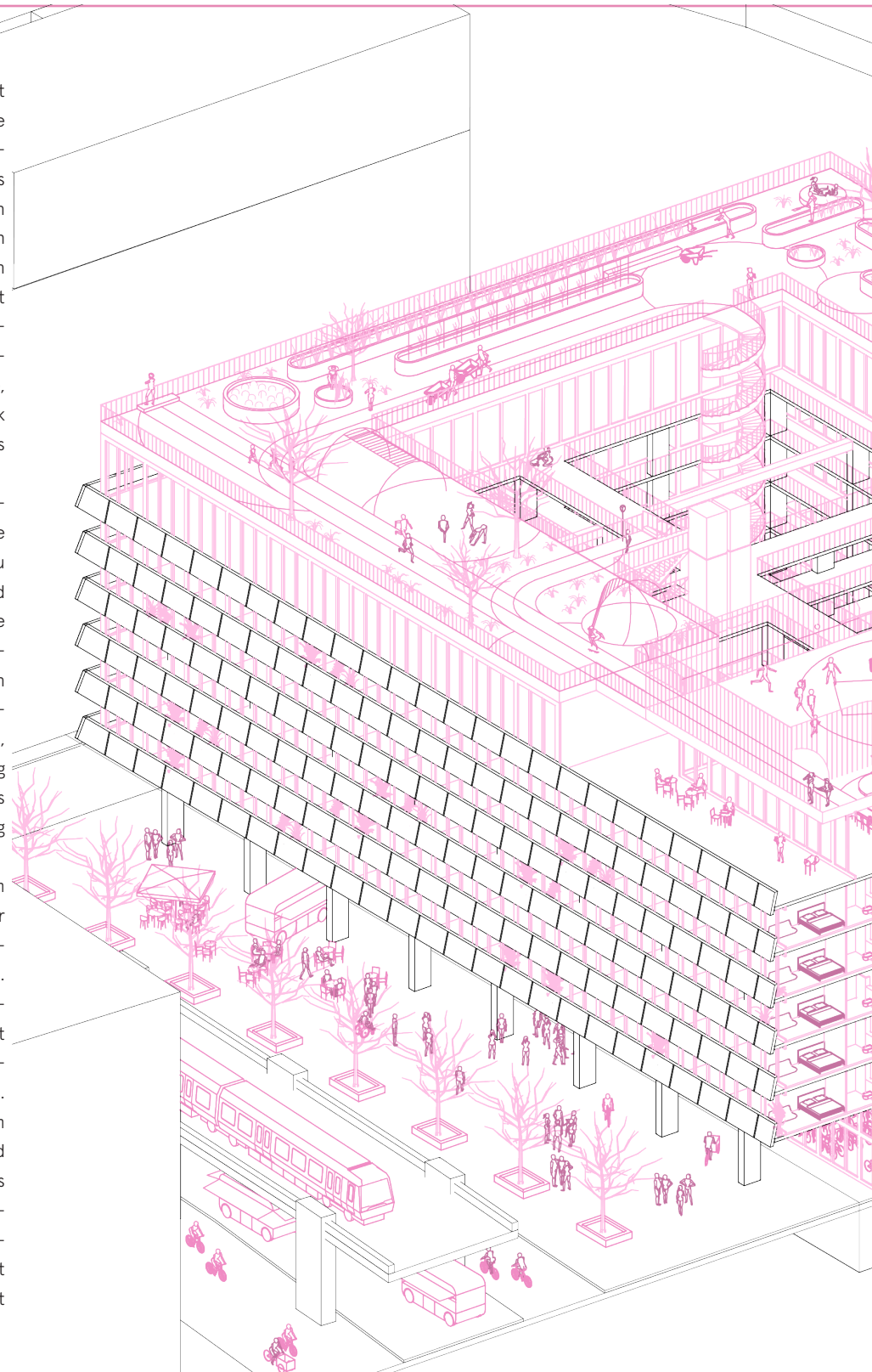
### Wohn- und Lebensort in bestehender Struktur

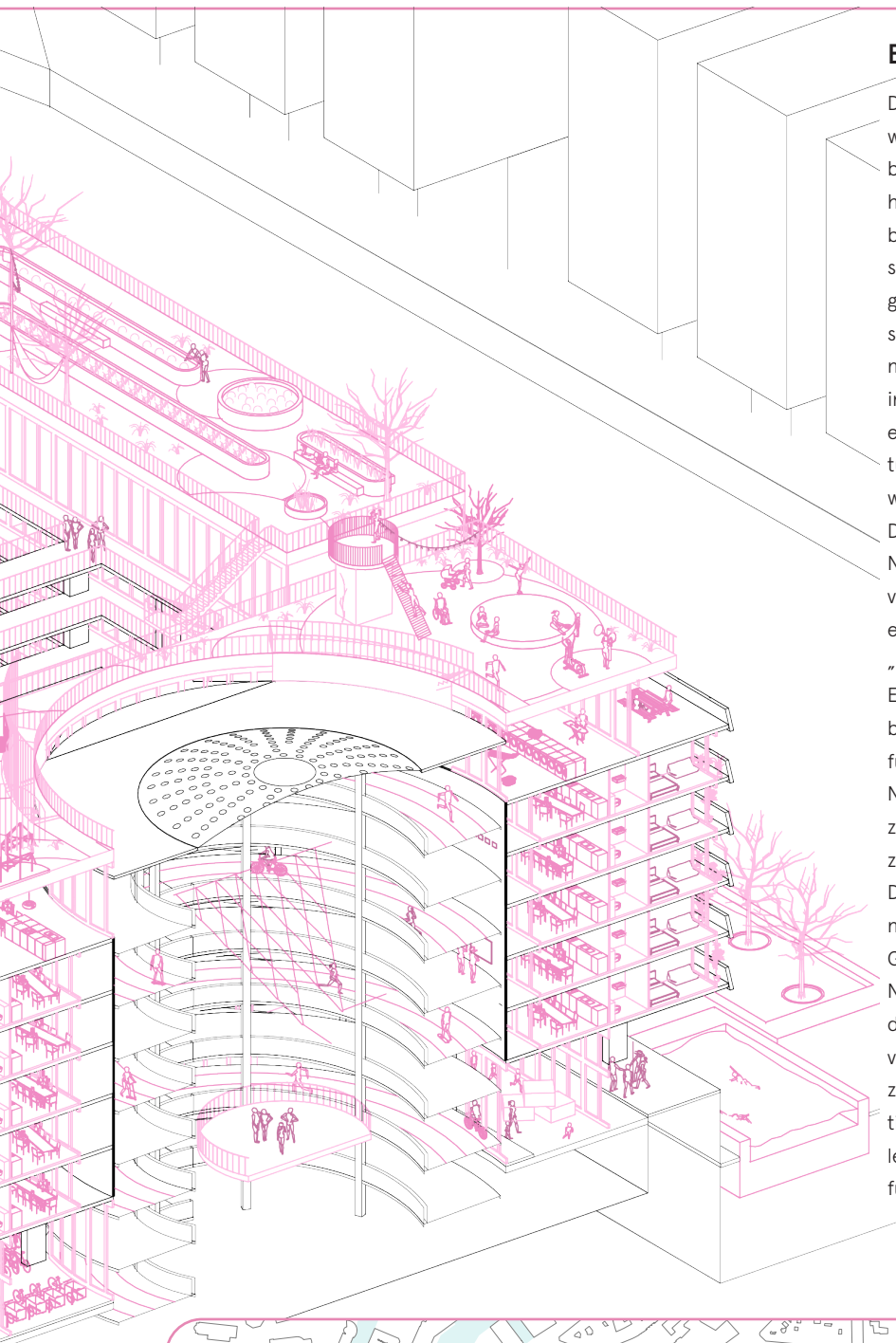
#### Maßnahmenbeschreibung

Das Parkhaus am Rödingsmarkt eignet sich für eine tiefgreifende Transformation, die sich auf sieben zentrale Strategien stützt. Ziel ist es, das Gebäude nicht nur funktional, sondern auch architektonisch und ökologisch an die Anforderungen einer modernen Innenstadt anzupassen. Im Mittelpunkt steht der maximale Erhalt der bestehenden Struktur. Charakteristische Elemente wie die Fassade, die Rotunde, die Erschließung und das Tragwerk bleiben erhalten und werden in das neue Nutzungskonzept integriert.

Gleichzeitig werden gezielte Eingriffe vorgenommen, um das Gebäude für eine multifunktionale Nutzung zu öffnen. So werden Deckenfelder und Sekundärträger abgetragen, um die Belichtung und Raumqualität zu verbessern. Die Rotunde wird in einen vertikalen öffentlichen Raum umgewandelt, der als Erschließung, Park, Veranstaltungsort und Verbindung zwischen dem aktiven Erdgeschoss und der öffentlichen Dachnutzung dient.

Das Erdgeschoss wird zu einem "Mobility-Market" der Hamburger Hochbahn umgestaltet, der ein vielfältiges Mobilitätsangebot umfasst. Denkbar sind Bike- und E-Scooter-Sharing, eine DIY-Fahrradwerkstatt sowie Car-Sharing und Ladestationen für E-Autos im Untergeschoss. Eine gastronomische Nutzung am Alsterfleet ergänzt das Konzept und stärkt die Präsenz des Gebäudes im Stadtraum. Cradle-to-Cradle-Prinzipien sorgen dafür, dass die Transformation ressourcenschonend erfolgt und der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck minimiert wird.

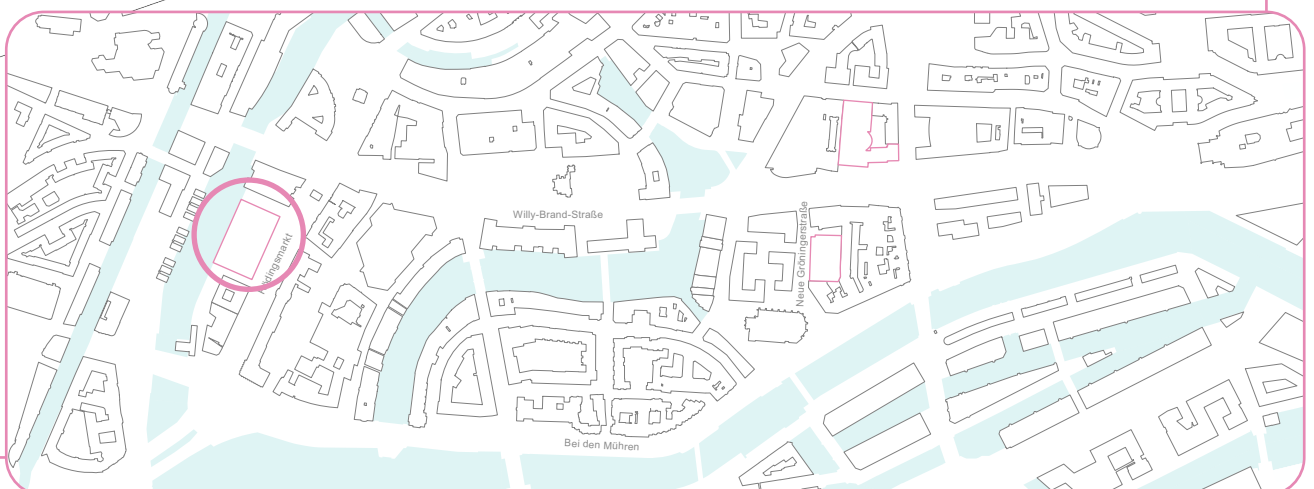




## Effekt und Wirkungsweise

Die geplante Umgestaltung des Parkhauses hat weitreichende Auswirkungen auf das Stadtbild und die Nutzungsmöglichkeiten. Der Erhalt zentraler Bauteile spart Ressourcen und betont die Identität des Gebäudes im Kontext seiner Geschichte. Gleichzeitig verbessern die gezielten Eingriffe die Lichtverhältnisse und schaffen eine einladendere Atmosphäre im Innenraum. Durch die Umwandlung der Rotunde in einen vertikalen öffentlichen Raum entsteht ein multifunktionaler Bereich, der sowohl kulturellen als auch sozialen Bedürfnissen gerecht wird.

Das aktive Erdgeschoss verbindet Mobilität, Nachhaltigkeit und soziale Funktionen auf innovative Weise. Mit dem Mobility-Market entsteht ein zentraler Knotenpunkt für die sogenannte „leichte Mobilität“ wie Fahrräder, E-Bikes und E-Scooter. Dies fördert umweltfreundliche Mobilitätsoptionen und verringert den Platzbedarf für Autos im Stadtraum. Die gastronomische Nutzung wertet den Bereich am Alsterfleet zusätzlich auf und schafft eine Verbindung zwischen der Öffentlichkeit und dem Gebäude. Die neue öffentliche Dachnutzung bietet nicht nur Raum für Erholung, sondern macht das Gebäude zu einem Leuchtturm für urbane Nachhaltigkeit. Der vertikale öffentliche Raum der Rotunde stärkt die Verbindung zwischen verschiedenen Nutzungsbereichen und trägt zur sozialen Interaktion bei. Diese multifunktionale Nutzung macht das Parkhaus zu einem lebendigen Teil der Stadt und einem Vorreiter für die Umgestaltung von Funktionsbauten.



## → Parkhaus Rödingsmarkt

### Wohn- und Lebensort in bestehender Struktur

#### Strahlkraft

Das Projekt am Rödingsmarkt setzt ein starkes Zeichen für nachhaltige Stadtentwicklung und könnte als Blaupause für die Transformation von Parkhäusern weltweit dienen. Die Kombination aus Bestandserhalt, minimalen Eingriffen und innovativen Nutzungskonzepten zeigt, wie veraltete Infrastrukturen in moderne, multifunktionale Räume umgewandelt werden können. Besonders beeindruckend ist die Integration von Mobilität und öffentlichem Raum: Der Mobility-Market und die Dachnutzung schaffen nicht nur eine attraktive Destination, sondern fördern auch eine nachhaltige Mobilitätswende.

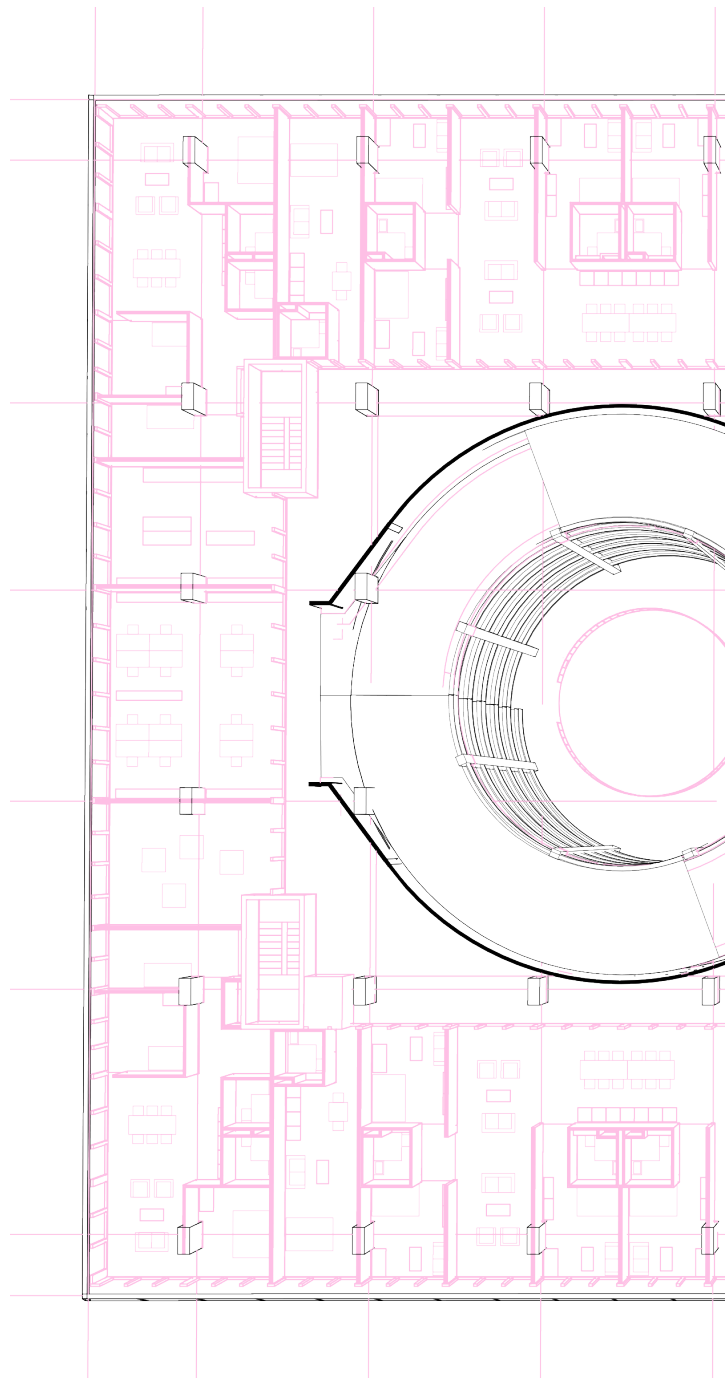
Die Transformation der Rotunde in einen vertikalen öffentlichen Raum hebt das Projekt architektonisch hervor und stellt eine völlig neue Nutzung von Parkhausstrukturen dar. Diese kreative Umwidmung setzt Maßstäbe für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte, die den Fokus auf soziale, kulturelle und ökologische Aspekte legen. Der Einsatz von Cradle-to-Cradle-Prinzipien und die Minimierung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks unterstreichen die Rolle des Projekts als Vorreiter für nachhaltiges Bauen.

Langfristig wird das Parkhaus am Rödingsmarkt zu einem Modellprojekt für die Verbindung von Mobilität, Kultur und urbaner Lebensqualität. Es inspiriert nicht nur Städte in Deutschland, sondern weltweit, ähnliche Funktionsbauten in lebendige, ressourcenschonende und öffentliche Räume umzuwandeln. Mit dieser Transformation schafft Hamburg ein herausragendes Beispiel für die Zukunft der urbanen Infrastruktur.

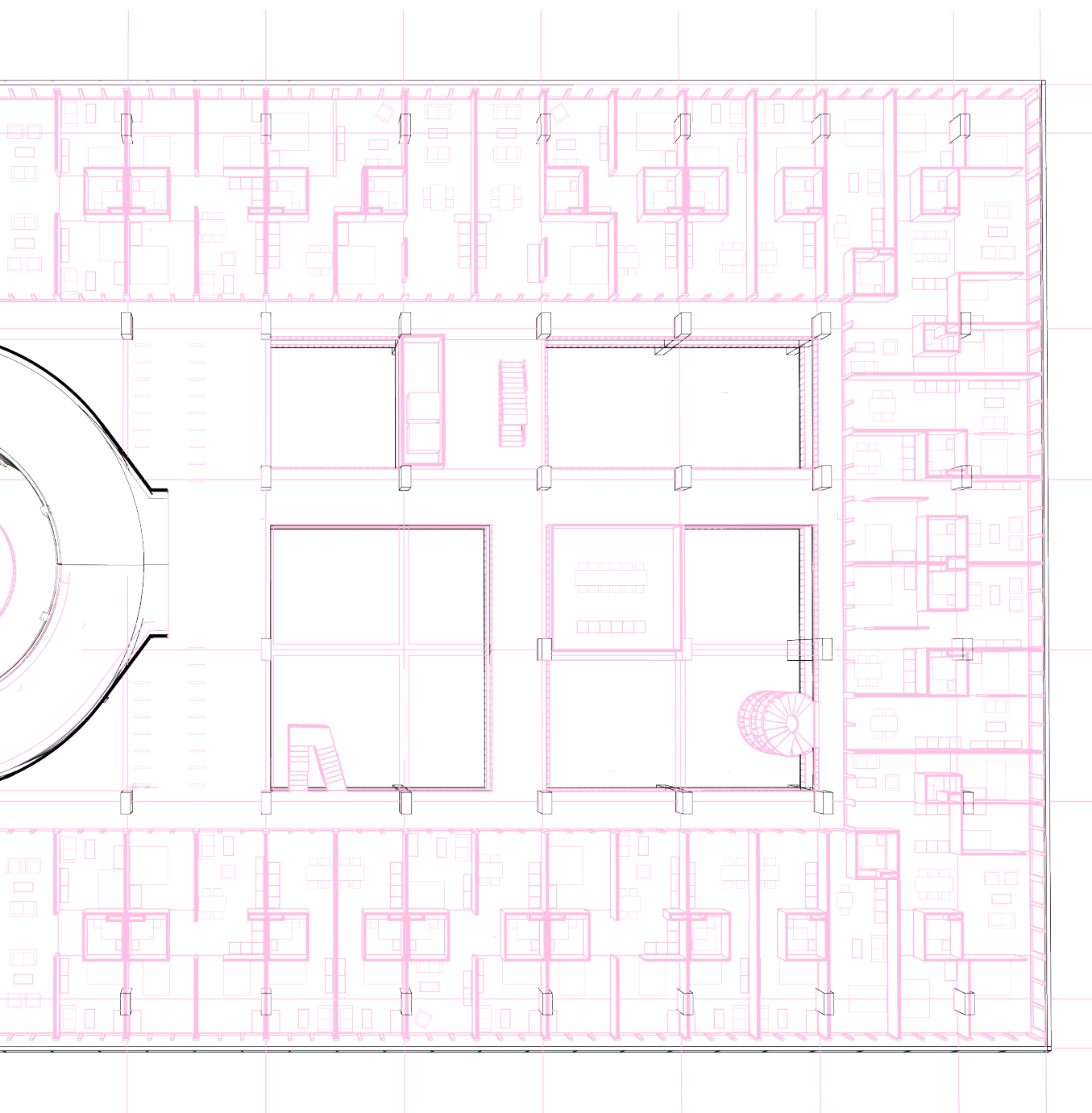
#### Wohnungsmix

Die Transformation des Parkhauses am Rödingsmarkt bietet die einzigartige Gelegenheit, einen vielfältigen Wohnungsmix zu schaffen, der unterschiedliche Wohnbedürfnisse und Lebensstile vereint. Mit einer Wohnfläche von etwa 2.000 m<sup>2</sup> pro Regelgeschoss ist Raum für eine breite Palette an Wohnformen vorgesehen. Die Wohnungsgrößen reichen von kompakten Ein-Zimmer-Wohnungen bis hin zu großzügigen Fünf-Zimmer-Wohnungen. Ergänzt wird das Angebot durch innovative Wohnkonzepte wie Clusterwohnungen, die Gemeinschaft und Privatsphäre kombinieren. Der Wohnungsmix umfasst Azubi-Wohnen, Micro-Living, sozial geförderten Wohnraum sowie Mehrgenerationen-Wohnen. Auch Wohngemeinschaften und Maison-

ette-Wohnungen finden Platz, um unterschiedliche Lebensmodelle und Bedürfnisse zu berücksichtigen. Besondere Akzente setzt das kollektive Programm: Gemeinschaftlich genutzte Flächen im zentralen Lichthof fördern nachbarschaftliche Interaktion und Austausch. An die Rotunde angrenzende öffentliche Bereiche bieten Raum für Begegnung und kulturelle Veranstaltungen. Damit entsteht ein Wohnkonzept, das Vielfalt, Gemeinschaft und urbane Lebensqualität in einem zukunftsweisenden Projekt vereint.







## → Altstadtküste

### Klimaschutz und Aufenthaltsqualität im öff. Raum



Abb. 1: Visualisierung des Altstadtküstenfest »DIE ALTSTADTKÜSTE BLÜHT AUF« auf der Straße Bei den Mühlen. Gestaltet von: monokrom.eu

#### Maßnahmenbeschreibung

Im Jahr 1981 erlebte der westliche Abschnitt der nördlichen Hamburger Elbküste eine architektonische und funktionale Wiederbelebung der städtischen Verbindung zum Wasser. Im Gegensatz dazu trennen Hauptverkehrsstraßen den östlichen Teil bis zur Oberbaumbrücke vom Ufer. Bereits im Jahr 2020 gründet sich die Initiative „Altstadtküste“ mit dem Ziel: das Quartier vom Oberhafenquartier bis zum Baumwall, sollte zur Modellregion für eine zivilgesellschaftlich inspirierte und begleitete sozialökonomische Transformation eines dicht bebauten Innenstadtareals am Wasser werden. Mit einer Vielzahl von temporären Erprobungen, Veranstaltungen, Workshops, Diskursen sowie einer Ausstellung wurden Leitbilder, Handlungsfelder aber auch konkrete Optionen entwickelt.

So konnten auch im Zuge der Untersuchung dahingehend große Potenziale aufgezeigt werden. Maßnahmen, wie Straßenraumöffnungen für Fuß- und Radverkehr am Zollkanal zwischen Brandstwierte und Mattentwierte, Katharinenquarti-

er (Neue Gröninger Straße), die teilweise bereits im Rahmen der Altstadtküstenfeste erprobt wurden, erscheinen daher als unmittelbar umsetzbare Mittel. Durch eine Verkehrsberuhigung in diesem Gebiet, wird der Straßenraum für menschliche Begegnung und Nutzung geöffnet und als Reallabor und Erfahrungsraum für eine Mobilitätswende genutzt.

Darüber können Themen, wie Cohabitation von Menschen und Natur, ein gerechter, sozialer und inklusiver Stadtraum, ein grüner Stadtraum am, auf und mit dem Wasser mit wachsender Biodiversität, ein ökologischer und klimagerechter Stadtraum, ein produktiver Stadtraum, ein historisch bewusster und resilienter Stadtraum erprobt und diskutiert werden. Zudem können moderne Konzepte für den Hochwasserschutz, wie beispielsweise Sperrwerklösung oder nutzbare Deiche statt Hochwassermauern, Wiederbevölkerung, Begrünung für eine weitere Aufwertung sorgen und eine Belebung des Quartiers.

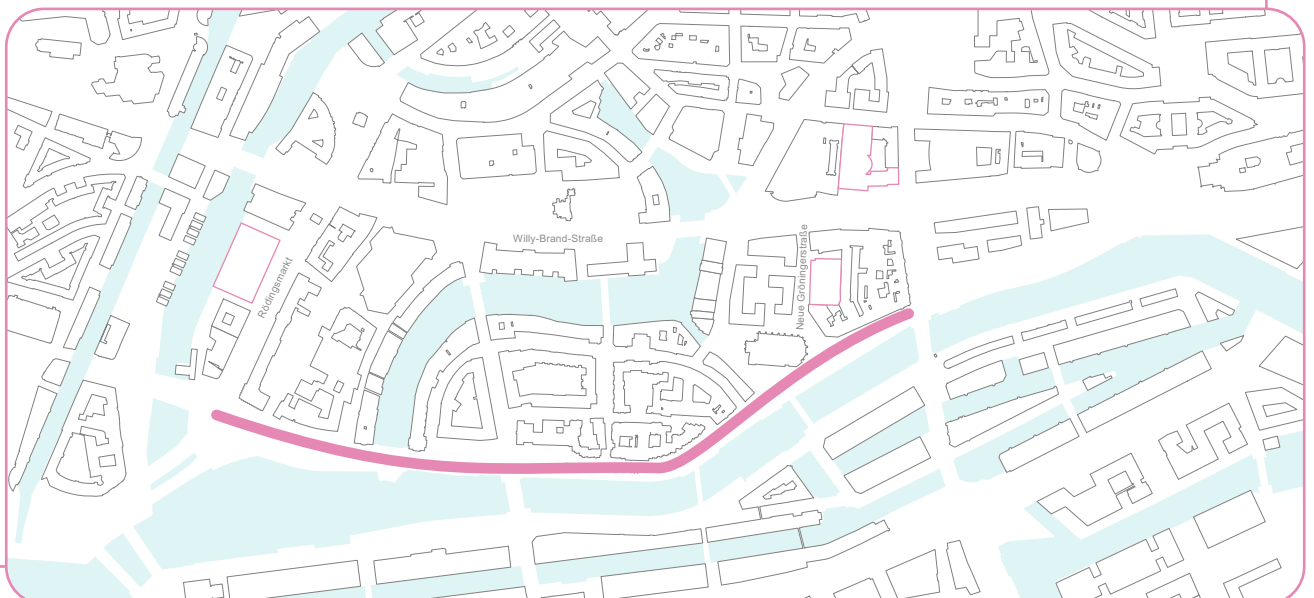


## Effekt und Wirkungsweise

Durch die Maßnahme der Verkehrsberuhigung gewinnt der Stadtteil an räumlicher Qualität. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erhalten Vorrang, indem bei zweispurigen Straßen eine Spur für Autos weggenommen wird, als Anliegerstraße, oder sogar komplett autofrei wird. Dies schafft neue Spielbereiche für Kinder und Treffpunkte für Anwohner:innen. Demnach werden Plätze geschaffen für Grünflächen, wie Hochbeete. Zudem wird der Autolärm stark verringert, und die Luftqualität verbessert sich. Dies fördert die Begegnungen zwischen den Anwohner:innen und trägt zur Verringerung von Lärm- und Hitzebelastungen bei.

## Strahlkraft

Die „Altstadtküste“ bietet beste Voraussetzungen als Modellregion für sozial-ökologische Transformation genutzt zu werden. Es wird sich an den Bedürfnissen der Menschen orientiert, der öffentliche Raum wird aufgewertet, lädt zum Verweilen ein, und wird zusätzlich attraktiver für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen. Zudem wird mit der Altstadtküste eine Verbindung zwischen den Parkhäusern





## → Straßenpark

### Klimaschutz und Aufenthaltsqualität im öff. Raum



Ehent anditectae nesti restem ut officiis numque rem repererum harupta tiaecup tatisquame aut facernam nonsedit es solorporrum lant, tem

#### Maßnahmenbeschreibung

Die Hamburger Altstadt liegt zwischen zwei Verkehrsachsen, die das Quartier maßgeblich prägen. Der Autoverkehr führt dazu, dass das historische Zentrum von Hamburg seine Bedeutung verloren hat und es keine Aufenthaltsqualität gibt. Insbesondere an Grünflächen mangelt es, weshalb es im Hinblick auf Starkregenereignisse und Hitzebildung naheliegt, die versiegelten Flächen im Quartier zu entsiegeln und aktiv zu begrünen.

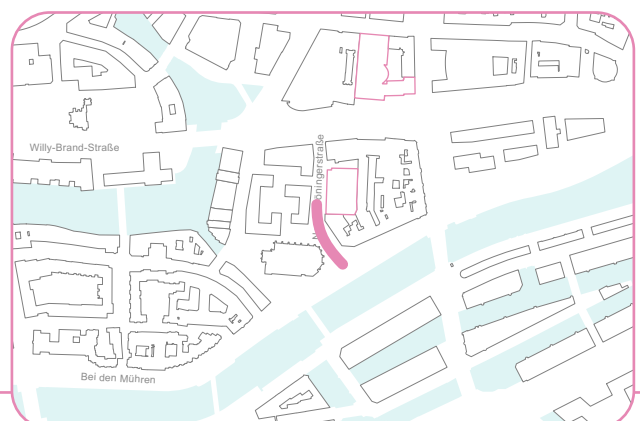
Bei der Untersuchung des Stadtraums hat sich insbesondere die Neue Gröningerstraße für die Umwidmung in eine begrünte Freifläche erwiesen. Sie stellt keine wichtige Verkehrsverbindung dar und wird lediglich als Abkürzung genutzt. Des Weiteren grenzt die Straße an den Kirchhof der Hauptkirche St. Katharinen und kann im Zusammenspiel mit der Begrünung dieses Freiraums, zu einem kleinen innerstädtischen Park verwandelt werden. Bei der Umgestaltung ist sicherzustellen, dass weiterhin Stellplätze für die Warenanlieferung ansässiger Gewerbetreibender zur Verfügung stehen und die Feuerwehr nicht behindert wird.

#### Effekt und Wirkungsweise

Durch die Begrünung der Neuen Gröningerstraße wird inmitten eines durch Lärm und Feinstaub belasteten sowie durch Hitzeentwicklung und Versiegelung gefährdeten Stadtteils, eine Grünfläche geschaffen, die den zuvor genannten Faktoren (teilweise) entgegenwirken kann und zugleich eine Aufenthaltsqualität für Besucher:innen und Anwohner:innen schafft.

#### Strahlkraft

Im Zusammenspiel mit der Maßnahme den Kirchhof zu begrünen, kann der Straßenpark ausgeweitet werden.





## → Katharinenfleet

### Klimaschutz und Aufenthaltsqualität im öff. Raum



Ehent anditectae nesti restem ut officiis numque rem repererum harupta tiaecup tatisquame aut facernam nonsedit es solorporrum lant, tem

#### Maßnahmenbeschreibung

Das Katharinenfleet ist Teil der historischen Marschinsel Cremon und wurde im Mittelalter für den Warenverkehr auf dem Wasser genutzt. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Wasserlauf zugeschüttet und ist heute als gepflasterter Weg nicht wiederzuerkennen. Lediglich der Name lässt darauf schließen, dass der Weg in der Vergangenheit eine andere Funktion hatte.

Durch seine Lage inmitten von Wohn- und Gewerbebauten, bleibt das Katharinenfleet für Besucher:innen heute ein oftmals unentdeckter Ort. Für die Anwohner:innen und Berufstätigen stellt das ehemalige Fleet jedoch heute noch eine unverzichtbare Wegeverbindung dar. Obwohl der Weg aufgrund seiner Dimensionen und geschützten Lage großes Potential bietet, den Raum aktiv zu nutzen, ist dies bisher kaum geschehen. Aktionen von ansässigen Akteuren, wie dem AIT-ArchitekturSalon, St. Katharinen und Altstadt für Alle! haben in der Vergangenheit für eine temporäre Belebung des Ortes gesorgt.

Im Sommer 2022 hat der ansässige AIT-ArchitekturSalon die Wegeverbindung zu einem bunten Garten verwandelt. Das „Essbaren Fleet“ hat alle Anwohner:innen und Besucher:innen der Altstadt eingeladen, sich in der kleinen „Grünoase“ zu treffen und an der Gemüse-, Kräuter- und Obstauswahl zu bedienen. Es wurde ein neuer Ort im Quartier geschaffen, der den Austausch zwischen den unterschiedlichen Akteuren ermöglicht hat und einen echten Mehrwert für den Ort dargestellt hat.

Das Katharinenfleet hat sich somit in der temporären Umgestaltung bereits bewiesen und soll sich zukünftig zu einem grünen Treffpunkt im Quartier verstetigen: eine Vielzahl von Pflanzen, die über eine Be-

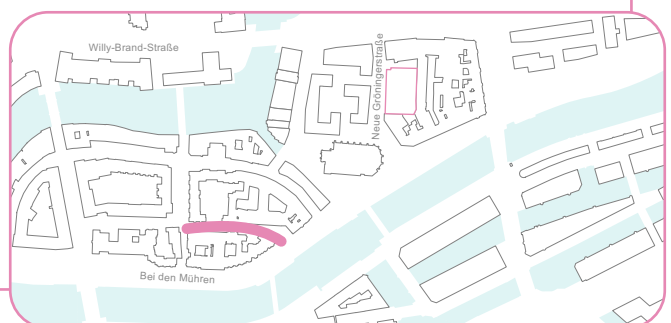
wässerungsanlage mit Wasser versorgt werden, sowie Sitzmöglichkeiten laden dazu ein, sich inmitten des historischen Zentrums von Hamburg mit den Nachbar:innen auszutauschen.

#### Effekt und Wirkungsweise

Aktionen in der Vergangenheit haben bewiesen, dass das Katharinenfleet als Treffpunkt im Quartier funktioniert. Innerhalb der Altstadt gibt es keine Naherholungsflächen, sodass vor allem im Zusammenspiel von Begrünung und Aufenthaltsmöglichkeiten ein Ort funktionieren kann. Dazu verbessert Begrünung das Klima in den Städten, reduziert Hitzebildung und Feinstaubbelastung und steigert zugleich das Wohlbefinden der Menschen.

#### Strahlkraft

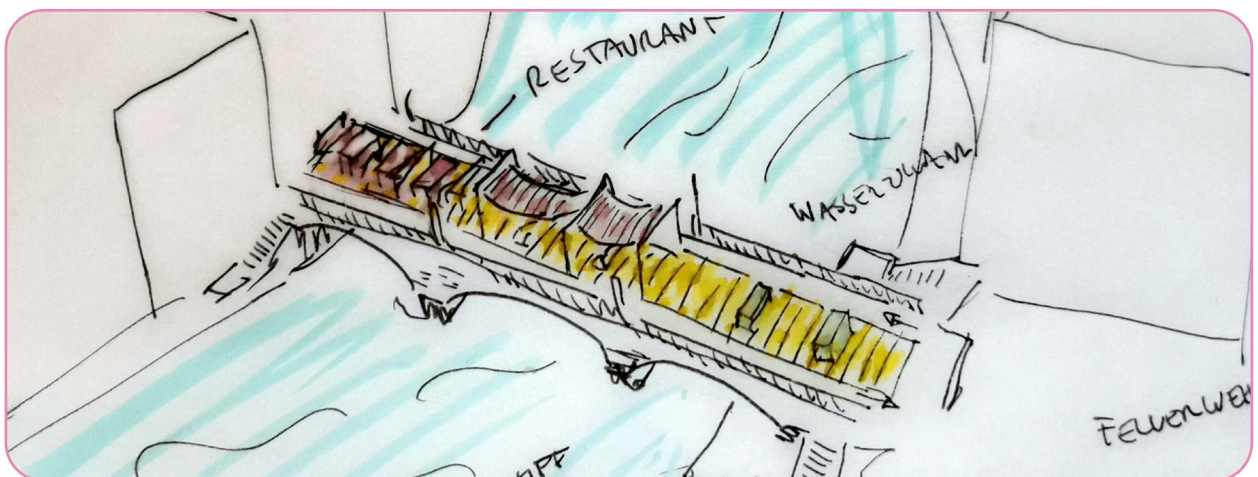
Da es in der Altstadt keine großen Flächen gibt, die zu einem Park umgenutzt werden können, aber viele kleine Straßen, Wege oder Plätze vorhanden sind, kann eine wie zuvor genannte Begrünungsaktion eine große Strahlkraft in der Altstadt haben. Ein Zusammenspiel mehrerer kleiner Grünoasen würde den gesamten Stadtteil zu einem lebendigen Ort verwandeln.



## → Holzbrücke

### Zugang zu Wasser und Naherholung

Hamburg ist die Stadt mit den meisten Brücken Europas, in etwa 2500 sind es – nur New York hat noch mehr mit ca. 2900. Auch in unserem Untersuchungsgebiet finden sich Bauwerke aus verschiedensten Epochen, Materialien und Bauweisen. Nach ihrer eigentlichen Bestimmung werden diese zurzeit ausschließlich als Transitorte genutzt. Doch mit dem Weichen des Automobilverkehrs aus dem Quartier, schlummert in ihnen das Potenzial wichtige Begegnungsorte auf Quartiersebene zu werden. Etwas abgelegen vom ständigen Autoverkehr und mit einem direkten Zugang zum Wasser könnten sie – je nach Lage und Größe – als dringend benötigte Naherholungsorte und Treffpunkte für das Quartier umgenutzt werden. Wir haben exemplarisch zwei Brücken gewählt, um verschiedene Strategien aufzuzeigen.



#### Maßnahmenbeschreibung

Die Holzbrücke am nördlichen Rand unseres Untersuchungsgebiet verbindet die sechsspurige Willy-Brandt-Straße mit dem Quartier. Im Zuge einer Verkehrsberuhigung des gesamten Quartiers (**Superblock**) bietet es sich hier an den nördlichen Zugang für den Autoverkehr zu sperren, denn die Straßen können auch von der südlichen Seite aus erreicht werden. So kann der gesamte Bereich der Holzbrücke als verkehrsfreie Zone ausgebildet werden. Während die beiden Straßenenden im Norden und Süden wahrscheinlich für Bewegungs- und Aufstellflächen für die Feuerwehr freibleiben müssten, könnte man die Brücke abzüglich der Bürgersteige vollständig als öffentlichen Platz ausbilden. Die Breite von fast 11m erlaubt es einen 7m breiten Streifen in der Mitte der Brücke umzugestalten, während am Rand jeweils ein zwei Meter breiter Streifen für zu Fuß Gehende bleibt.

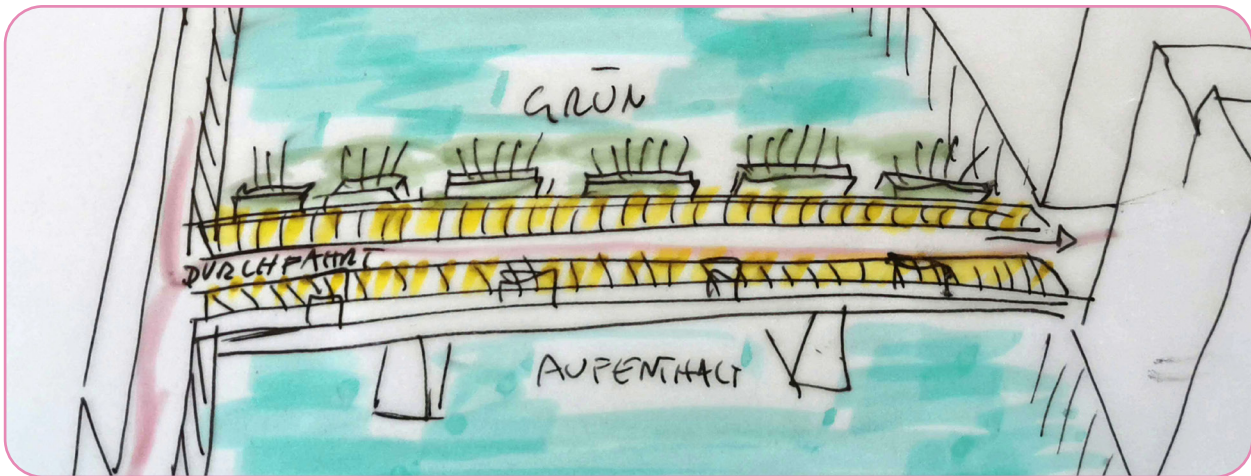
#### Effekt und Strahlkraft

Hier an der Holzbrücke könnte eine besondere Eingangssituation für das südliche Altstadt Quartier geschaffen werden. Die bereits bestehende städtebauliche Situation schafft einen Portal-ähnlichen Eingang, und die Brücke wird zum Aufenthaltsort vor den Toren des Quartiers. Hier treffen Tourist:innen, die auf dem Weg vom Rathaus zur HafenCity sind auf Anwohner:innen beim Verweilen auf der Quartiersbrücke. Das etablierte und gut laufende mexikanisches Restaurant an der Ecke der Brücke würde den Außenbereich in Sommermonaten gut bespielen können.

Name:	Holzbrücke
Überspannt:	Nikolaifleet
Baujahr:	1847
Funktion:	Straßenbrücke
Konstruktion:	Segmentbogenbrücke aus Mauerwerk
Fläche:	580 m²

## → Reimersbrücke

### Zugang zu Wasser und Naherholung



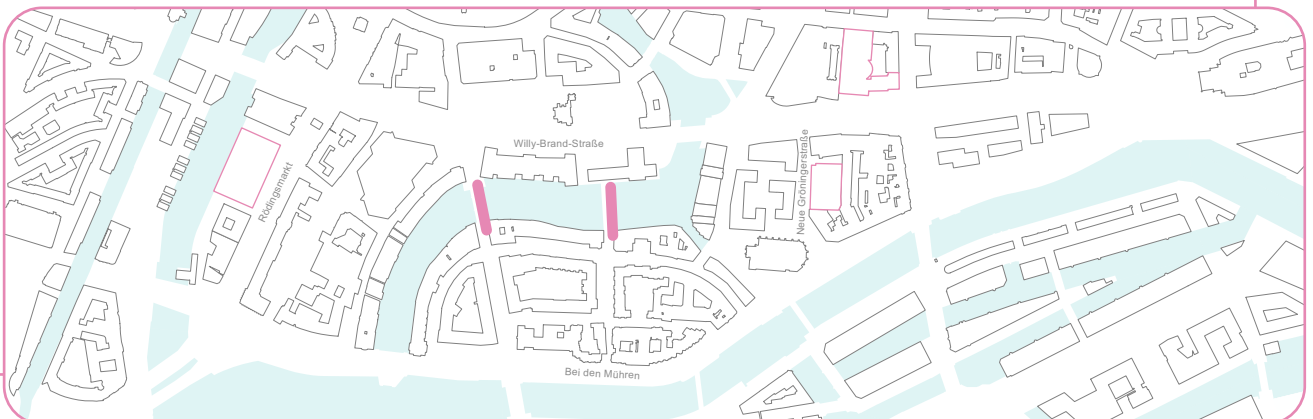
#### Maßnahmenbeschreibung

Die Reimersbrücke befindet sich auch am nördlichen Rand unseres Untersuchungsgebiet nur wenige hundert Meter entfernt von der Holzbrücke. Ursprünglich wurde diese Brücke als Straßenbrücke gebaut, wird heute jedoch ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr genutzt. Am nördlichen Ufer steht das denkmalgeschützte Gebäude der Reederei Hamburg Süd, welches die direkte Durchwegung verhindert, außerdem wird so die Blickbeziehung aus Richtung der Willy-Brandt-Straße blockiert. Aufgrund dessen wird sie in ihrem jetzigen Zustand nur wenig genutzt und birgt damit das Potenzial teilweise zu einem Ort für Nachbarschaft und Aufenthalt transformiert zu werden. An dem Geländer können Pflanzkübel befestigt werden mit davor liegenden Sitzmöglichkeiten, so entsteht ein kleiner, aber wichtiger Naherholungsort für die Menschen aus dem Quartier. In der Mitte bleibt ein Streifen für Fuß- und Radverkehr frei.

#### Effekt und Strahlkraft

Die recht versteckte Brücke hinter dem ehemaligen Hamburg Süd Gebäude bietet sich hervorragend an, eine Art Rückzugsort für das Quartier mit Wasserbezug zu gestalten. Hier könnten Pflanzkästen von den Anwohner:innen genutzt werden und Kinder und Jugendliche nutzen sie als Treffpunkt. Fern vom Autoverkehr entsteht ein dringend benötigter Naherholungsort inmitten der Hamburger Altstadt.

<b>Name:</b>	Reimersbrücke
<b>Überspannt:</b>	Nikolaifleet
<b>Baujahr:</b>	1912
<b>Funktion:</b>	geplant als Straßenbrücke
<b>Konstruktion:</b>	Stahl Balkenbrücke
<b>Fläche:</b>	400 m <sup>2</sup>





## → Radikal Normal Studentische Visionen

Im Rahmen des Seminars **Radikal Normal** an der HafenCity Universität Hamburg, geleitet von Prof. Barbara Ludescher im Wintersemester 2023/2024 wurden die Möglichkeiten zur Transformation scheinbar obsolet gewordener Gebäude in der Hamburger Innenstadt untersucht. Angesichts der Herausforderungen durch den Rückgang des stationären Handels und die durch Corona verstärkten Leerstände in Einzelhandels- und Bürogebäuden, untersuchte das Seminar zukunftsweisende Perspektiven für die Innenstadtentwicklung.

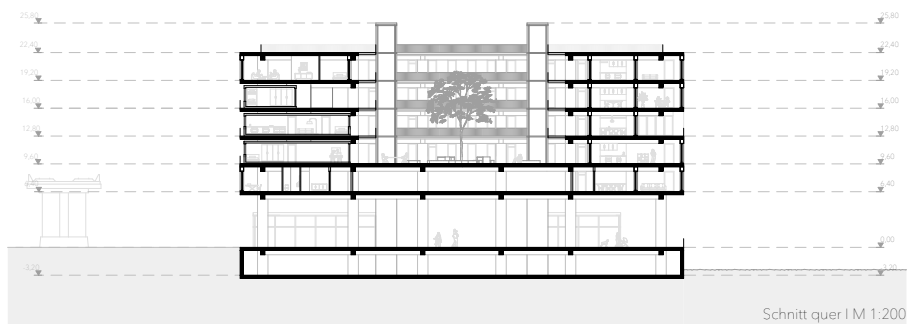
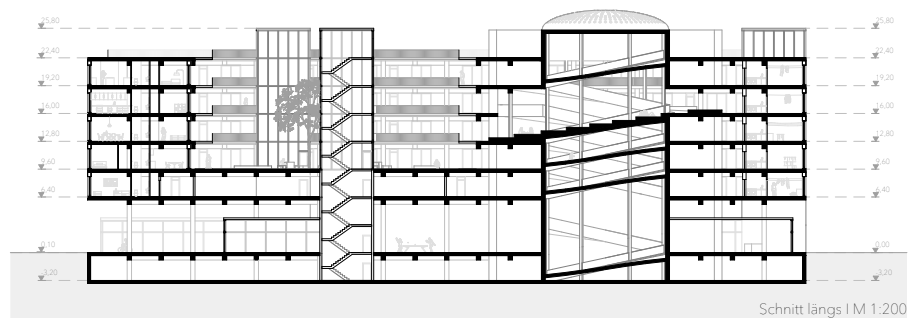
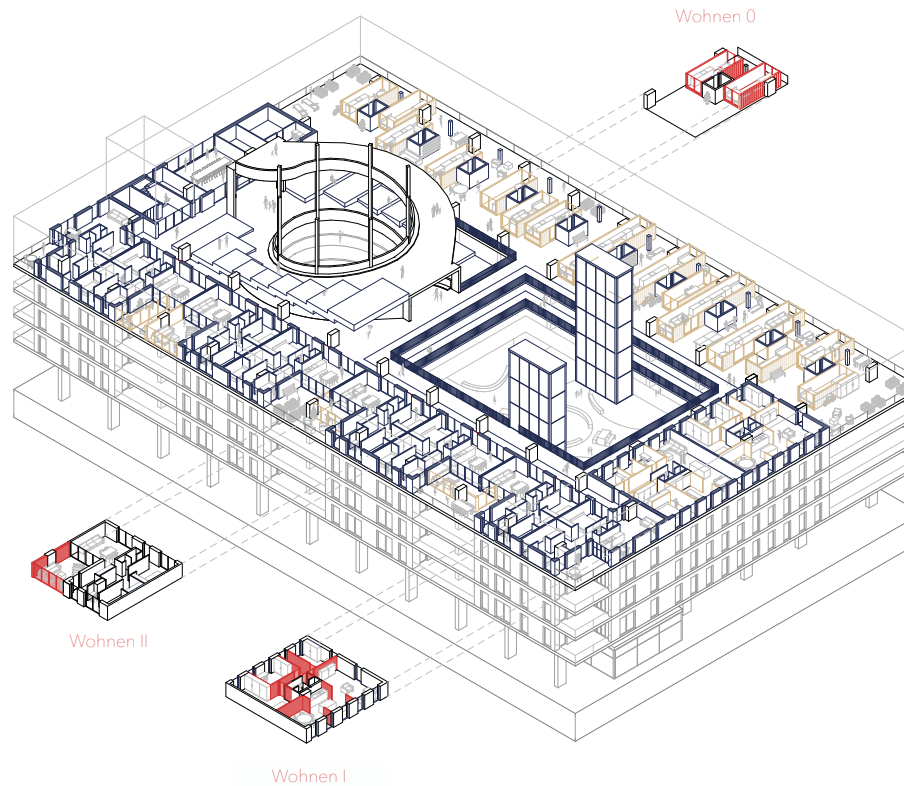
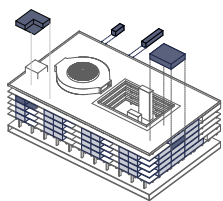
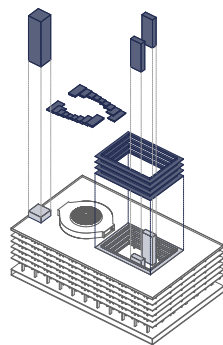
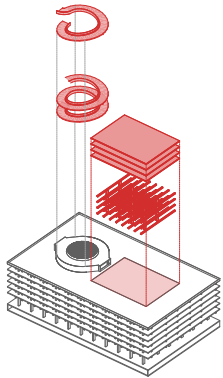
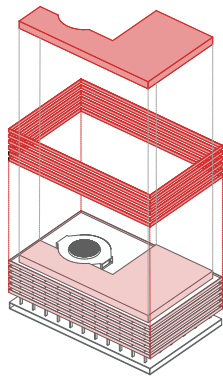


Den Schwerpunkt des Seminars bildete die Umnutzung ehemaliger Kauf-, Büro- und Parkhäuser – wie dem Karstadt Sport, Galeria Kaufhof und dem Parkhaus Große Reichenstraße – zu Wohnraum. Diese tiefen Stadtbausteine werden als flexible „Wohnregale“ betrachtet, die für innovative Wohnkonzepte geöffnet werden können. Das Seminar erforscht, wie das Konzept der offenen Struktur für moderne Wohnlösungen genutzt werden kann, wie beispielsweise das Maison Domino von Le Corbusier.

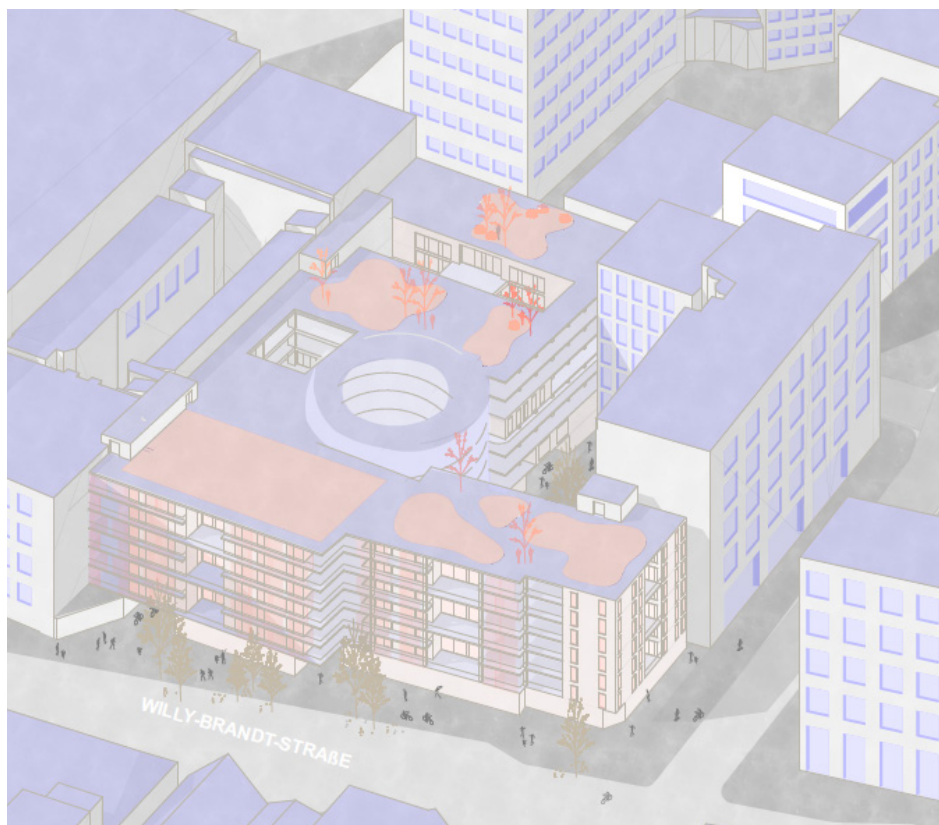
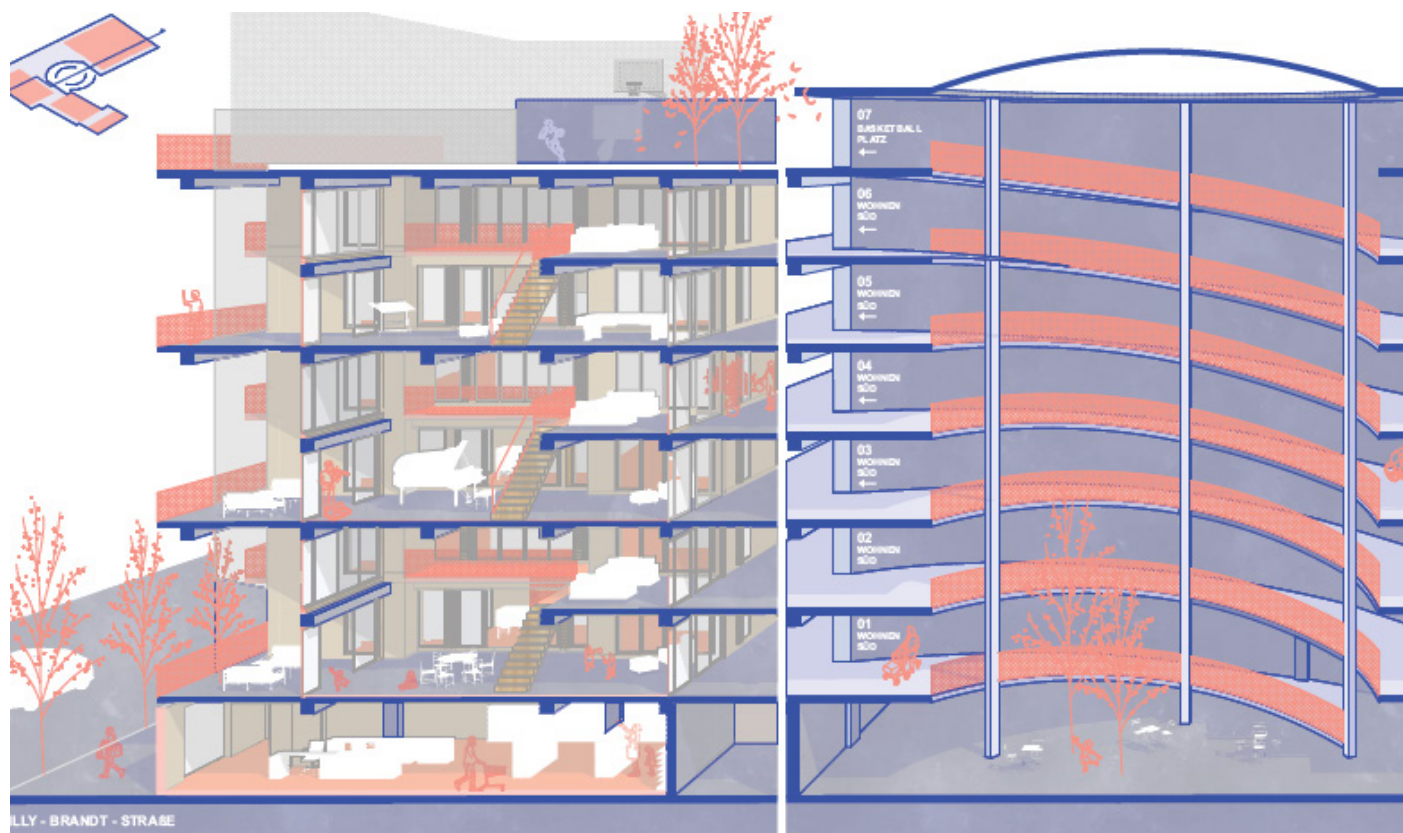
Ein wesentlicher Bestandteil des Seminars waren dabei Selbstbau- und Bottom-up-Strategien, die aus historischen Krisen und zeitgenössischen DIY-Bewegungen hervorgegangen sind. Als Vorbilder für partizipative und selbstinitiierte Projekte dienten dafür das Haus der Statistik in Berlin oder der Gröninger Hof in Hamburg. Das Ziel des Entwurfsstudios war es, durch kreative Nutzungskonzepte und innovative Transformationsstrategien neue Wege für den Wohnungsbau zu erschließen und gleichzeitig eine nachhaltige und lebendige Zukunft für die Hamburger Innenstadt zu gestalten.



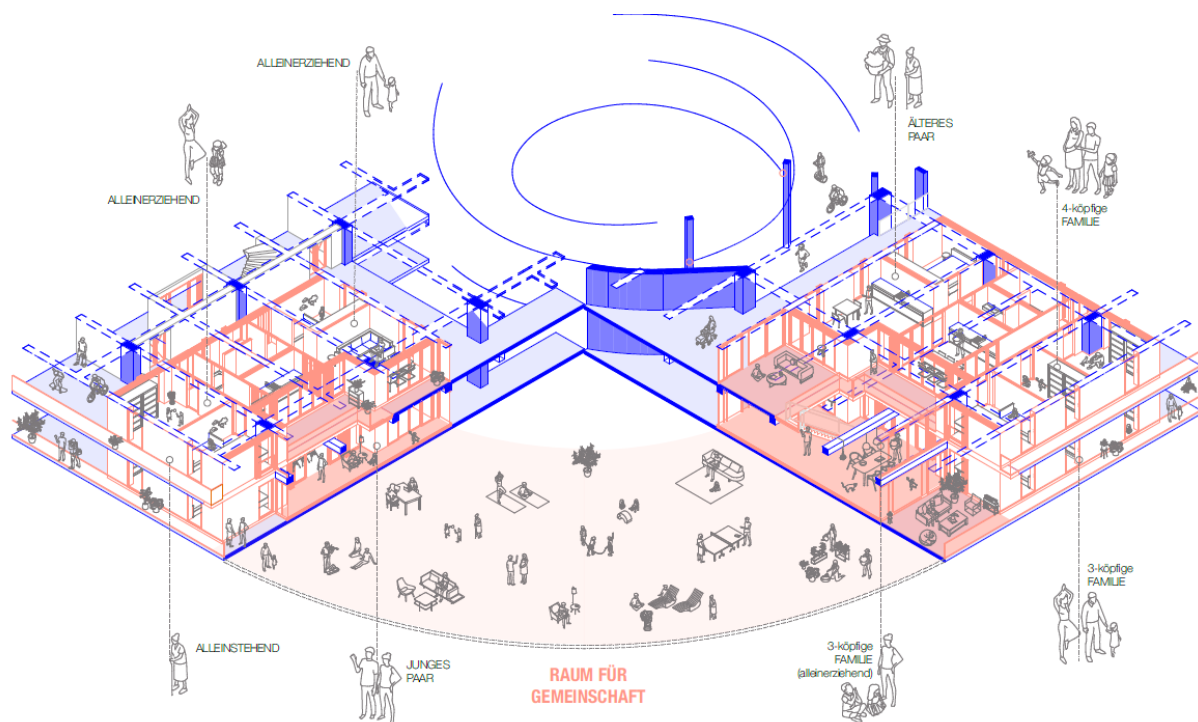
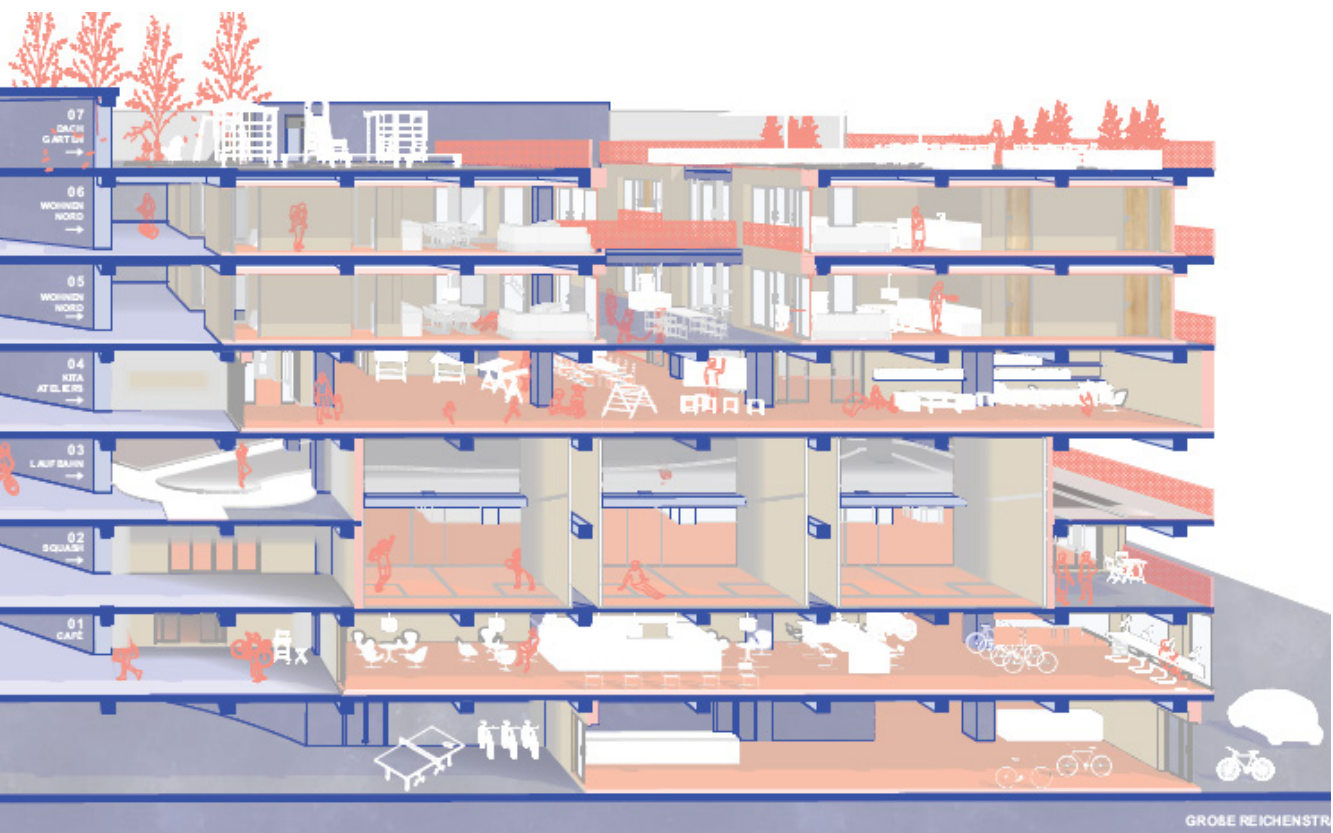
## → Radikal Normal Parkhaus am Rödingsmarkt



## → Radikal Normal Große Reichenstraße

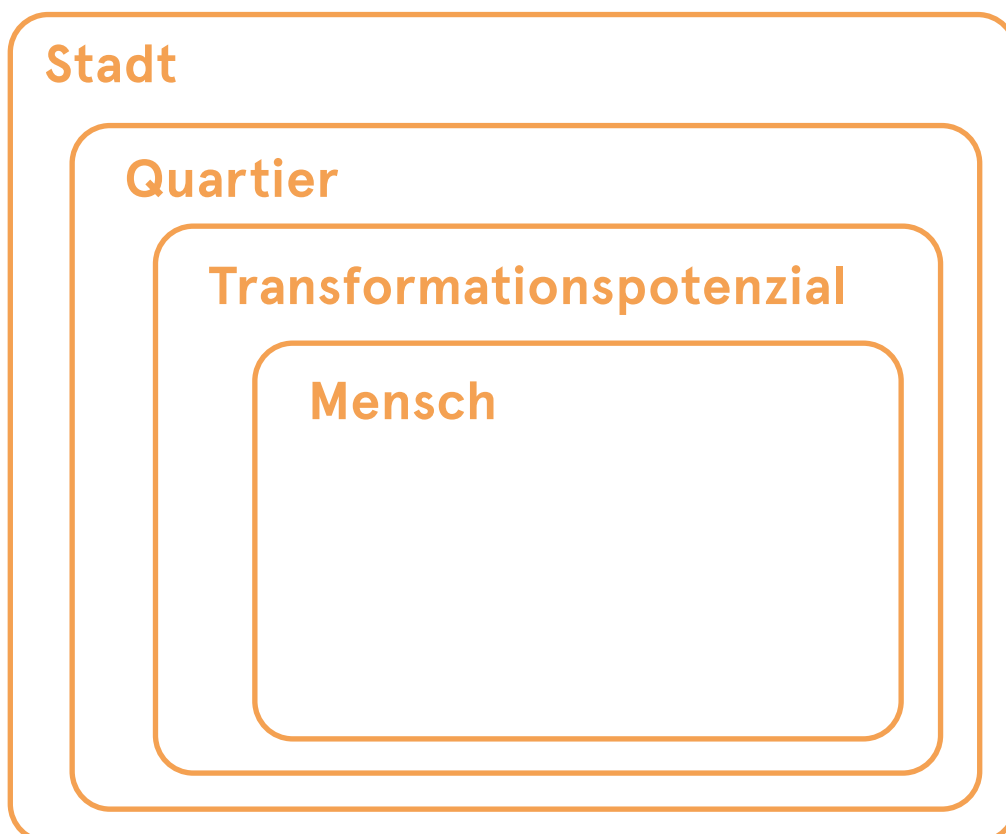




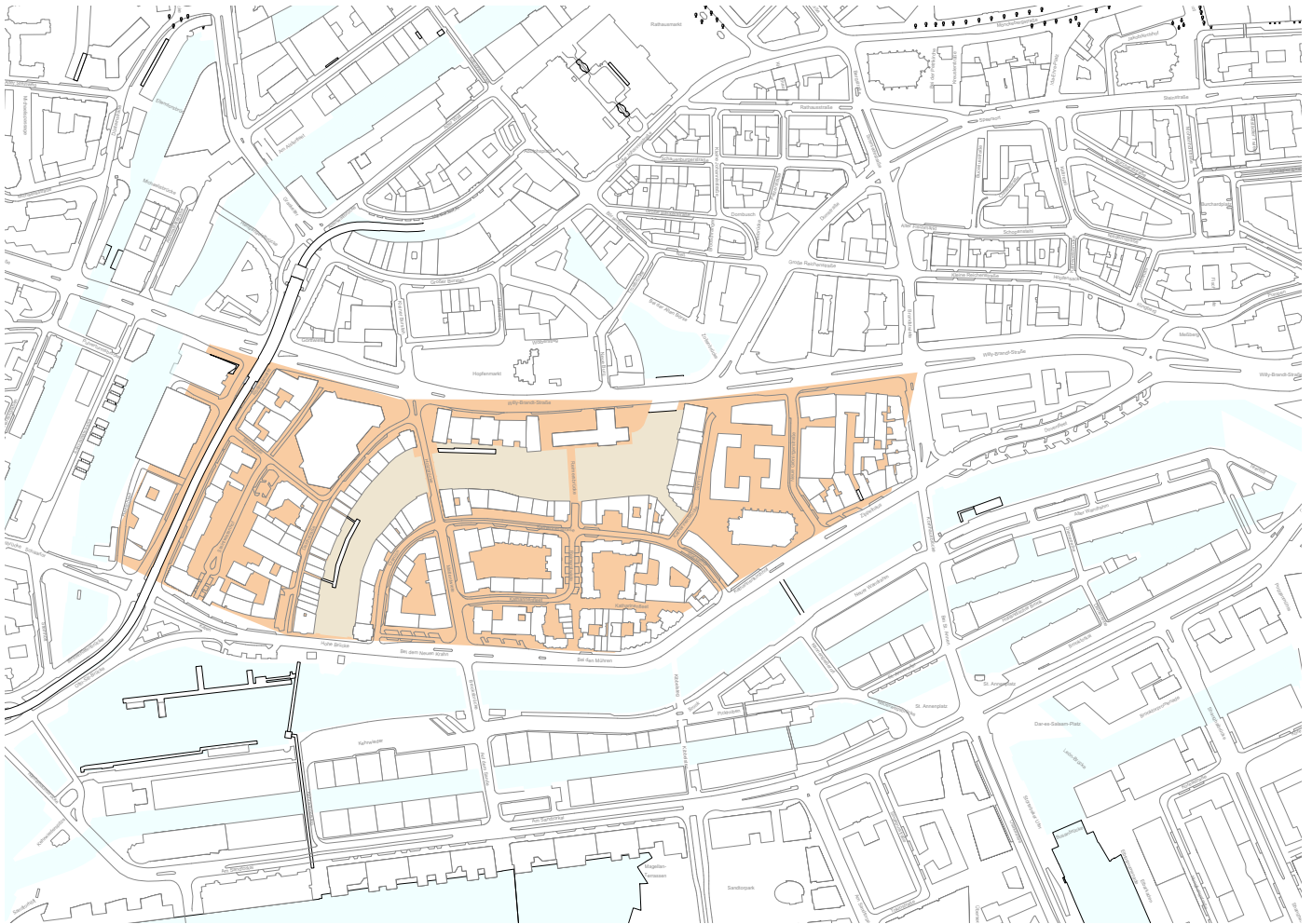


# Ausgangslage

In diesem Kapitel wird sich mit dem Projektraum auf verschiedenen Maßstäben auseinandergesetzt. Dabei als erstes die südliche Altstadt im Kontext der Stadt Hamburg mit seiner Historie und vergleichbaren Referenzen betrachtet. Darauf aufbauend findet eine detaillierte Betrachtung des Quartiers ebenfalls mit einer Auswahl an Referenzen statt. Im nächsten Schritt werden die ausgewählten Parkhäuser im Quartier untersucht, auch nach ihrer baulichen Eignung hinsichtlich möglicher Potenziale, zudem werden bereits umgenutzte Parkhäuser exemplarisch aufgezeigt. Zudem wird sich dem Thema der Transformation auch hinsichtlich seiner ökologischen Aspekte genähert. Zuletzt sind unter dem Kapitel "Menschen" 21 Expert:innen-Interviews zu finden, welche den Bericht um weitere Facetten mit ihren Beiträgen ergänzen.



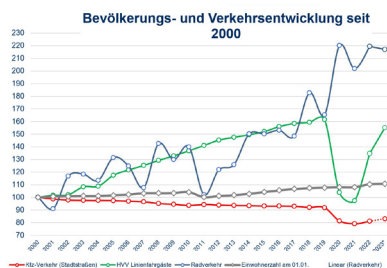




Als Projektraum haben wir ein Herzstück der Hamburger Altstadt zwischen Rödingsmarkt (West) und Meßberg (Ost) sowie Nikolaifleet (Nord) und HafenCity (Süd) ausgewählt. Es handelt sich um ein Kernstück des historischen Hamburgs. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts markiert es eine Nahtstelle grundlegender Stadttransformationen. Der Verein Altstadt für Alle! und MUT Urban Trust halten nicht zuletzt deswegen dieses Quartier für prädestiniert, eine Modellregion für die anstehende sozialökologische Transformation Hamburgs zu bilden. Konflikte mit aktuellen städtischen Planungen bestehen nicht – da, wie das Innenstadtkonzept der FHH belegt, die aktuellen Innenstadtprojekte im Wesentlichen außerhalb unseres Projektgebietes liegen. Umgekehrt enthält unser Transformationsansatz aber wichtige Synergiepotenziale zu den städtischen Vorhaben und berücksichtigt diese (u.a. am Burchardplatz, am Rödingsmarkt sowie dem ehemaligen Commerzbankareal am Nikolaifleet).

# Maßstab Stadt

Auch in Hamburg lassen sich die Probleme ablesen. Es gibt den klaren Fokus darauf, die Innenstadt möglichst bequem durch einen PKW zu erreichen. Geringere Lebensqualität der wenigen Anwohner:innen wird dafür gerne in Kauf genommen. Sowieso mangelt es an qualitativem Wohnraum und den dazugehörigen Nutzungen wie Naherholung oder Kinderbetreuung in der Innenstadt Hamburgs. Dies führt zu einer wenig belebten Innenstadt nach den Ladenöffnungszeiten. Dabei ist mehr Wohnen in der Innenstadt ein erklärtes Ziel der momentanen Regierung – in Realität entstehen nur viel zu häufig neue Gebäude, in denen wenig oder nur sehr teurer Wohnraum entsteht.

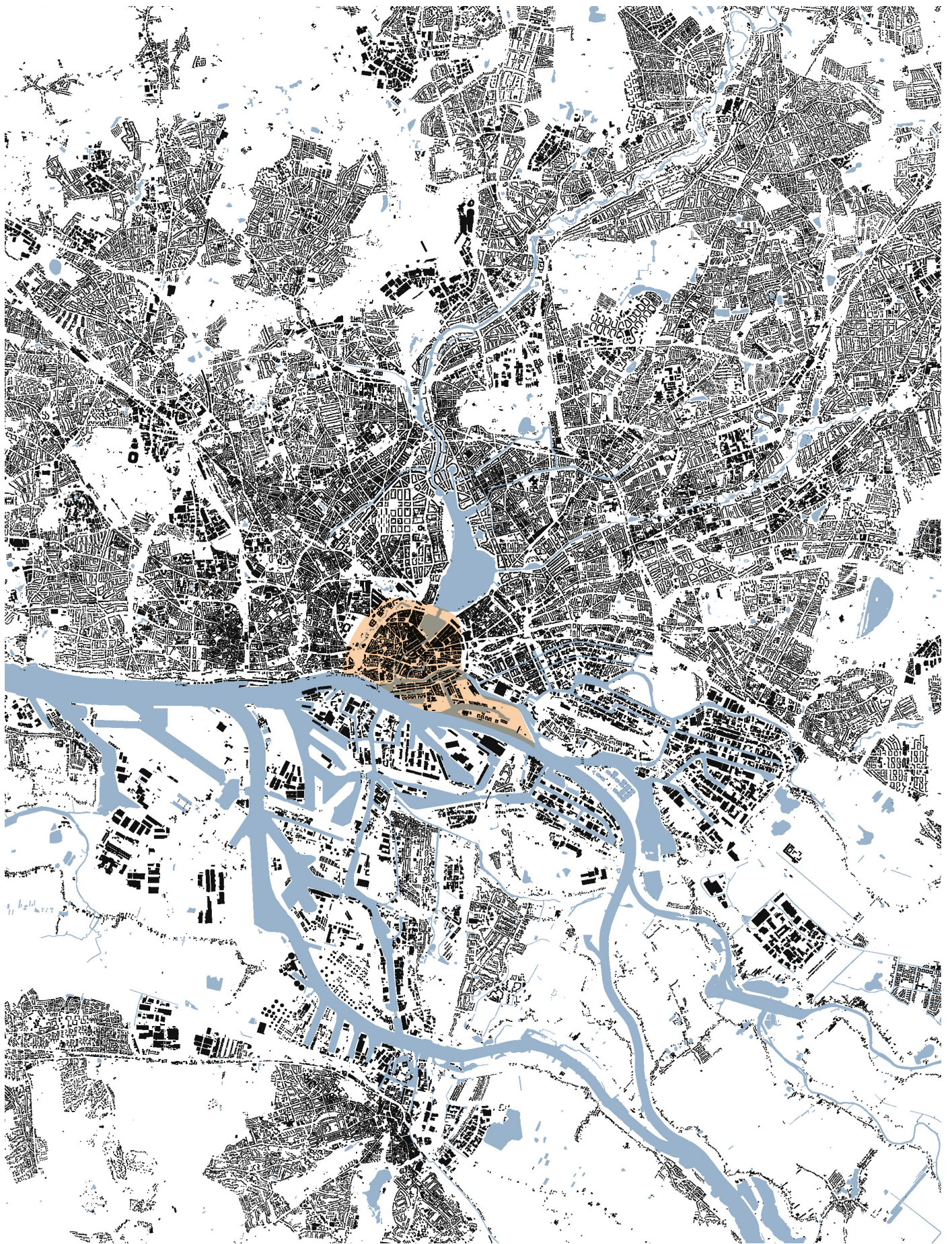


Wir sehen hier eine mögliche Synergie: Wir wollen weniger Autos in unserer Innenstadt und mehr Menschen, die dort leben. Ist es somit möglich, das Potenzial der zunehmend ungenutzten Parkhäuser mit dem Wunsch nach qualitativem und doch bezahlbarem Wohnraum zu verbinden?

Erste Erfolge in Sachen „Wiederbevölkerung“ zeigen sich in der Bevölkerungsentwicklung der Altstadt, die um ca. 50% auf 3.271 Einwohnende im Jahr 2022 zulegte. Hierfür steht u.a. die Realisierung des Neuen Katharinenquartiers. Das Modellprojekt „Gröninger Hof“, die Pläne für den Hopfenmarkt, die Konzepte zur Domachse, das zivilgesellschaftliche Projekt Katharinenweg, der Flüggerhof, die Neu-gestaltung des Burchardplatzes und viele weitere Projekte kennzeichnen die aktuelle Transformations-dynamik. Eine ausreichende Bevölkerungsdichte sowie eine wohnbezogene soziale Infrastruktur fehlen jedoch nach wie vor.

Das informative und analytisch hilfreiche, wenngleich umsetzungsschwache Innenstadtkonzept von 2014 wird mit dem aktuellen Handlungskonzept Innenstadt von 2020 praktisch. Es definiert die aktuellen Transformationsvorhaben der Stadt Hamburg. Der in unserem Bericht untersuchte Stad-traum ist davon jedoch nur in Teilen betroffen. Wir sehen das als Chance, Konzepte und Vorschläge in Ergänzung zu existierenden städtischen Planungen zu entwickeln – und nicht in Konkurrenz.







# Die Hamburger Innenstadt

Die Hamburger Innenstadt spielt eine zentrale Rolle in der Stadtentwicklung, indem sie jahrhundertealte Strukturen des Arbeitens, Wohnens und Handels mit kulturellen und öffentlichen Räumen verbindet. Das im Jahr 2020 vorgestellte Innenstadtkonzept zielt darauf ab, die Attraktivität der Hamburger Innenstadt zu steigern und diese als lebenswerten Ort für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu gestalten. Ein zentraler Schwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung von Wohnraum, um die Innenstadt weiter als Wohnort zu stärken und so als vielfältigen Lebensraum zu etablieren, der Einzelhandel, Arbeiten und kulturelle Angebote ausgewogen integriert. Insbesondere die Altstadt soll daher in ihrer Funktion als Wohnquartier gefördert werden, nachdem sie durch Kriegszerstörungen und eine lange Phase der städtebaulichen Funktionstrennung stark auf Büro-, Dienstleistungs- und Handelsnutzungen reduziert wurde.

Auch im Zuge der fortschreitenden Entwicklung der HafenCity, befindet sich die Innenstadt im Wandel, indem nicht nur neue Verbindungen, sondern auch neue Möglichkeiten geschaffen werden. Das Innenstadtkonzept zielt darauf ab, die Aufenthaltsqualität und den Lebensraum durch neue Mobilitätskonzepte und eine fußgänger- sowie fahrradfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums nachhaltig zu verbessern. Die zentrale Herausforderung besteht darin, die vielfältigen Funktionen der Innenstadt – Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Kultur – in einem räumlich kompakten Gebiet harmonisch zu verbinden und dabei so zu gestalten, dass öffentliche Räume Begegnungs- und Nutzungsräume des urbanen Lebens sind. Zudem soll die Innenstadt als identitätsstiftendes und historisch bedeutsames Zentrum Hamburgs bewahrt und gleichzeitig an die modernen Anforderungen einer dynamischen Metropole angepasst werden.

## Hamburg 2040

Im Mai 2024 fand eine Online-Beteiligung zur Entwicklung des „Zielbilds 2040“ statt, bei der Bürger:innen über ein digitales Partizipationssystem ihre Anregungen einbringen konnten. Die Grundlage des „Zukunftsbilds 2040“ bildet der sogenannte Zielkompass, der auf bestehenden Zukunftskonzepten für die Innenstadt sowie den Ergebnissen der ersten Stadtwerkstatt im Dezember 2022 basiert. Dieser Zielkompass wurde von urbanista entwickelt und wird nach der Online-Beteiligung weiter ausgearbeitet, um als öffentliches Leitdokument zu fungieren. Die Online-Beteiligung fokussierte sich auf Entwicklungsziele, die den Teilnehmenden zur Kommentierung offenstanden. Zusätzlich wurden digitale Karten genutzt, auf denen potenzielle Entwicklungsflächen und Transformationsräume, wie verschiedene Bereiche der Innenstadt und die Ost-West-Straße, markiert waren. In diesen Bereichen konnten ebenfalls Kommentare zu möglichen Veränderungen hinterlassen werden.

## Zielbild 2040

Das Zielbild 2040 wird von Hamburg mit dem Zweck verfolgt, die Innenstadt als lebendigen, inklusiven und attraktiven Raum weiterzuentwickeln. Im Mittelpunkt steht die Vision einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Stadtentwicklung, die verschiedene zentrale Themen und Handlungsfelder integriert. Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf der Förderung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Hierbei sollen grüne Räume, energieeffiziente Bauweisen und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte dazu beitragen, die Innenstadt umweltgerecht zu gestalten und den Klimazielen der Stadt gerecht zu werden. Ein weiterer Kernpunkt ist die wirtschaftliche Stärkung der Innenstadt, die als wirtschaftlicher "Motor" Hamburgs fungieren soll. Die Ansiedlung neuer Unternehmen und die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze sind zentrale Maßnahmen, um die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern. Zudem ist die Schaffung von Wohnraum ein zentrales Anliegen. Ziel dabei ist es, die Innenstadt als attraktiven Wohnort zu etablieren, der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen Platz bietet und eine gesunde urbane Mischungsnutzung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit schafft.

Ein besonders wichtiges Thema ist zudem auch die Förderung von kultureller Vielfalt und Lebensqualität. Kulturelle Angebote und öffentliche Räume sollen weiter ausgebaut werden, um die Lebensqualität in der Innenstadt zu steigern. Gleichzeitig soll die Innenstadt durch eine geplante Verkehrsberuhigung und die angestrebte Mobilitätswende lebenswerter und insbesondere fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr, sowie ÖPNV sind zentrale Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen.

Zusätzlich wird ein weiterer Schwerpunkt auf die Attraktivität des Einzelhandels gelegt. Der lokale Handel soll durch gezielte Maßnahmen unterstützt und die Belebung der Geschäftsstraßen vorangetrieben werden, um die Innenstadt weiterhin als wichtiges Ziel für den Einkauf zu positionieren. Soziale Inklusion bildet einen weiteren wichtigen Baustein des Konzepts. Die Innenstadt soll für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich und lebenswert sein, wobei der Fokus auf der Förderung von sozialer Vielfalt und der Schaffung eines inklusiven Raums liegt.



# Historie Hamburg



## 1250 – 1885

### Multifunktionale „europäische Stadt“

Das in unserer Untersuchung betrachtete Quartier umfasst einen der ältesten Bereiche Hamburgs. Das Katharinenquartier entstand ab Mitte des 12. Jahrhunderts in den Marschen auf den Elbinseln Grimm und Cremon. Bis zum Bau der Speicherstadt ab 1885 war das Katharinenquartier ein wohlhabendes, aber sozial sehr diverses Quartier, das für Hamburgs Hafenwirtschaft eine bedeutende Rolle spielte.

In enger Nachbarschaft zur Börse, der Neuen Burg sowie der Domkirche und ab dem frühen 17. Jahrhundert auch durch die Stadtbefestigung gut geschützt, war es eines der stadtprägenden wirtschaftlichen, sozialen und geistigen Zentren Hamburgs. Es konnte auf eine kontinuierliche über 600jährige Geschichte zurückblicken, in der es seine Multifunktionalität immer neuen Anforderungen erfolgreich anpasste.



## 1868 – 1930

### Funktionstrennung Hafen – Kontor – Wohnen

Der Bau des Sandtorkais ab 1868 markiert den Beginn der Industrialisierung des Seeverkehrs in Hamburg. Zwischen 1882-1885 wurden mit dem Abriss der Grachtenhafenviertel Kehr wieder und Wandrahm mehr als 20.000 Menschen umgesiedelt. Durch den anschließenden Bau des heutigen Weltkulturerbes Speicherstadt ab 1885 sowie der Entwicklung des Weltkulturerbes Kontorhausviertel wurden Hafearbeit, Wohnen sowie die Büros der Kaufleute und Reederei räumlich getrennt. Interessanterweise stehen damit Hamburgs Weltkulturerbestätten für die Zerstörung der integrierten und Etablierung der funktionsgetrennten Stadt.

Pferdebahn, später die elektrische Eisenbahn sowie die Alsterschiffahrt und auch Hafenfähren dienten als Verkehrsmittel. Viele Arbeiter gingen zu Fuß, weil öffentliche Verkehrsmittel teuer waren. Das Zentrum des Kontorhausviertels, der Burchardplatz, wurde schon in den 20er Jahren mit einer Tankstelle für das Autozeitalter präpariert und die Straßenquerschnitte autogerecht gestaltet. Parallel dazu wurden ab ca. 1870 die im 19. Jahrhundert immer dichter bevölkerten und bebauten Gängeviertel abgerissen und durch Gründerjahrebauten mit breiten Straßenquerschnitten ersetzt.





## 1949 – 1990

### Umbau zur autogerechten Stadt

Zwar richteten die Bomben des zweiten Weltkriegs große Zerstörungen an – der Umbau zur autogerechten Stadt ist allerdings das Ergebnis der Nachkriegsmoderne. Die bereits von den Nationalsozialisten als Stadtautobahn geplante Ost-West-Straße wurde Ende der 50er Jahre realisiert.

Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen in der Hamburger Altstadt belegt diese systematische Entvölkerung der Innenstadt. Bis 1939 waren dafür der Bau der Speicherstadt sowie die Zerstörung der Gängeviertel verantwortlich. Trotz Kriegszerstörungen lebten jedoch 1950 noch 9.000 Menschen in der Altstadt. Die Nachkriegsmoderne senkte diese Zahl auf 2.000, eine der niedrigsten Bevölkerungsdichten Europas. Auch die soziale Infrastruktur (Kitas, Schulen, Nahversorgung) verschwand.



## Seit 1990

### Neue Multifunktionalität und sozialökologische Transformation

Die Leipzig Charta 2007 als neues Leitbild für die Stadtentwicklung, beschlossen von allen 16 deutschen Bundesländern, fasst zusammen, was seit Mitte der 1980er und verstärkt seit 1989 die Stadtentwicklungspraxis in Deutschland prägt: Das Postulat nach der mischgenutzten, nachhaltigen Stadt. Die Neue Leipzig Charta vom November 2020, diesmal verabschiedet von allen 26 EU-Staaten, ging dann einen entscheidenden Schritt weiter: Sie postuliert die koproductive und kokreative ganzheitliche sowie integrierte Stadtentwicklung als grundsätzlich neue Vorgehensweise. Dabei sollen alle relevanten Akteure auf Augenhöhe zusammenarbeiten. Genau diesem Ansatz folgt auch unser Bericht.



# Referenzen



## Paris

Als Anne Hidalgo 2014 ihr Amt als erste Bürgermeisterin von Paris antrat, war klar, dass Paris in seiner Politik den Menschen den Vorrang vor dem Auto geben würde. Hidalgo verfolgte das Konzept einer "15-Minuten-Stadt", die den Verkehr, den Wohnraum, die Arbeitsplätze und den öffentlichen Raum so umgestalten sollte, dass die Bewohner ohne lange, umweltbelastende Pendelfahrten leben können. Seit 2017 sind die umweltschädlichsten, ältesten Dieselfahrzeuge tagsüber aus den Straßen der Stadt verbannt, bis 2025 sollen alle Dieselfahrzeuge verboten werden. Die Stadt testet ein fahrerloses Elektro Shuttle auf einer speziellen Fahrspur zwischen zwei Bahnhöfen und wird demnächst elektrische Taxiboote testen. In der Mitte der Champs-Élysées wird ein neuer Radweg gebaut, der Teil eines Plans zur Verdoppelung der Radwege von etwa 690 km im Jahr 2015 auf 1400 km ist, einschließlich vom Verkehr getrennter Expressradwege. Wichtige Kreuzungen werden so umgestaltet, dass Fußgänger und nicht Autos bevorzugt werden. In den Jahren 2015 und 2016 veranstaltete die Stadt einen autofreien Tag. Neue Geräte werden die Emissionen von Autos in Echtzeit erfassen. Im Jahr 2020 wurde die Rue de Rivoli, eine wichtige Straße im Herzen von Paris, die von Modegeschäften, Luxushotels und Museen gesäumt

ist, komplett für Autos gesperrt. Die Parkgebühren für Autos wurden drastisch erhöht, vor allem für große Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, um Autofahrer davon abzuhalten, ihr Privatfahrzeug zu benutzen. Das ultimative Ziel: das Problem der Umweltverschmutzung in der Stadt zu lösen.

Nicht alle Maßnahmen sind sofort umgesetzt worden. So wurde beispielsweise die Seine-Uferstraße, normalerweise eine stark befahrene innerstädtische Schnellstraße, für eine sechsmonatige Testphase für den Autoverkehr gesperrt. Dies ermöglichte den Ausbau von Fußgängerwegen und Sitzgelegenheiten an künstlichen Stränden.

Hidalgos ambitionierter Plan stößt nicht auf allgemeine Zustimmung. Viele Menschen, vor allem diejenigen, die in den Außenbezirken von Paris leben, kritisieren, dass dies ihren Arbeitsweg nur verlängert und die Autofreiheit der Innenstadt den Verkehr und die Umweltverschmutzung anderswo erhöht. Obwohl mehrere Petitionen liefen und die Opposition lautstark ihre Zweifel äußerte, gewann Anne Hidalgo ihre Wiederwahl im Jahr 2022 und bewies damit, dass die große Mehrheit der Pariser Bevölkerung eine autofreie Infrastruktur und radikale Veränderungen in der Stadt unterstützt.





## Berlin

Im Frühjahr 2017 wurde in einem bundesweiten Verfahren die Grundlage für das Berliner Mobilitätsgesetz geschaffen. Der neu geschaffene Mobilitätsbeirat, dem Mobilitätsverbände, die Bezirke der Stadt, die zuständigen Senatsverwaltungen und Vertreter der Parteien im Stadtparlament angehören, befasste sich mit dem allgemeinen Teil des Mobilitätsgesetzes. Im Dialog Radgesetz hat die Senatsverwaltung für Stadtmobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, den Koalitionsfraktionen und der Senatskanzlei die Eckpunkte für den Teil Radverkehr und den ersten Entwurf des Gesetzes erarbeitet. Nach dieser Zusammenarbeit und Beratung wurde der Gesetzentwurf vom Parlament verabschiedet und trat im Juli 2018 in Kraft.

Im März 2018 begannen im Mobilitätsbeirat die Arbeiten zur gemeinsamen Erarbeitung des Teils Fußverkehr. Seitdem arbeiten die vom Mobilitätsausschuss ausgewählten Mobilitätsverbände mit den Koalitionsfraktionen in einem Dialog Fußverkehr intensiv an den wesentlichen Inhalten des Gesetzentwurfs und an dessen erstem Entwurf. Der Berliner Senat hat den Gesetzentwurf Anfang 2020 verabschiedet und zur Beratung und Verabschiedung an das Berliner Abgeordnetenhaus weitergeleitet.

Basierend auf dem Berliner Mobilitätsgesetz wurde im Jahr 2021 der Radverkehrsplan beschlossen, der das Rad-

netz als Rechtsverordnung festlegt. Dieser Plan regelt unter anderem die Qualitätsstandards für das Radnetz sowie dessen Umfang. Dabei erfolgt eine Unterscheidung zwischen dem Vorrangnetz und dem Basisnetz. Das Vorrangnetz erstreckt sich über 871 Kilometer und verbindet Stadtzentren mit Fern- und Regionalbahnhöfen. Hier wird eine verstärkte Nutzung des Radverkehrs erwartet. Das 1.505 Kilometer lange Basisnetz ermöglicht allen, die nicht direkt am Vorrangnetz wohnen, eine sichere Erreichbarkeit des Vorrangnetzes. Zudem verbessert es die Mobilität aller RadfahrerInnen in ihren jeweiligen Kiezen. Zusätzlich sollen alle verbleibenden 550 Kilometer Hauptstraßen mit sicheren Radwegen ausgestattet werden. Die vierte Kategorie umfasst Radschnellwege, bei denen im Mobilitätsgesetz festgelegt ist, dass über 100 Kilometer Radschnellverbindungen die Außenbezirke und Brandenburg mit den Innenquartieren verbinden sollen. Dies soll Pendler:innen ein attraktives Angebot mit besonders hohen Qualitätsstandards bieten. Je nach erwarteter Nutzung werden verschiedene Qualitätsstandards bezüglich Breite, Sicherheitsabständen und Barrierefreiheit festgelegt. Diese Standards regeln auch das Überholen, Befahren mit 3-spurigen Rädern, E-Bikes und Anhängern, das sicher möglich sein muss. Soweit es machbar ist, soll der Radverkehr auf einem baulich getrennten Radweg für Kfz- und Fußverkehr geführt werden.



## Wien

2020, in einem Versuch, den Autoverkehr in der Wiener Innenstadt zu reduzieren, kündigte Brigitte Hebein, Vizebürgermeisterin von Wien, Pläne zur Schaffung einer autofreien Innenstadt an. Die Pläne betreffen den größten Teil der Innere Stadt, das Gebiet des historischen Stadtzentrums mit einer Fläche von rund 2,9 Quadratkilometern und 16400 Einwohner:innen, das von der Ringstraße und dem Donaukanal umschlossen wird. In Zukunft sollen Zufahrten in die Innere Stadt nur noch für Bewohner:innen des Bezirks, Nutzer:innen öffentlicher Garagen, Wirtschaftstreibende einschließlich öffentlicher Dienste wie der Müllabfuhr, Einsatzfahrzeuge und Taxis erlaubt sein. Um eine effektive Kontrolle der Zufahrten zum Bezirk zu gewährleisten und zwischen legalen und illegalen Einfahrten zu unterscheiden, ist eine kamerabasierte Überwachung geplant. Derzeit fehlt jedoch noch die gesetzliche Festlegung in der Straßenverkehrsordnung, um das kamerabasierte Zufahrtsmanagement umzusetzen. Die Stadt Wien kann erst dann mit der Ausschreibung für die entsprechenden Systeme beginnen, wenn das zuständige Bundesministerium die er-

forderliche Gesetzesgrundlage geschaffen hat. Die Frage der Datensicherheit in dieser Maßnahme ist eines der am meisten diskutierten Probleme und führt zu Kritik der Opposition und der Einwohner:innen.

Die Stadt erwartet durch das Konzept allerdings eine erhebliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Laut einer begleitenden Machbarkeitsstudie von Traffix fahren täglich 52.800 Autos in die Innenstadt, und diese Zahl soll um ein Drittel reduziert werden. Weitere Zufahrten sollen auf Garagen verlagert werden, wodurch Parkplätze um fast ein Viertel entlastet werden. Die freiwerdende Fläche möchte die Stadt gemeinsam mit dem Bezirk nutzen, um neue Geh- und Radwege zu schaffen sowie Begrünungsmaßnahmen umzusetzen.





# Maßstab Quartier

Die Hamburger Altstadt glänzt mit Zentralität sowie der Nähe zur Innenstadt und der Elbe sowie den Weltkulturerbestätten Speicherstadt und Kontorhausviertel. Zu einem attraktiven Wohnquartier fehlt jedoch viel. Kaum Grünflächen, wenig Plätze und Begegnungsräume keine wohnortnahe Versorgung und Dienstleistungen sowie keine angemessene Erschließung mit ÖPNV. Eine Belebung durch Tourist:innen findet kaum statt, denn die Trennungswirkung der Willy-Brandt-Straße sowie fehlende Wegweisungen stehen hier im Weg .

Erstaunlich ist, dass die Stadt Hamburg in dem gewählten Untersuchungsgebiet – anders als etwa in der Speicherstadt – fast vollständig auf die Kennzeichnung historischer Plätze (wie etwa Hamburgs ältester ganzjährig genutzter Hafen an der Zollbrücke, die alte Börse an der Straße bei der Alten Börse oder die Neue Burg) verzichtet. Gleichzeitig ist das Quartier ein Hotspot des Klimawandels: Vom Hochwasser und Starkregen bedroht, heizt sich das Quartier schon heute an heißen Tagen überdurchschnittlich auf. Entsiegelung, Begrünungen von Dächern und Fassaden, Baumpflanzungen (idealerweise mit Rigolensystem) sowie die Wiederöffnung ehemaliger Fleete könnten hier Abhilfe schaffen.

## Spezifisches Ziel in der Untersuchung des Quartiers

Es gilt herauszufinden, ob und wie die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum eine nachhaltige Belebung der Innenstadt bewirken kann. Denn eines ist klar: Es fehlt an einer kritischen Masse von Anwohner:innen in der Hamburger Altstadt. Besonders aus Sichtweise der Quartiers- und Stadtentwicklung lassen sich an den hochspezialisierten Bauten der Parkhäuser viele Themen des angewandten Klimaschutzes darstellen – Raum für Autos wird zu Raum für Menschen, Erhalt der Bausubstanz, Kfz-Stellplätze zu Lebensraum, neue Formen der Mobilität, um einige zu nennen. Jedoch eignet sich nicht jedes Parkhaus und jedes Quartier für eine solche Transformation. Etliche Faktoren – wie beispielsweise der Zustand der Bausubstanz, die Besitzstruktur oder die Deckenhöhe – können ein solches Vorhaben begünstigen oder verhindern. Innerhalb des gewählten Untersuchungsgebietes besteht bereits ein laufendes Projekt der Genossenschaft Gröninger Hof, welches diese Punkte exemplarisch aufzeigt. Auch dort wurde versucht, durch Erhalt der Bausubstanz ein Parkhaus zum Wohn- und Arbeitshaus zu verwandeln. Leider zeigten nachträgliche Untersuchungen der Bausubstanz, dass dies aus statischer Sicht nicht möglich ist und nun scheint ein Abriss und Neubau unumgänglich. Aus diesem Grund dient uns dieses Projekt zum einen als Vorbild, aber vor allem als Lernobjekt für unseren Prozess. Unsere Studie untersucht zwar auch die architektonische Transformation, aber beabsichtigt vor allem eine Strategie für ressourcenschonende Quartiersentwicklung zu erstellen.

# Historie des Quartiers

Die Inseln Cremon und Grimm bilden den größten Teil des Projektgebiets. Sie wurden im Mittelalter südlich von Neuer Burg, Alsterlauf (heute Nikolaifleet), Reichenstraße und Hammaburg rund um die Mitte des 13. Jahrhunderts auf der grünen Wiese errichteten Katharinenkirche besiedelt. Mit Brauereien und Werften entwickelte sich die Katharinenkirche früh als zweite Hafenkirche nach St. Nikolai (heute Mahnmal) schnell zu einem wichtigen Wirtschafts- und Wohnquartier. Mit der Besiedlung der südlich gelegenen Wandrahminsel als Hafen- und Grachtenquartier wurde es zum wirtschaftlichen Zentrum Hamburgs. Der Bau einer hochmodernen Befestigungsanlage ab 1625 stärkte diese zentrale Rolle. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts vollzog sich am Zollkanal die erste grundlegende Transformation der Hamburger Stadtgeschichte: Mit der Industrialisierung des Hafenumschlags und des Seeverkehrs (Bau des Sandthorquais) sowie dem Abriss des Wandrahmquartiers und dem Bau des Logistikzentrums Speicherstadt erlebte Hamburg seinen ersten großen Stadtumbau zu einer funktionsentmischten Stadt. St. Katharinen rückte an den Zollzaun zum Freihafen und damit an den Stadtrand. Mit dem Bau des Kontorhausviertels ab den 1920er Jahren sowie dem autogerechten Umbau der Innenstadt mit Ost-West-Straße (heute u.a. Willy-Brandt-Straße) sowie dem Bau einer vierspurigen Straße am Zollkanal verschärfte sich diese Isolierung weiter.

Mit dem Bau der HafenCity, der Auflösung des Freihafens sowie der Nutzungstransformation der Speicherstadt ab der Jahrtausendwende änderten sich die Rahmenbedingungen grundlegend. Obwohl noch nicht in den Fokus der strategischen Innenstadtentwicklung geraten, steht dieser Stadtraum vor einer Renaissance seiner Bedeutung und städtischen Funktion: als lebendiges Herz der Innenstadt, welches Brücken zwischen Rathausquartier, Speicherstadt und HafenCity, Hauptbahnhof und Landungsbrücken schlägt. Dieser Stadtraum hat das Potenzial, mit einer historisch informierten sozialökologischen Transformation, sich schrittweise als Modellregion für innovative Stadtentwicklung zu etablieren.

Betrachtet man das aktuelle Stadtteilprofil mit den sozialdemografischen Daten der Jahre 2020 – 2022 zur Hamburger Altstadt, so zeigt sich die Altstadt als ein in vielen Aspekten „durchschnittliches Quartier“: Migrationshintergrund, Sozialhilfe- und Grundsicherungsquote, Haushalts- und Wohnungsgrößen, Sozialwohnungsanteil, Bildung und Arbeitslosenquote liegen nahe der Hamburger Durchschnittswerte. Auffällig jedoch: War der soziale Statusindex 2012-2015 noch „sehr niedrig – mittel“, so hat er sich ab 2017 auf durchgängig „mittel“ verbessert. Das Quartier verfügt nach Behördenangaben über eine stabile bis positive Sozialstatusdynamik. Verkehrslärm, fehlendes Grün sowie fehlende Nahversorgung, die von Anwohnenden im Gespräch häufig als größte Nachteile der Wohnqualität in der Altstadt genannt werden, mögen mitverantwortlich für die extrem hohe Fluktuation in der Altstadt sein. Hier die Voraussetzung für mehr Bleibeanreize zu schaffen, dürfte ein wesentliches Ziel für die Stabilisierung der Altstadt sein. Sie zählt mittlerweile 2.358 Einwohnende und kommt damit auf eine Bevölkerungsdichte von 1.813 je Quadratkilometer. (HH: 2.525) Historische Innenstädte anderer europäischer Millionen-Städte kommen jedoch auf mehr als 6.000 Einwohnende je Quadratkilometer. Zudem ist auch der Hamburger Durchschnittswert relativ zu sehen: Hamburg ist die am dünnsten besiedelte Großstadt Europas. In der Amsterdamer Innenstadt, die größtenteils in ihrer historischen Bauweise erhalten ist, leben im Durchschnitt über 11.000 Menschen auf einem Quadratkilometer.

# Quartier Referenzen

## Barcelona Superblock – Poblenou



**Projektinitiator:innen:** Salvador Rueda,  
Adjuntament de Barcelona

**Designer:innen:** City Council Barcelona,  
Chief Architektin Ariadna Miquel Amengual

**Typ:** Konzept und Pilotprojekt

**Ort:** Barcelona, Spanien

**Jahr:** 2016

**Fläche:** 43.611 km<sup>2</sup>

**Beteiligte:** Nachbarschaft Poblenou

**Budget:** 1.484.650 Euro

Superblock ist ein Verkehrs- und Stadtplanungskonzept, das von dem spanischen Städtökologen Salvador Rueda für innerstädtische Quartiere in Barcelona entwickelt wurde. In diesem Plan werden mehrere Wohnblöcke zu einer verkehrsberuhigten Zone zusammengefasst, in der Fußgänger und Fahrräder Vorrang haben. Ziel ist es, den Anwohner:innen so viel Freiraum wie möglich zu geben, die Luft- und Lärmbelastung zu verringern, zusätzliche Grünflächen zu schaffen und die Nutzung des öffentlichen Verkehrsmittels zu fördern. Im Jahr 2016 wurde das erste Pilotprojekt im Stadtteil Poblenou durchgeführt, bei dem hauptsächlich kostengünstigen und reversiblen Maßnahmen eingesetzt wurden.

Barcelona ist eine der am dichtesten besiedelten Städte in Europa. Den Einwohner:innen stehen nur 1,9 Quadratmeter Grünfläche pro Person zur Verfügung, dazu aber sehr viele Taxis und laute Motorräder. Ursprünglich sollte nach dem Entwurf des Ingenieurs Ildefons Cerda jeder Wohnblock 133 x 133 m groß sein und zu gleichen Teilen aus Grünflächen und bebauter Struktur bestehen. Ähnlich wie in vielen anderen europäischen Städten führte der Mangel an Regulierung jedoch zu einer Verdichtung, die jetzt nun fünfmal so dicht ist wie ursprünglich geplant.

Der Superblock, wie er von Rueda definiert wurde, ist eine Zelle von neun Blöcken, die durch ein Netz von

Straßen mit niedriger Geschwindigkeit (max. 10 km/h) abgegrenzt und von einem zirkulierenden Verkehr von maximal 50 km/h umgeben ist. Ein Superblock kann nicht durchquert werden, Bewegungen in seinem Inneren sind nur für die Anwohner sinnvoll. Laut Rueda stehen damit 70 % des derzeit vom Verkehr belegten Raums für Fußgänger und Fahrräder zur Verfügung. Im Rahmen des Pilotprojekts im Stadtteil Poblenou arbeiteten die Studenten mit lokalen Organisationen zusammen, um die Straßen in qualitativ hochwertige öffentliche Räume zu verwandeln, indem sie helle Farben, Pflanzgefäße und einfache Straßenmöbel verwendeten. Aufgrund der zügigen Umsetzung und der geringen Kommunikation mit den Anwohner:innen stieß das Projekt auf Widerstand und die Umsetzung des Konzepts sollte in weiteren Vierteln durch Beteiligungsverfahren eingeschränkt werden.



# Superbüttel

**Projektinitiator:innen:** Kurs Fahrradstadt

**Designer:innen:** Cities for Future

**Typ:** Konzept, Kampagne

**Ort:** Hamburg, Stadtteil Eimsbüttel

**Jahr:** 2021

**Fläche:** Gesamtareal „Superbüttel“: 181.960qm



Obwohl die öffentlichen Plätze und Straßen seit vielen Jahren als Orte der Begegnung und Erweiterung des privaten Wohnraums gedacht waren, verwandelt die aktuelle Situation im Hamburger Stadtteil Eimsbüttel diese Flächen eher in einen engen Parkplatz mit wenig freien Grünflächen. Das Büro Cities for Future hat zusammen mit der ehrenamtlichen Initiative Kurs Fahrradstadt ein Konzept und ein erstes räumliches Experiment entwickelt, das den Straßenraum an die vielfältigen Bewohner:innen zurückgibt.

Das Gebiet des Superbüttels ist besonders arm an Grün- und Erholungsflächen. Derzeit gibt es nur etwa 1,3 Quadratmeter Grünfläche pro Einwohner, gegenüber dem Hamburger Empfehlungswert von 9 Quadratmetern pro Einwohner. Der meiste Freiraum wird von Privatfahrzeugen genutzt, die durchschnittlich 23 Stunden pro Tag stillstehen. Außerdem gibt es in dem Gebiet keine Gewerbebetriebe, die eine Bevorzugung von Pkw-Stellplätzen rechtfertigen würden, und es ist bereits sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden.

Basierend auf der Idee des Superblocks von Barcelona, einem zusammenhängenden Areal, in dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr Vorrang haben und das von Spiel- und Entspannungsbereichen begleitet wird, konzipieren die Initiator:innen Plätze mit großen städtischen Möbeln,

Spielflächen und Urban Gardening Flächen. In der Rellinger Straße, die an eine Schule grenzt, wurde eine lange Sitzbank geplant. Zusammen mit neuen Grünflächen, Tischen, Grillstationen und Kletterhäuschen für Kinder wird die Straße zu einem hochwertigen Aufenthaltsraum im Freien. Im August 2021 wurde die Rellinger Straße zum ersten Modellprojekt der Initiative und verwandelte sich in einen temporären Platz ohne Autoverkehr. Die Teilnehmer:innen konnten sich auf Klappstühlen und Tischen aufhalten, an Workshops teilnehmen und sich ein Bild davon machen, was in ihrer Nachbarschaft möglich ist.

Die Initiative Kurs Fahrradstadt ist aktiv an den visionären Prozessen für ein umgestaltetes Eimsbüttel beteiligt. Sie geben Interviews, veröffentlichen ihr Konzept regelmäßig in der lokalen Presse, pflegen umfangreiche Online-Ressourcen mit Statistiken, die ihren Plan unterstützen, einschließlich Geschichten von aktuellen Bewohner:innen, und haben eine Umfrage erstellt, in der sie die Meinungen der Öffentlichkeit sammeln. Sie engagieren sich auch politisch, indem sie sich an die lokale Regierung wenden und einen offenen Brief an den Bürgermeister sowie eine digitale Petition erstellen.

# Strade Aperte



**Projektinitiator:innen:** Comune di Milano

**Designer:innen:** Comune di Milano

**Typ:** Modellprojekt

**Ort:** Mailand, Italien, Lazzaretto und Isola

**Jahr:** 2020– jetzt

**Fläche:** Gesamtareal „Superbüttel“: 181.960qm

**Beteiligte:** AMAT Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio

Strade Aperte ist eine Initiative der Stadt Mailand, die sich für mehr Freiflächen für den Fußgänger- und Radverkehr einsetzt, als direkte Reaktion auf die von der COVID 19 angeregte Reduzierung des Autoverkehrs im Stadtzentrum. Im Rahmen der Initiative wurden zwei Testprojekte durchgeführt, einmal im Stadtteil Lazzaretto, wo vorübergehend Fahrradspuren angelegt wurden, um das Gebiet an das größere Radwegenetz anzuschließen. Darüber hinaus wurden auch die Gehwege temporär erweitert. Im Stadtteil Isola plante die Behörde eine Erweiterung des öffentlichen Raums, indem sie einen Teil der derzeitigen Straße farblich markierte und Platz für einen Spielplatz, einen Sportplatz im Freien und Bänke schuf.

## Problem

Die Stadt Mailand hat die Nutzung von Privatfahrzeugen im Stadtzentrum zunehmend als problematisch eingestuft. In ihren Entwicklungsplänen strebt sie eine stärkere Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel an, indem sie die Höchstgeschwindigkeit stadtweit auf 30 km/h begrenzt, um die Stadt auch für Fußgänger sicherer zu machen. Um die Gesundheit der lokalen Bevölkerung zu gewährleisten, wird die 15-Minuten-Stadt gefördert, in der alle wesentlichen Dienstleistungen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß vom Wohnort aus erreichbar sind. Um dieses Ziel zu erreichen, sind räumliche Eingriffe und Veränderungen des Straßenbildes von wesentlicher Bedeutung.

## Ansatz

Seit 2018 unterstützt die Stadt Mailand das Projekt Piazza Aperte, bei dem mit der temporären Umwandlung neuer öffentlicher Räume aus Straßen und Kreuzungen experimentiert wird. Dies ermöglichte die Entwicklung neuer Fähigkeiten für das Experimentieren mit städtischen Räumen wie dem Patto di Collaborazione (einer Vereinbarung zwischen Bürgern und der Stadtverwaltung, die partizipative städtische Transformationsprozesse erleichtert) und dem Bilancio Partecipativo (Budget für Bürgerbeteiligung). Dies hat zur Einreichung von 65 neuen Vorschlägen geführt, die derzeit mitgestaltet werden. Mit analogen Strategien bei Strade Aperte, untersucht die Stadtverwaltung einzelne Straßen, veröffentlicht offene Berichte und initiiert temporäre Interventionen durch neue Beschilderung und Farbkennzeichnung.



# Transformationspotenzial

Städte sind Orte der Transformation, denn sie befinden sich in einem ständigen Prozess der Veränderung. Immer wieder zeigen sich, dass die Ideen für Gebäude von gestern nicht den von heute entsprechen. Von einem Moment auf den anderen werden sie nicht mehr gebraucht und müssen dann umgenutzt, umgebaut oder ersetzt werden. So auch bei den drei Parkhäusern in unserem Untersuchungsgebiet. Doch wie können wir die bereits stattfindenden Prozesse energie- und ressourcenschonender gestalten?

*» Wer in ein Parkhaus fährt, will in die Stadt, nicht ins Parkhaus. «*

*(Hasse, 2014: 10)*

Denn die aktuellen Zahlen zeigen, dass die Bauwirtschaft mehr als einen Drittel der weltweiten CO<sub>2</sub> Emissionen produziert. So scheint es nur sinnvoll, möglichst viel Bestand zu erhalten. Doch jedes Bestandsgebäude hat seine ganze eigene Geschichte, woraus sich die Eignung für die entsprechende Transformation ableiten lässt. In diesem Kapitel wollen wir die drei Parkhäuser exemplarisch untersuchen. Zuerst gehen wir auf die allgemeine Typologie des Parkhauses ein. Dort zeigen wir auf welche geschichtlichen, konstruktiven und typologischen Gemeinsamkeiten sich feststellen lassen, aber auch welche Möglichkeiten und Potenziale in diesen Infrastrukturbauten stecken. Daraufhin stellen wir die drei Gebäude in individuellen Steckbriefen vor in denen alle notwendigen Eigenschaften aufgeführt sind, sodass wir sie unter Anwendung der festgelegten Parameter auf ihre Potenziale zur Transformation untersuchen können. Hieraus ergibt sich eine erste grobe Einschätzung und damit eine Handlungsempfehlung für das weitere Vorgehen. Zuletzt zeigen wir noch auf über welche Größenverhältnisse von CO<sub>2</sub> Ausstößen wir bei Abriss, Neubau und Transformation sprechen und stellen am Beispiel des Parkhaus Rödingsmarkt eine „Ökobilanz“ auf. Diese setzt sich zusammen aus drei Beispielrechnungen. Zuerst die gesamte Menge an CO<sub>2</sub>, die im Gebäude verbaut ist und beim Bau des Gebäudes sowie der Herstellung des verbauten Materials verursacht wurde. Als zweites dann die entstehende CO<sub>2</sub> Einsparung bei einem Umbau des Gebäudes in ein Wohnhaus in Holz-Hybrid-Bauweise. Zuletzt eine Aufstellung darüber welche Emissionen bei der Weiternutzung als Parkhaus von dem nutzenden Verkehr entstehen.



# Typologie Parkhaus

## Geschichte

Das Parkhaus ist ein Ort des Wechsels. Der fließende Verkehr wird zu einem ruhenden Verkehr, Autofahrer:innen werden zu Fußgänger:innen und andersherum. Das Parkhaus ist eine Erfindung des frühen 20. Jahrhunderts. Mit der Einführung und Verbreitung des Automobils um 1900, begann der umfassende Umbau der bestehenden und die zusätzliche Schaffung von neuer Infrastruktur. Neben dem Ausbau der Bewegungsflächen wie Straßennetz und Autobahnen, brauchte es auch neue Versorgungs- und Aufbewahrungsflächen. Denn damals wie heute gilt, ein Auto steht in etwa 23 von 24 Stunden am Tag ohne Bewegung irgendwo herum. Also brauchte es Plätze zum Abstellen, die sogenannten Parkplätze. Einer vor der Haustür, einen bei der Arbeit, einen weiteren am Urlaubsziel und somit eigentlich überall dort, wo man mit dem Auto hinmöchte. Es wurde auf geräumten Trümmergrundstücken oder am Straßenrand geparkt, doch das wurde zu eng, also musste man aus Platzgründen stapeln. Doch in diesem mehrgeschossigen oberirdischen Bauwerk sind keine Menschen zuhause, sondern Autos. So entstand die Hochgarage, wahrhaft ein Ort der Moderne.

## Konstruktion

Die neue Bauweise des Stahlbetons, damals noch Eisenbeton genannt, erlaubte neue Spannweiten. Die konstruktive Aufgabe bestand darin, durch das Anpassen des Stützenrasters möglichst komfortable Parkplätze zu schaffen und die nötige Erschließung zu diesen zu gewährleisten. Hier entstanden verschiedene Ansätze. In den Parkhäusern in unserem Untersuchungsgebiet finden sich zwei der häufigsten verwendeten Erschließungssysteme: Die Split Level Variante und die Doppelhelix Rampe. Um mechanische Lüftung der häufig sehr tiefen Gebäudegrundrisse zu ermöglichen, wurden Parkhäuser häufig nur mit umlaufenden Balustraden bestückt und verfügen so über keine geschlossene thermische Hülle. Alle Parkhäuser in unserem Untersuchungsgebiet sind solche Stahlbeton Skelettbauten mit vorgehängten offenen Fassadenelementen.

## Typologie

Parkhäuser gehören heutzutage zum Erscheinungsbild der deutschen Stadt und werden meist eher als unattraktiv beschrieben, denn die beengenden Räume durch meist niedrige Deckenhöhen bieten nur wenig Aufenthaltsqualität für Menschen. Dies ist jedoch auch zu erwarten, denn das Parkhaus ist das Ergebnis einer Notwendigkeit. Die Antwort auf die Verstopfung der Straßen durch den ruhenden Verkehr. Das Parkhaus ist kein Ziel für sich, sondern der Ort, an dem die Fortbewegungsweise sich verändert.

## Möglichkeiten

Doch trotz dieser einseitigen Nutzung als Infrastrukturbar regen diese Bauten der Nachkriegsmoderne die Fantasien der Planenden an. Denn ohne die Automobile bleibt nur ein Rohbau, wie eine weiße Leinwand für die wildesten Konzepte. Für Fußgänger ermöglichen die breiten Erschließungen eine besondere Bewegung durch die Häuser, eine Rue intérieure, wahrhaftig eine im Haus liegende Straße. Über diese erreicht man dann die vergleichsweise großen begehbaren Dachgeschosse, wertvolle Flächen in unseren immer dichter bebauten Innenstädten.

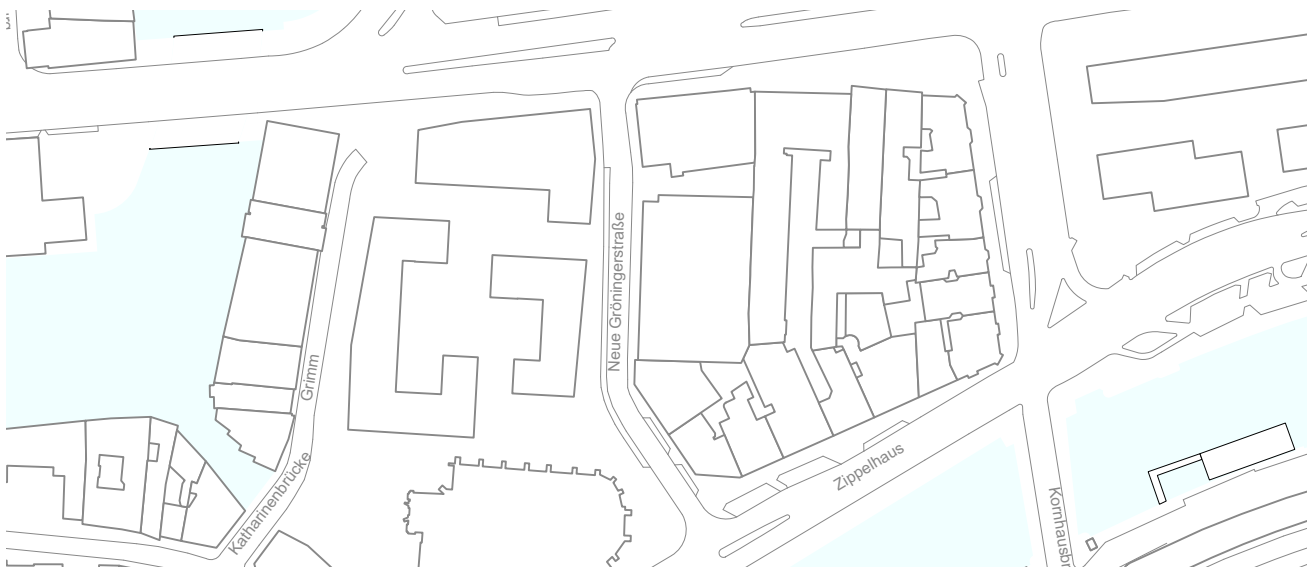
# Parkhaus Neue Gröningerstraße

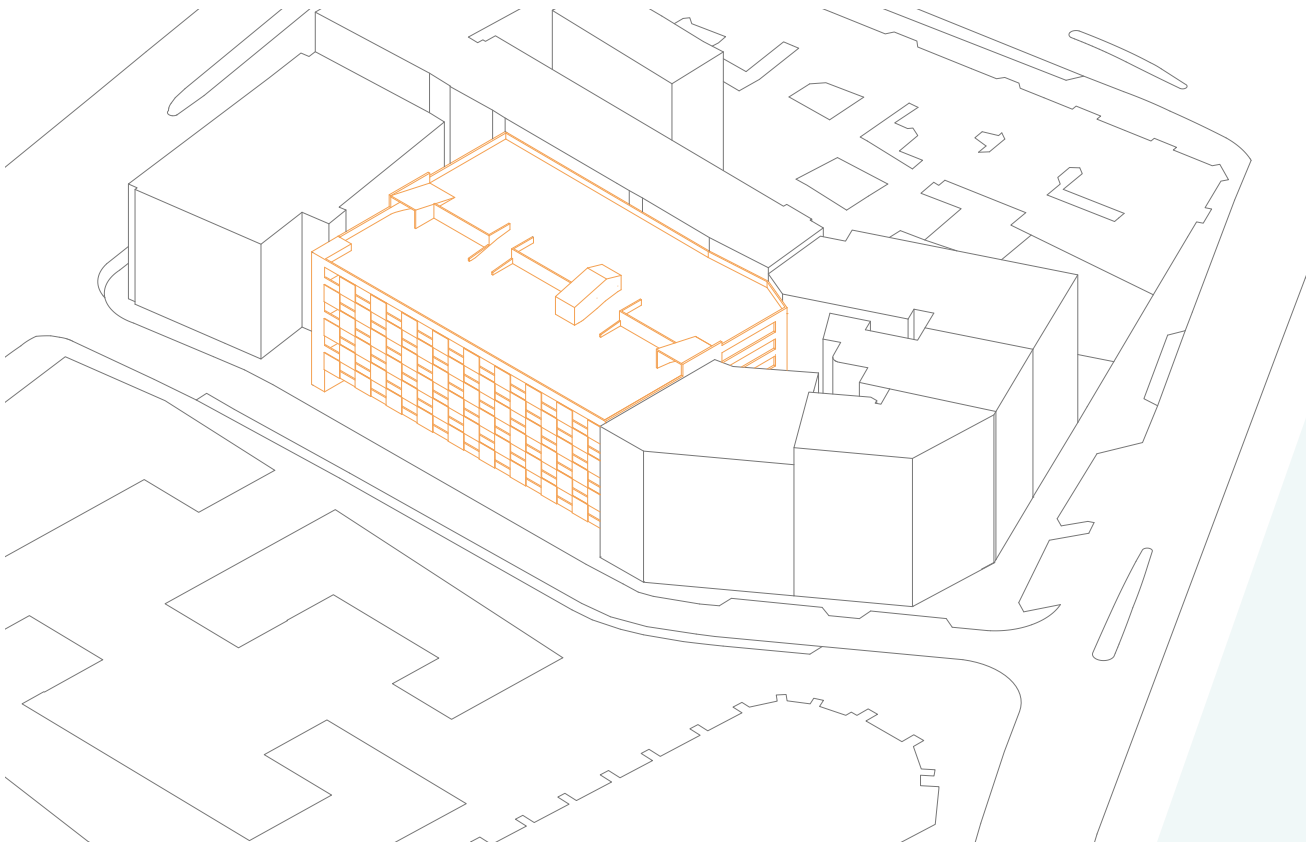


<b>Baujahr</b>	1963
<b>Architektur</b>	-
<b>Adresse</b>	Neue Gröningerstraße 12 20457 Hamburg
<b>Erschließung</b>	Split Level Rampen
<b>Betrieb</b>	Sprinkenhof GmbH bis 2020 Genossenschaft Gröninger Hof e.G.
<b>Parkplätze</b>	550

## Verortung

Das Parkhaus an der Neuen Gröningerstraße 12 befindet sich am östlichen Rand unseres Untersuchungsgebiets. Es befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Wohnkomplex „Katharinenquartier“ und der Katharinenkirche.





## Konstruktion und Gestaltung

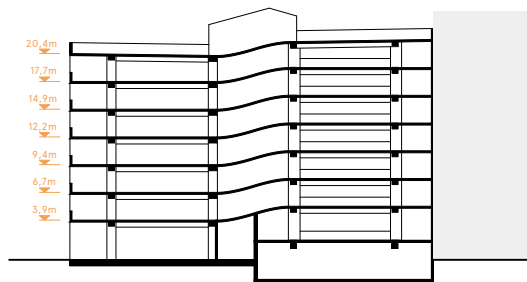
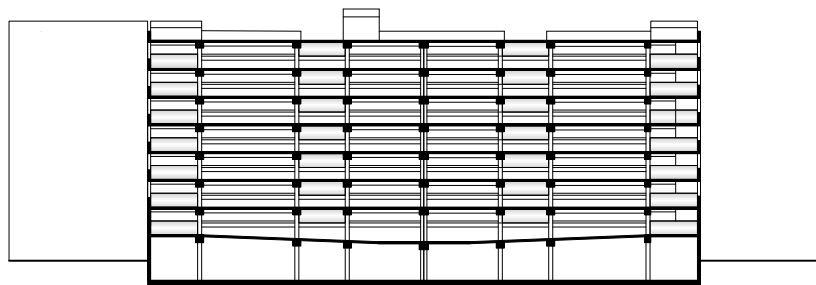
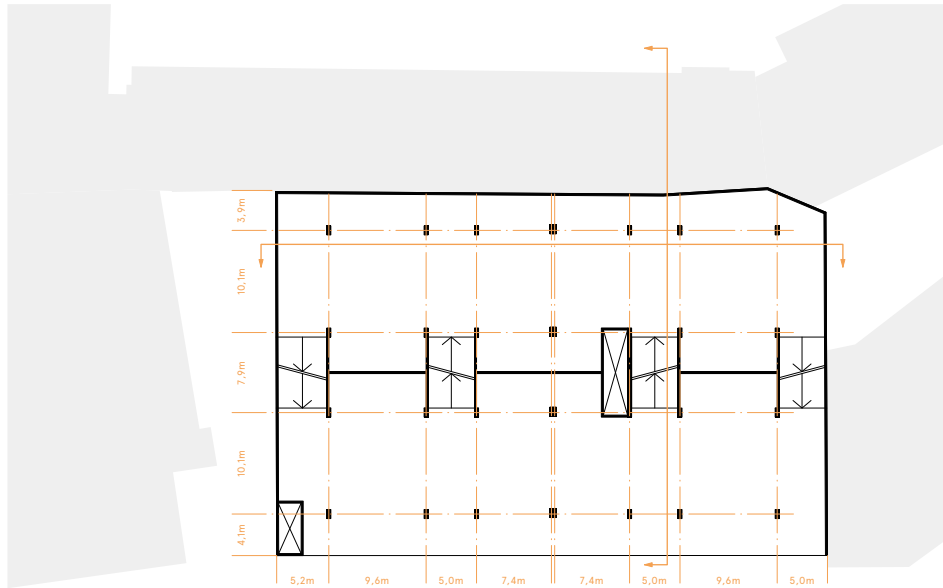
Die Fassadengestaltung ist wohl am schlichtesten ausgeführt. Vor die Betonbrüstungen wurden noch versetzte Trapezbleche angebracht. Das Erdgeschoss ist mit 3,7 höher ausgeführt als bei der Großen Reichenstraße, wirkt jedoch trotzdem recht dunkel, da die Nutzungen sehr tief im Grundriss angeordnet wurden.

Das Parkhaus ist im Osten und Süden direkt an die Nachbargebäude gebaut und somit nur einseitig belichtet.

Im Gegensatz zu den anderen untersuchten Objekten wurde in dies Gebäude die Split Level Erschließung gewählt. So sind der vordere und der hintere Teil des Gebäudes um ein halbes Stockwerk versetzt.

Im Regelgeschoss weist das Gebäude nur eine lichte Raumhöhe von 2,40m auf (2,15m unter den Unterzügen). Die lichte Raumhöhe für bewohnte Räume in einem Neubau müssen mindestens 2,30m betragen, somit stellt die Bestandsstruktur hier als nicht besonders geeignet für eine Transformation zu einem Wohngebäude dar.

# Parkhaus Neue Gröningerstraße







## Genossenschaft Gröninger Hof

Im Jahr 2018 wurde die Genossenschaft Gröninger Hof ins Leben gerufen, mit dem Ziel, urbanen Wohnraum mitten in der Stadt für eine möglichst große Spannbreite an Menschen zugänglich zu machen. Statt Luxuswohnungen für eine privilegierte Minderheit anzubieten, möchte die Genossenschaft ein vielfältiges Wohnkonzept mit durchdachtem Design anbieten, was einen Mehrwert für viele schaffen soll. Die Stadt Hamburg hat der Genossenschaft das Gebäude im Januar 2020 zur weiteren Entwicklung überlassen. Das Projekt umfasst die Schaffung von 90 Wohneinheiten, die von Familienwohnungen bis hin zu Ein-Personen-Zimmern in großen Clusterwohnungen reichen. Zudem ist geplant, die untere Ebene des Gebäudes für die Gemeinschaft zu öffnen als Ort für kulturelle Veranstaltungen, Bildungseinrichtungen, kleine Unternehmen, Gastronomie und Co-Working. Derzeit finden bereits in der ehemaligen Werkstatt im Erdgeschoss Veranstaltungen statt. Gemeinsam mit anderen Akteuren aus der Stadt sol-

len die Räumlichkeiten in einen lebendigen Ort verwandelt werden, sodass eine stadtweite Entwicklung stattfindet, die die Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt stellt. Für das nachhaltige Bauprojekt war ursprünglich geplant, die Hälfte der Betonkonstruktion zu erhalten. Doch Untersuchungen zeigten Schäden durch Chloride, weshalb fast alle oberirdischen Bauteile abgetragen werden mussten. In Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Duplex und dem Planungsteam wurde der Grundentwurf weitgehend beibehalten, was von der Jury des Architekturwettbewerbs 2021 bestätigt wurde. Für die Finanzierung strebt die Genossenschaft eine Kooperation mit der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (IFB) an. Dabei können stetig Interessierte Teil der Genossenschaft werden. Voraussetzung für die Mitgliedschaft sind fünf Genossenschaftsanteilen à 200 Euro pro Mitglied sowie eine einmalige Eintrittsgebühr von 50 Euro.

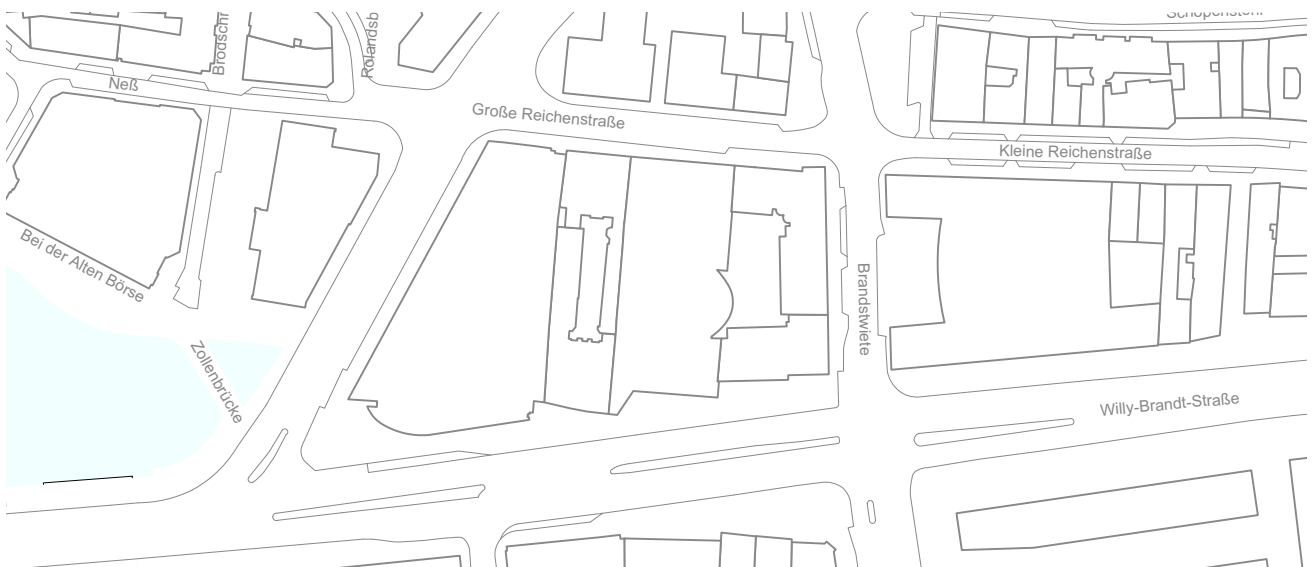
# Parkhaus Große Reichenstraße

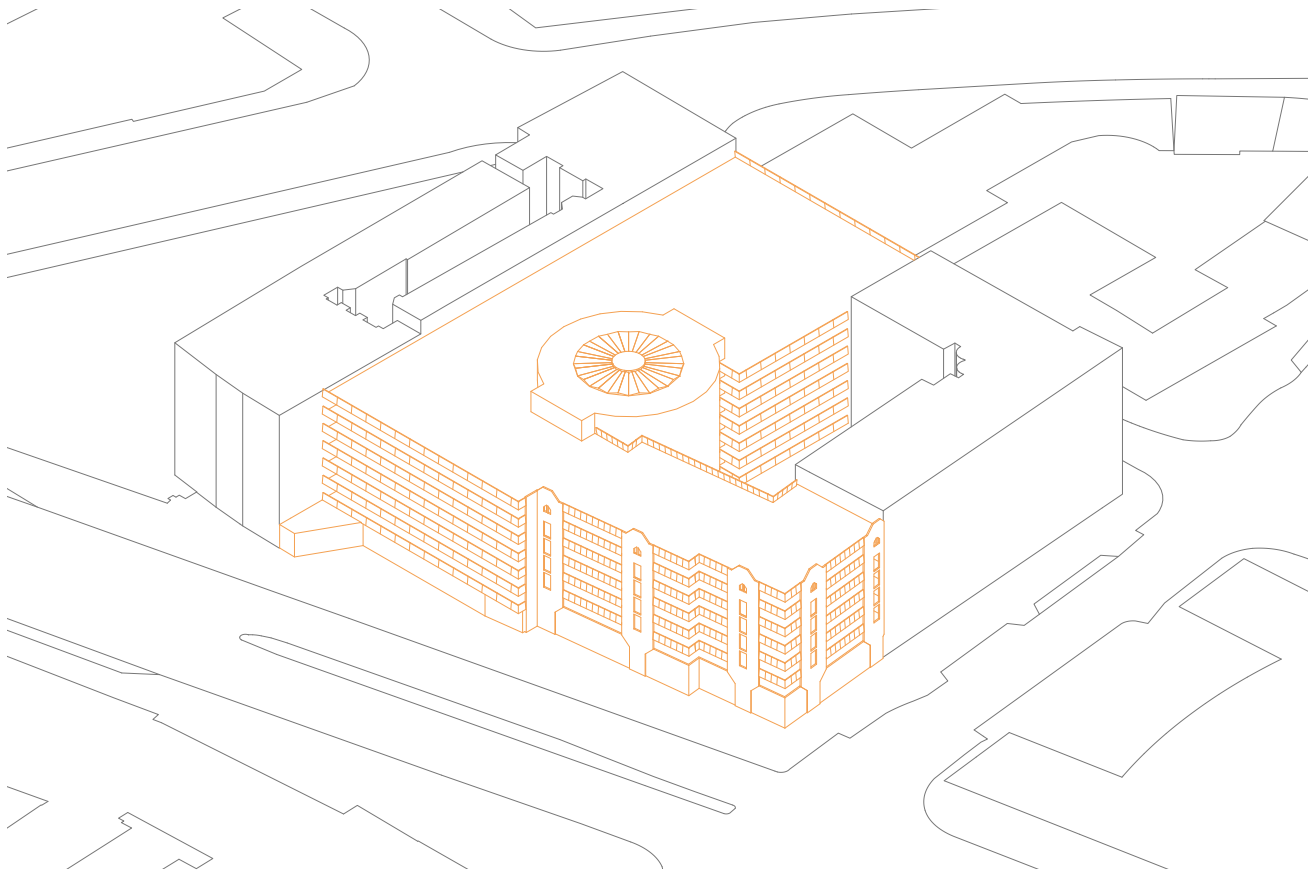


<b>Baujahr</b>	1963
<b>Architektur</b>	Peter Neve von Sprotte & Neve
<b>Adresse</b>	Große Reichenstraße 14 20457 Hamburg
<b>Erschließung</b>	Innenliegende Doppelhelix Rampe
<b>Betrieb</b>	Sprinkenhof GmbH
<b>Parkplätze</b>	965

## Verortung

Das Parkhaus an der Großen Reichenstraße 14 befindet sich nördlich angrenzend an unser Untersuchungsgebiet. Es liegt direkt an der 6-spurigen Willy-Brandt-Straße, die Einfahrt befindet sich jedoch rückseitig in der Großen Reichenstraße.





## Konstruktion und Gestaltung

Das Parkhaus an der Großen Reichenstraße besteht aus zwei Teilen, dem Hauptgebäude mit Doppelhelix Erschließung und einem Anbau. Die Architektur für das Hauptgebäude wurde von demselben Büro geplant wie das Parkhaus am Rödingsmarkt.

Dies lässt sich auch an der Fassadengestaltung erkennen, die ähnlich zu dem Rödingsmarkt ist. Jedoch ist das Erdgeschoss in Richtung der Willy-Brand-Straße komplett geschlossen und die niedrige Einfahrt in der Großen Reichenstraße ist auch eher funktional gehalten.

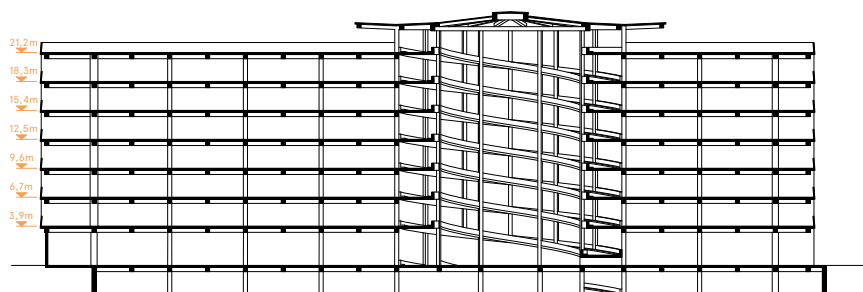
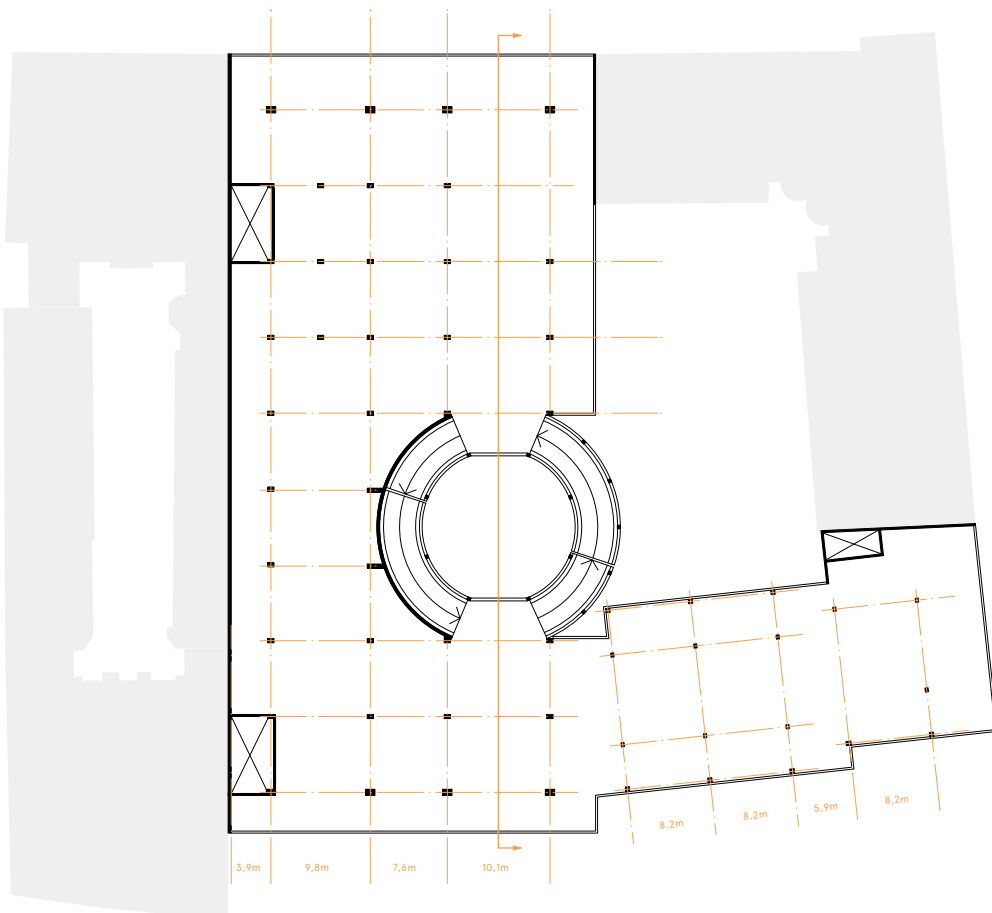
Das Gebäude verfügt über eine große Fassadenfläche in Richtung Süden, die eine gute Belichtung ermöglicht. Der nördliche und innenliegende Teil des Parkhauses ist jedoch nicht so einfach zu belichten.

Die lichte Raumhöhe von 2,65m (2,20m Unterkante Unterzug) im Regelgeschoss ist es für eine Umnutzung ähnlich geeignet, wie das Rödingsmarkt Parkhaus.

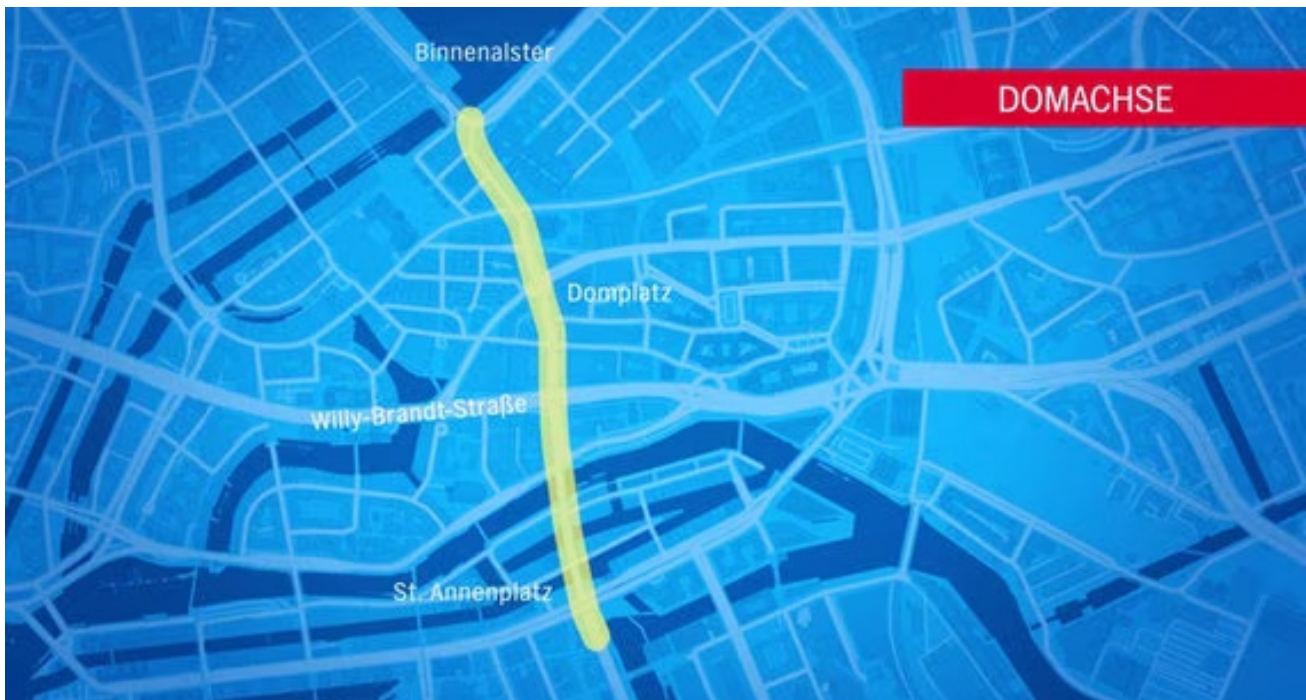
Auch der Lichthof der Doppelhelix Rampe ist wieder als beeindruckender Raum ausgeführt. Die Kuppel wurde hier jedoch als Betonskelett ausgeführt mit einem aufgesetzten dreieckigen Glas-Metall Konstruktion.



# Parkhaus Große Reichenstraße







## Domachse

„Die Domachse ist eine historische Verbindung, die es schon seit über hundert Jahren gibt und die ein bisschen in Vergessenheit geraten ist in den letzten Jahrzehnten“, Tschentscher 2023.

Die Stadt Hamburg arbeitet derzeit an der Umgestaltung und Aufwertung des Bereichs zwischen der Innenstadt und der Hafencity, der sogenannten Domachse. Ziel der Stadtplanung ist es, eine attraktive Verbindung zwischen der Binnenalster und dem Überseequartier in der Hafencity zu schaffen. Dabei soll der Fuß- und Radverkehr Vorrang haben, während der Autoverkehr in diesem Bereich reduziert wird.

Die Domachse ist von zentraler Bedeutung für die Stadtentwicklung, da sie eine wichtige Verbindung zwischen den Flaniermeilen der Altstadt und der Hafencity darstellt. Die Pläne umfassen breitere und sanierte Gehwege, vom Fußverkehr getrennte Radwege, mehr Grünflächen sowie verbesserte Querungen an den Knotenpunkten.

In den vergangenen Monaten wurden mehrere Planungsteams beauftragt, innovative Konzepte für die Domachse zu erarbeiten. Dabei wurden Ideen gesammelt, wie die Verbindung zwischen Altstadt und Hafencity besser gestaltet und Barrieren reduziert werden können. Es gab zudem eine Online-Beteiligung, bei der Bürgerinnen und Bürger ihre Anmerkungen und Ideen einbringen konnten.

Ein zentrales Projekt der Stadt ist die Neugestaltung des Domplatzes sowie die Aufwertung der Domachse entlang der Brandstwiete und des Domplatzes. Verschiedene Entwürfe wurden bereits gesichtet, darunter Konzepte für die Umnutzung des Parkhauses Große Reichenstraße und die Neugestaltung des Domplatzes.

Die Stadt betont, dass die Umgestaltung der Domachse ein wichtiges Projekt für die Entwicklung der Hamburger Innenstadt ist. Es soll eine einladende und barrierearme Verbindung zwischen der Innenstadt und der Hafencity geschaffen werden, um die Attraktivität des Stadtzentrums zu erhöhen und gleichzeitig den Zugang zu kulturellen und wirtschaftlichen Einrichtungen zu erleichtern.

*In diesem Verfahren haben auch mehrere Entwürfe das Parkhaus Große Reichenstraße auf die Umnutzung untersucht. Hierzu sagt Standtentwicklungs-Senatorin Karen Pein:*

**» Explizites Ziel ist es, dass das Parkhaus ein Parkhaus bleibt. Es gehe nicht darum, es abzureißen, sondern darum, vor allem die Erdgeschosszonen und vielleicht auch das Dach oder einzelne Etagen anders und für mehr Menschen nutzbar zu machen.«**

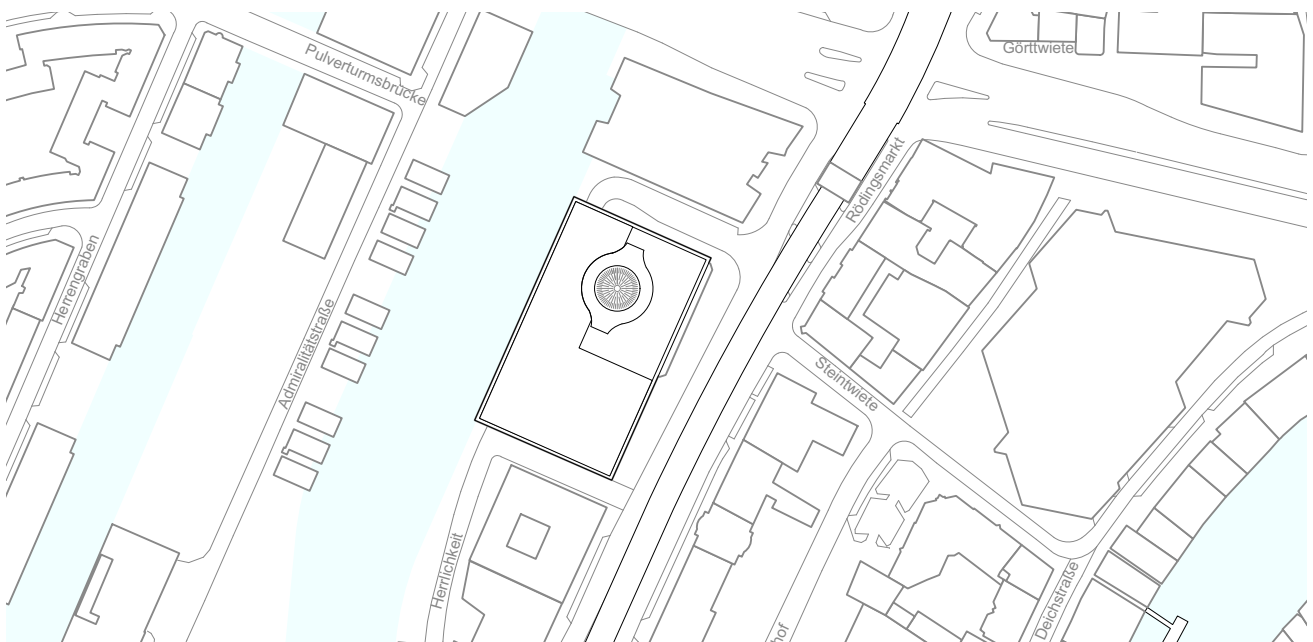
# Parkhaus Rödingsmarkt



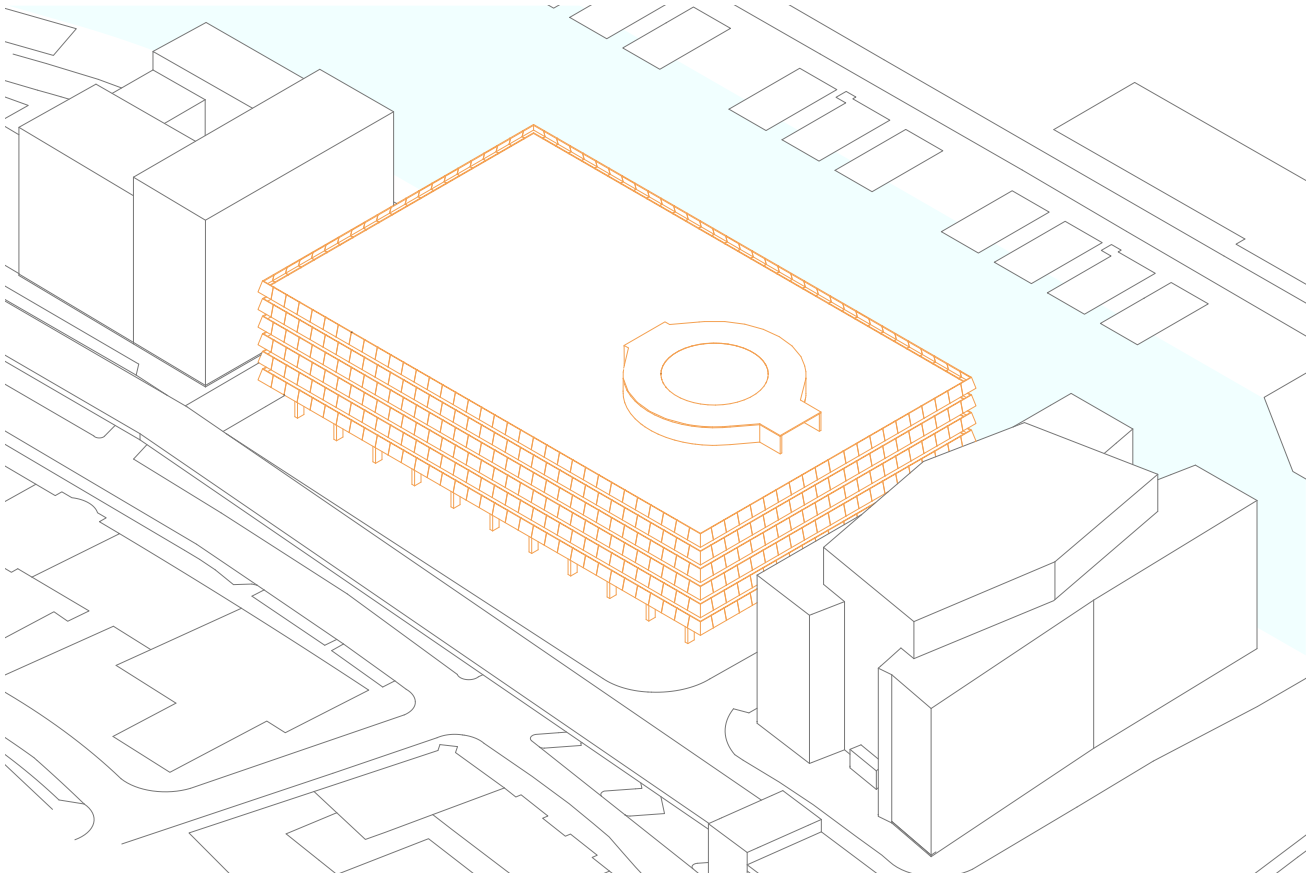
<b>Baujahr</b>	1965
<b>Architektur</b>	Peter Neve von Sprotte & Neve
<b>Adresse</b>	Rödingsmarkt 14 20459 Hamburg
<b>Erschließung</b>	Innenliegende Doppelhelix Rampe
<b>Betrieb</b>	Sprinkenhof GmbH
<b>Parkplätze</b>	872

## Verortung

Das Parkhaus am Rödingsmarkt 14 befindet sich am westlichen Rand unseres Untersuchungsgebiets. Es befindet sich unmittelbar an der U-Bahnhaltestelle Rödingsmarkt und grenzt auf der Rückseite an den Alsterfleet.







## Konstruktion und Gestaltung

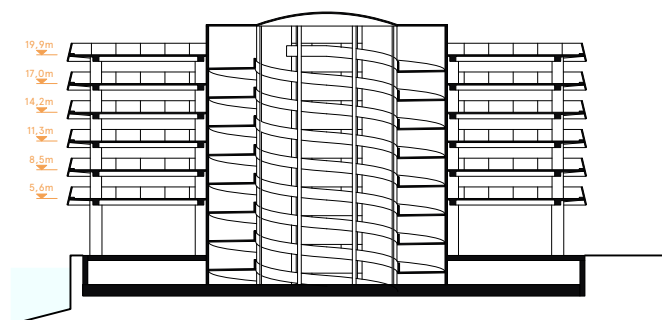
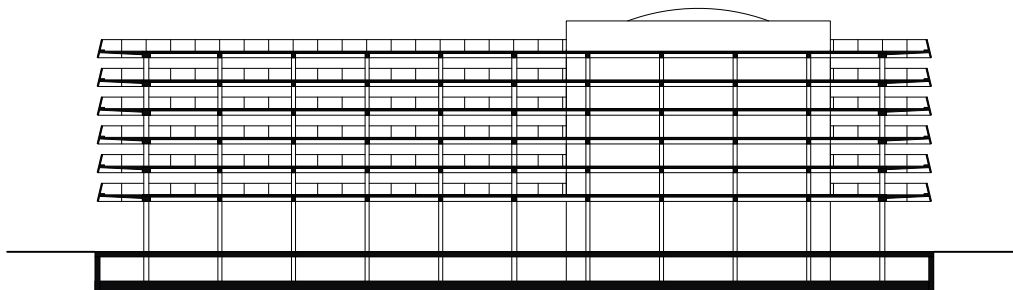
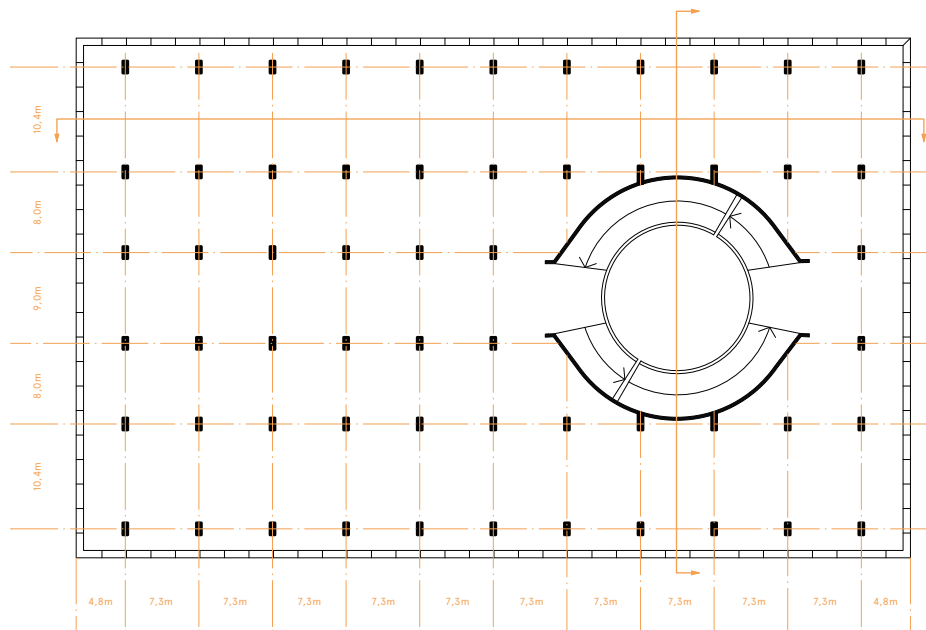
Die Fassadengestaltung des Gebäudes wirkt schlicht und funktional, die Brüstungselemente sind mit weißen Kacheln versehen. Das Erdgeschoss ist im Vergleich zu den anderen beiden untersuchten Parkhäusern, das Höchste mit 5 Metern und besitzt somit nicht die sonst typischen niedrigen Betondecken. Die besondere städtebauliche Lage als freistehender Solitär ermöglicht eine Belichtung und Belüftung von allen Seiten. Die umlaufende Straße, Herrlichkeit lässt einen direkten Zugang zur Wasserseite am Rödingsmarktparkhaus zu. Zudem sind im Erdgeschoss Geschäfte angesiedelt, wodurch das Parkhaus einladender und besser in den innerstädtischen Kontext eingegliedert wirkt, im Gegensatz zu den Parkhäusern Gröninger Hof oder Große Reichenstraße. Im Regelgeschoss hat es eine lichte Raumhöhe von 2,70m sowie 2,20m unter den Unterzügen und eignet sich somit gut für eine Umnutzung zur Wohnnutzung.

Von außen nicht sichtbar ist der Lichthof in der Doppelhelix-Rampe, welcher für einen solchen Infrastrukturbau mit einem ungewöhnlichen Gestaltungswillen ausgeführt wurde. Die Einführung des Doppelhelix-Baus bei Parkhäusern im Jahr 1928 markierte eine bahnbrechende Entwicklung (vgl. Kleinmann 2011: 45). Diese Konstruktion, bei der die Spiralen für die Auffahrt und Abfahrt wie eine

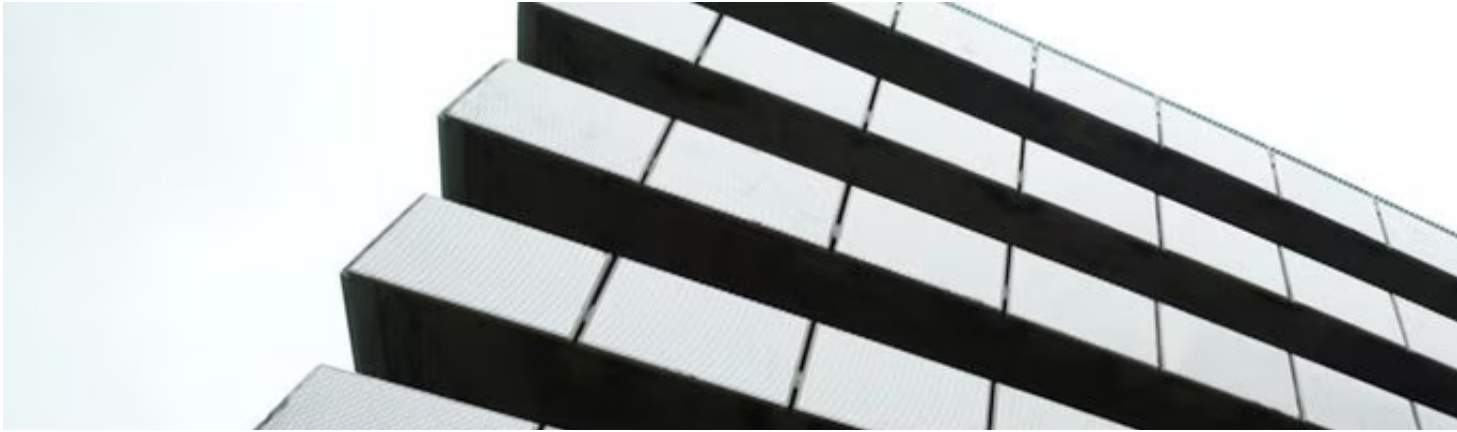
zweigängige Schraube übereinander angeordnet sind, brachte eine erhebliche Platzersparnis mit sich, ging jedoch auch mit höheren Baukosten einher. Die Atmosphäre im Parkhaus wird zudem durch die besonderen grafischen anmutenden Ornamente aus Glassteinen in der Kuppel verstärkt.



# Parkhaus Rödingsmarkt







## Bisherige Nutzung

Auf dem Dachgeschoss befindet sich bereits seit 1997 ein eingeschossiger Aufbau, in dem die Bürogemeinschaft Mediadeck auf über 1000m<sup>2</sup> kleinteilige Büro- und Studioflächen an Medienschaffende vermietet. Diese bereits vor über 20 Jahren umgesetzte Maßnahme die Dachgeschossnutzung zu erweitern, wie es hier in Form vom Büro-Studioflächen gelungen ist, empfiehlt sich als gelungene Maßnahme für eine zusätzliche Nutzung von Parkhäusern, welche zukünftig auf weitere Parkhäuser übertragen werden kann. Das bereits dort etablierte Netzwerk aus Nutzenden ist eine wertvolle Bestandsressource und wir raten dazu dieses in künftigen Entwicklungen mitzudenken

## Denkmalschutz

Das Parkhaus am Rödingsmarkt in Hamburg wurde 2023 unter Denkmalschutz gestellt, was für viele überraschend war, da zuvor Pläne für eine Umnutzung in bezahlbaren Wohnraum bekannt wurden. Das Parkhaus, das von der stadteigenen Sprinkenhof GmbH betrieben wird, ist ein bemerkenswertes Beispiel der Architektur der Wirtschaftswunderzeit und besitzt eine hohe gestalterische Qualität. Das Gebäude wurde nach Plänen des Architekten Peter Neve errichtet und zeichnet sich durch eine besondere

architektonische Ambition aus, insbesondere aufgrund der ovalen Erschließungsspindel im Inneren, sowie der Glasbausteine in Form einer Blume. Dieses besondere Gestaltungselement, kombiniert mit der Akustik der Halle, macht das Parkhaus zu einem besonderen Denkmal. Zudem ist es ein Zeugnis der autogerechten Stadtplanung der Nachkriegszeit und spiegelt die städtischen Ideale dieser Epoche wider und hat somit auch neben seiner architektonischen Gestaltung eine historische Bedeutung als Teil der Wirtschaftswunderzeit.

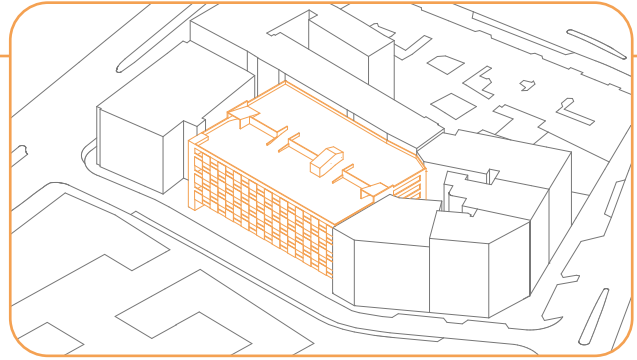
Ein Architekturwettbewerb wurde geplant, um innovative Konzepte für die Zukunft des Parkhauses zu entwickeln. Dabei sollten alternative Mobilitäts- und Serviceangebote berücksichtigt werden, um das Gebäude zeitgemäß zu nutzen. Zudem wurden Überlegungen angestellt, wie die Dachflächen des Parkhauses aufgestockt und neue Sichtperspektiven über die Stadt ermöglicht werden können.

Das Rödingsmarkt Parkhaus ist ein wichtiger Teil der Hamburger Stadtgeschichte und soll auch in Zukunft als stadtbildprägendes und geschichtlich besonderes Kulturdenkmal erhalten bleiben. Durch die Unterschutzstellung des Parkhauses wird sichergestellt, dass dieses einzigartige Beispiel der Nachkriegsarchitektur auch für kommende Generationen erhalten bleibt.

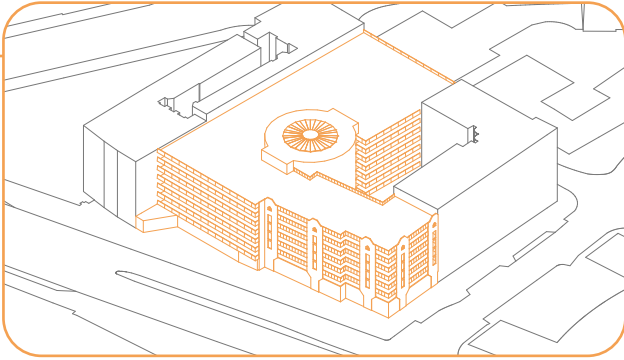
**» Wer in dieser Spindel einmal drinsteht, der sieht, dass das eigentlich nicht dazu passt, zu sagen, ein Parkhaus ist einfach ein Funktionsgebäude, sondern da wollte man wirklich mehr“**

*Dr. Carsten Brosda, Senator für Kultur und Medien*

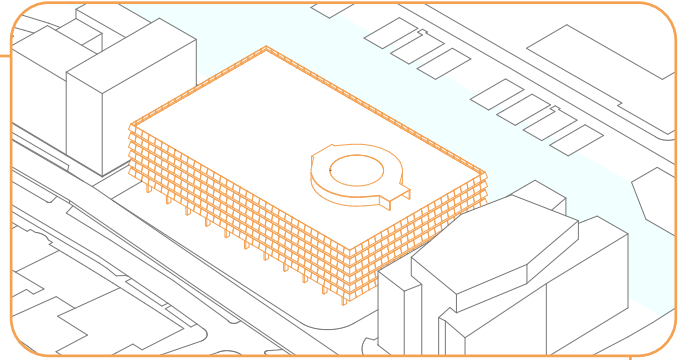
# Checkliste



Bezeichnung	Parkhaus Neue Gröningerstraße
<b>1. Standort u. Objekt sinnvoll</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Analyse Eignung Parkhaus,</li> <li><input type="checkbox"/> Analyse Eignung Standort</li> <li><input type="checkbox"/> Abgleich Ziele Stadtentwicklung</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
<b>2. Sinnvolles Nutzungskonzept</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Entwicklung Nutzungskonzept</li> <li><input type="checkbox"/> Abgleich Ziele Stadtentwicklung</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
<b>3. Prüfung Transformationspotenzial</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Vollständige Transformation</li> <li><input type="checkbox"/> Teilweise Transformation</li> <li><input type="checkbox"/> Erhalt als Parkhaus</li> <li><input type="checkbox"/> Abriss+Neubau</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
<b>4. Prüfung Machbarkeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Umbaukonzept, Flächen u. Nutzung</li> <li><input type="checkbox"/> Wirtschaftlichkeit auf Basis erster architektonischer Studie</li> <li><input type="checkbox"/> Prüfung Bausubstanz u. Brandschutz,</li> <li><input type="checkbox"/> Wirtschaftlichkeitsberechnung</li> <li><input type="checkbox"/> Nutzungskonzept</li> <li><input type="checkbox"/> Baukosten</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
<b>5. Prüfung Grundstück</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Anhandgabe o. Erbpacht (Bei öffentlichem Eigentümer Stadt/Land/Bund)</li> <li><input type="checkbox"/> sonst Erwerb durch Stadt und Vergabe in Erbpacht an Vorhabenträger</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Handlungsempfehlung</b>	<div data-bbox="922 1736 1374 2161"> <p><b>ABRISS UND NEUBAU</b></p> <p><b>Ökologischer Neubau</b></p> </div>



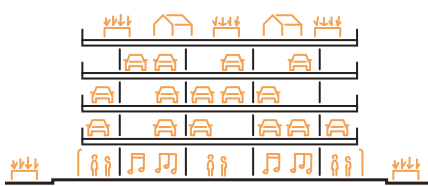
**Parkhaus Große Reichenstraße**



**Parkhaus Rödingsmarkt**

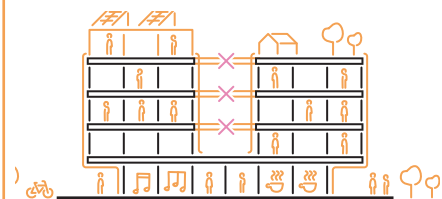


**ERHALT + UMNUTZUNG  
TEILFLÄCHEN**



**Erdgeschoss und  
Dachgeschoss nutzen**

**TRANSFORMATION ZU  
WOHN- UND LEBENSORT**



**Vollständige  
Transformation**

# Wirtschaftlichkeitskonzept

Die Nutzung der „Neuen Gemeinnützigkeit“ bietet eine optimale Grundlage für die Trägerschaft bei der Umwandlung von Parkhäusern oder anderen gewerblich genutzten Gebäuden in geförderten oder bezahlbaren Wohnraum. Seit 2024 bestehende Förderungsbedingungen ermöglichen es, diese Transformation im Rahmen einer Organschaft gemäß den gesetzlichen Vorgaben umzusetzen.

Die Trägerschaft kann dabei in verschiedenen Organisationsformen erfolgen, beispielsweise als gGmbH, gemeinnützige Stiftung oder als gemeinnütziges Wohneigentum innerhalb einer Kapitalgesellschaft. Diese Flexibilität ermöglicht eine Anpassung an spezifische Anforderungen des Projekts.

## Vorgehensweise

Der erste Schritt in diesem Prozess ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie. Diese Studie enthält eine umfassende Analyse, basierend auf der Checkliste (siehe Seite xx), und untersucht die relevanten Aspekte wie die bauliche Substanz, Lärmbelastung in der Umgebung, Brandschutzmaßnahmen und Entfluchtungskonzepte. Je nach Umfang, Detailtiefe und Plangenaugigkeit der Studie sind Kosten zwischen 100.000 und 250.000 € einzuplanen.

Tabelle mit Berechnung im Anhang.

## Kostenbausteine

### 1. Grundstückskosten:

Für die Nutzung von Grundstücken im sozialen Wohnungsbau wird häufig das Modell der Erbpacht angewendet. Als Beispiel dienen hier die Konditionen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), mit jährlichen Erbpachtzahlungen von etwa 600 € pro Quadratmeter Wohnfläche.

### 2. Baukosten und Planung/ Beratung:

Die konkreten Baukosten sowie die Ausgaben für Planung und Beratung sind projektspezifisch und müssen in der Machbarkeitsstudie detailliert kalkuliert werden.

### 3. Finanzierungskosten:

Neben den direkten Baukosten fallen Finanzierungskosten an, die über verschiedene Förderprogramme abgedeckt werden können.

### 4. Betriebs- und Verwaltungskosten:

Die langfristigen Kosten für den Betrieb und die Verwaltung der Immobilien sind ebenfalls ein wichtiger Faktor bei der Wirtschaftlichkeitsbewertung.



## Mittelherkunft am Beispiel Hamburg

Die Finanzierung eines solchen Projekts kann durch eine Kombination aus Eigenkapital, Investorengeldern und öffentlichen Fördermitteln erfolgen.

### 1. Eigenkapital und ESG-Investoren:

Beteiligungen von Investoren, die nach ESG-Kriterien (Environmental, Social, Governance) investieren, tragen maßgeblich zur Kapitalbereitstellung bei.

### 2. Förderprogramme:

KfW-Förderung für klimagerechte Transformation von Gewerbe zu Wohnraum:

- Förderdarlehen von bis zu 150.000 € pro Wohneinheit.

- Tilgungszuschüsse von bis zu 35 % je Wohneinheit.

- Investitions- und Förderbank (IFB) Hamburg:

  - Zuschüsse für den Bau von sozial gefördertem Wohnraum.

  - Mietzuschüsse zur Aufstockung der Mieteinnahmen.

  - Zinsvergünstigte Förderdarlehen.

Dieses Konzept bietet eine solide Grundlage für die Realisierung von Projekten, die zur Schaffung von bezahlbarem und sozialem Wohnraum beitragen. Dabei wird sowohl auf innovative Finanzierungslösungen als auch auf umfassende öffentliche Fördermöglichkeiten zurückgegriffen.

# UmBauen im Anthropozän

Bauen findet grundsätzlich immer im Bestand statt. Die Vorgaben und spezifischen Merkmale eines Ortes, seine natürlichen und kulturellen Prägungen, der Geist des Ortes schaffen die Rahmenbedingungen, in und mit denen Architekt:innen arbeiten.

## Ein Ort für die Innstadt Koordinatorin

In der Anlauf- und Vernetzungsstelle der Innstadtkoordination von der BSW sollen die Bedarfe und Potenziale lokaler Akteure diskutiert werden, um die Nutzungsvielfalt zu stärken und den Strukturwandel in der Innenstadt zu unterstützen.

Die ehemalige Verkaufsfläche wird in eine offene Ausstellungs- und Bürofläche umgewandelt. Der helle, hohe Raum vereint Büroarbeitsplätze, Besprechungstisch, Teeküche, Garderobe und Präsentationsraum. Eine Unterteilung des Raumes erfolgt ausschließlich über freistehende Glasscheiben, die als Ausstellungswände genutzt werden können, Vorhänge und Möbel.

Da die Nutzung auf zwei Jahre ausgelegt ist, umfasst der geplante Umbau nur geringe bauliche Eingriffe. Auf Gipskartonwände, die nicht wiederverwendet werden können, wurde bewusst verzichtet, selbst auf die Vorwandinstallationen im Bad.

Stattdessen wurden farbigen Glasscheiben wiederverwendet, die aus einem Sommer-pop-up Pavillon der Luxusmarke Louis Vuitton im Alsterhaus stammen. Die Einbauten und Möbel aus Holz sind, z.B., durch eine Aufteilung in Module bei den Schränken oder Zerlegbarkeit für Transportzwecke, bei dem Tisch oder der Küche so konzipiert, dass diese einfach auch an einem anderen Ort wieder verwendet werden können.

**Typologie:** Ausstellung, Veranstaltung, Büro

**Planende:** asdfg architekten BDA

**Nutzende:** Innstadtkoordination der Freien- und Hansestadt Hamburg

**Ort:** Hamburg

**Fertigstellung:** 2023



Versteht man das Anthropozän als Bedingung, wird die Ressourcenschonung und damit die Weiternutzung des gebauten Bestandes zum Imperativ. Ziel sollte eine Weiterverwendung aller Materialien sein. Das kann idealerweise durch eine Weiternutzung des Bestandes an gleicher Stelle, aber auch durch (Teil-)abbruch und Recycling der zurückgebauten Substanz andernorts geschehen.

Doch das aktuelle Baurecht begünstigt den Neubau: Wenn Sie ein 1900 erbautes Wohnhaus in ein Bürogebäude umwandeln wollen, gelten an den Bestand die gleichen Anforderungen wie an einen Neubau. Die daraus resultierenden hohen Umbaukosten erschweren die Anpassung der räumlichen Ressourcen an unsere Bedürfnisse. Diese ändern sich schneller, als der Raum dafür umgewandelt werden kann.

Nicht alles muss zwingend weitergenutzt werden – aber eine Weiternutzung sollte nicht durch die Rahmenbedingungen verhindert werden. Genaues Hinsehen und individuelle Lösungen, wie sie im Denkmalschutz bereits möglich sind, zeigen Wege in die nachhaltige Transformation. Eine Kultur der Fürsorge und des Reparierens, der Wertschätzung, auch von "profanen" Gebäuden um ihrer Selbst willen, wäre ein Anfang.

*Was die Architektenschaft bereits sehr lange fordert:*

→ **Die Stadt als Ressource**

→ **Palimpsest statt Tabula rasa**

→ **Weiterschreiben statt  
kontextloser Neubeginn.**

*asdfg Architekten, Hamburg*

# Architektonische Strategien für den Umbau



Parkhäuser, als hochspezialisierte Gebäudetypologie, haben besondere Eigenschaften, die Umnutzungen erschweren oder begünstigen. Nicht für den Aufenthalt von Menschen entworfen, sondern für die Unterbringung von Dingen optimiert, wurden die Gebäude oft in großer baulicher Tiefe und mit geringen Geschosshöhen entwickelt. Die Anforderungen bei Errichtung waren wesentlich geringer als bei einer Wohn- oder Büronutzung. Eine potentielle Umnutzung bedeutet, dass alle Bauteile zusätzlich nach geltendem Baurecht qualifiziert werden müssen.

Die Nutzung durch PKWs hat die Substanz evtl. auch kontaminiert: Wurde das Parkhaus wenig geschützt und nie saniert, ist es wahrscheinlich, dass die Emissionen durch Regenwasser gebunden in die Betondecken eindringen konnten und dort den Stahl angegriffen haben.

Gleichzeitig wurden sie dort errichtet, wo viele Menschen erwartet wurden. Das bedeutet, dass ihr Standort attraktiv ist – im Hinblick auf Arbeitsplätze, Infrastruktur und Lebendigkeit. In den wohnungsknappen Innenstädten rücken Sie daher gerade in den Fokus als mögliche Flächenpotentiale. Ihre vermuteten Lastreserven nach Aufhebung der Nutzung als Parkplatz bieten zusätzliche Aufstockungspotentiale. Die Dunkelzonen können durch das Einbringen von Höfen belichtet werden. Zusätzlich verspricht die Mobilitätswende eine Reduzierung des Individualverkehrs und durch Elektroautos deutlich verträglichere Schall- und Abgas-Emissionen. Die Kombination von Aufenthaltsräumen und Parken wird dadurch einfacher.

Neben dem Einsatz von nachhaltigen Materialien und kann daher ein inkrementelles Vorgehen sinnvoll sein – der schrittweise Umbau kann die Mobilitätswende nachvollziehen. Die „Hybridisierung von Gebäudetypen oder von ganzen Stadtsystemen“ (Frank/Lindenmayer/ Loewenberg/Rocneanu 2017) ist eine Strategie, nachhaltige Gebäudetransformation zu ermöglichen.

## Inner Space

Der Leerstand großer Verkaufsflächen in den Innenstädten und die drohende Verödung der Innenstädte stellen die Stadtentwicklung vor große Herausforderungen. Auch der ehemalige Karstadt Sport am Eingang zur Mönckebergstraße war von Leerstand betroffen. Aus Karstadt wurde das „einzige Kaufhaus, das dich reicher macht“.

Um Zwischennutzungen möglich zu machen, müssen erforderliche Anpassungen an potenzielle Nutzer:innen schnell und einfach geschehen können. Dies erfordert eine hohe Flexibilität der Beteiligten: Lange Planungs- und Abstimmungsprozesse weichen schnellen Entscheidungswegen, um die Umbaumaßnahmen kurz und die Nutzungsdauer möglichst lang zu halten. Die begrenzte Nutzungsdauer zwingt dazu, den Rückbau und die Wiederverwendung der eingesetzten Materialien mitzudenken. Weniger große, flächige, überformende Eingriffe als vielmehr reduzierte, lokale „Intarsien“ sind erforderlich.

Mit unbehandelten Holzständerkonstruktionen, Drahtgeflechten oder Bespannungen aus Baumwollgewebe werden Einsehbarkeit und Zugänglichkeiten geregelt. Die Einbauten sind kostengünstig und durch die Nutzer:innen selbst leicht um- und erweiterbar.

**Typologie:** Kulturkaufhaus

**Planende:** asdfg architekten BDA

**Nutzende:** Kreativ Gesellschaft Hamburg, Programm Frei\_Fläche, Diverse

**Ort:** Hamburg

**Fertigstellung:** 2022-2024

**Foto:** René Graf

**Bauherr:** Hamburg Kreativ Gesellschaft, Programm Frei\_Fläche

**Architektur:** asdfg architekten BDA

# Ökobilanz

Für das Projekt „WOHNPARKHAUS HERRLICHKEIT“ der MUT Stiftung in Hamburg wurde untersucht, wie viel CO<sub>2</sub> durch den Ausbau in Holz-Hybrid-Bauweise eingespart werden kann. Bei dem oben genannten Projekt handelt es sich um ein ehemaliges Parkhaus, das zu einem Wohn- und Geschäftshaus umgebaut werden soll. Die Grundstruktur des Parkhauses bleibt erhalten und wird durch moderne Akzente und minimale Eingriffe aufgewertet. Durch den Einsatz von Holzmodulen, z.B. als Wohnungstrennwände und Raumbtrennwände, kann im gesamten Gebäude CO<sub>2</sub> eingespart und gespeichert werden. Wie viel CO<sub>2</sub> gespeichert wird, gilt es hier herauszufinden.

Ökobilanzen dienen in erster Linie als Instrument zur Umsetzung von Nachhaltigkeitskonzepten und werden nach DIN EN ISO 14040 ff. durchgeführt. Sie basieren auf systemanalytischen Verfahren, bei denen alle umweltrelevanten Daten des gesamten Lebensweges eines Produktes erfasst und ausgewertet werden, um ein ökologisches Ergebnis in Zahlen darzustellen. Ökobilanzen sollen den Anforderungen an Vollständigkeit, Wahrheit und Kontinuität genügen, ausgewogen sein und sich ausschließlich auf Sachbilanzen stützen. Damit entsprechen sie den allgemeinen Bilanzierungsgrundsätzen des Handelsgesetzbuches (HGB).

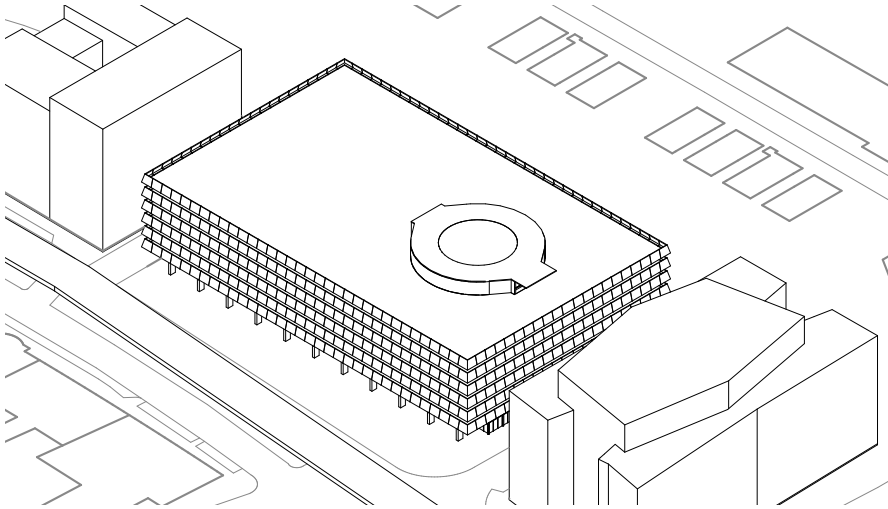
Ein wesentlicher Aspekt bei der Erstellung von Ökobilanzen ist die Festlegung der Systemgrenzen sowie die Wahl der Basisdaten und der Betrachtungszeiträume. Bei Gebäuden wird häufig eine Nutzungsdauer von 50 Jahren angenommen, um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Da innerhalb dieses Zeitraums bestimmte Bauteile ausgetauscht werden müssen, werden diese in der Regel mit einem Faktor versehen. Beispielsweise werden Fenster so berechnet, dass sie spätestens nach 20 Jahren ausgetauscht werden müssen, d.h. sie gehen mit dem Faktor 2,5 in die Berechnung ein.

Nach der Formulierung des Kontextes und der Zielsetzung erfolgt die Sachbilanz auf der Grundlage der vorgegebenen Szenarien. Es folgt die Darstellung der Ergebnisse und die Bewertung des betrachteten Produktes bzw. des Lebensweges.

Ökobilanzen wurden ursprünglich für kurzlebige Produkte entwickelt. Die Berechnung von Gebäuden mit Ökobilanzen, die Rückbau und Recycling (Lebensphasen C und D) gutschreiben, ist umstritten. Es ist völlig unklar, ob und wann ein Gebäude zurückgebaut wird. Zudem ist es schwierig, seriös abzuschätzen, welche Entsorgungs- oder Recyclingtechnologien in 50, 80 oder mehr Jahren zur Verfügung stehen und welcher Ressourcenbedarf damit verbunden ist. Eine CO<sub>2</sub>-Gutschrift für ein hypothetisches Recycling am Ende der Nutzungsdauer eines Gebäudes führt nicht zu einer tatsächlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen in die Atmosphäre.

Die Berechnungen basieren auf den Hintergrunddatenbanken ecoinvent® und Ökobaudat des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Die Darstellung der Emissionen erfolgt in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten, auch Global Warming Potential (GWP) genannt.





## Beschreibung Gebäude

Wie bereits eingangs erwähnt, handelt es sich bei dem Projekt um ein Parkhaus im Herzen Hamburgs, das zu einem Wohn- und Geschäftshaus umgebaut werden soll. Dazu sind umfangreiche Umbaumaßnahmen erforderlich. Das Erdgeschoss soll als Gewerbefläche und die restlichen Geschosse als Wohnungen oder Büros fungieren. Für die Erstellung der Berechnung mussten aus den Projektplänen Massen entnommen und Angaben gemacht werden, die im Folgenden näher beschrieben werden. Das Parkhaus besteht aus einem Untergeschoss, einem erhöhten Erdgeschoss, fünf Regelgeschossen (1. bis 5. Obergeschoss) und einem Dachgeschoss.

## Gespeicherte CO<sub>2</sub>-Emissionen

Bezeichnung	Volumen [m <sup>3</sup> ]	GWP [kg-CO <sub>2</sub> -Äq.]
Kellergeschoss	4017,01	1.342.169
Erdgeschoss	397,30	131.447
Regelgeschoss	966,32	2.052.179
Obergeschoss	661,67	258.288
<b>Gesamt</b>	<b>10873,91</b>	<b>3.784.083</b>
30% Aufschlag für ineffiziente Bauprozesse		<b>4.919.308</b>

→ **2,63** m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>      **1.191** kg-CO<sub>2</sub> Äq./m<sup>2</sup>

Zur Bestimmung des Embedded Carbon wurden folgende Annahmen getroffen:

- Grundriss Dachgeschoss keine Informationen zu Innenwänden und Ausbau.

- Unterteilung der Berechnung in Untergeschoss, Erdgeschoss, Regelgeschoss und Obergeschoss.

- Lebensdauer Beton 50 Jahre (Für Lebenszyklusanalysen wird die Gebäudelebensdauer immer mit 50 Jahren angenommen).

- Dichte (s.u.) und GWP (A1-A3 = 326 kg-CO<sub>2</sub> Äq.pro m<sup>3</sup>) Stahlbeton aus Tabellenvorlage

- GWP Stahlbeton (A4 = 3,3 kg-CO<sub>2</sub> Äq., A5 = 1,35 kg-CO<sub>2</sub> Äq.) aus Ökobaudat unter der Annahme einer Transportdistanz von 20 km zur Baustelle und einem Verbrauch von 6 l/100 km je m<sup>3</sup> Beton, weitere Annahme ist der Einbau ins Gebäude unter der Verwendung von 8 MJ verschiedener Energieträger → Gesamt GWP Beton der Druckfestigkeitsklasse C 25/30 (75kg Stahl) = 330,65 kg-CO<sub>2</sub>-Äq für 1 m<sup>3</sup>

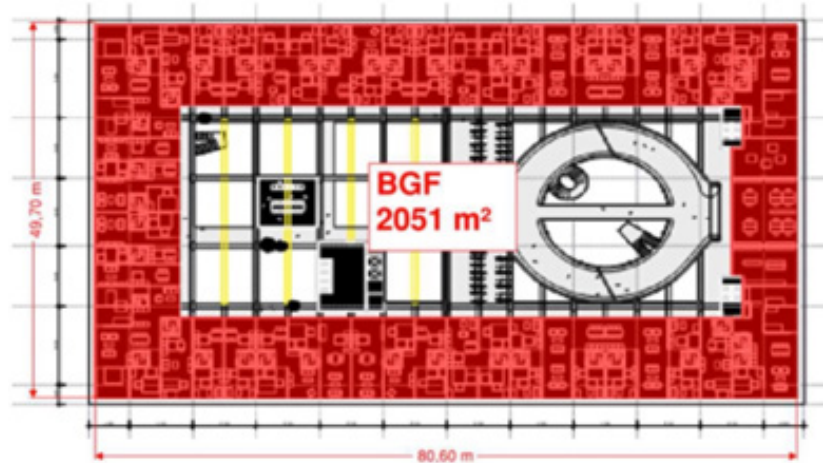
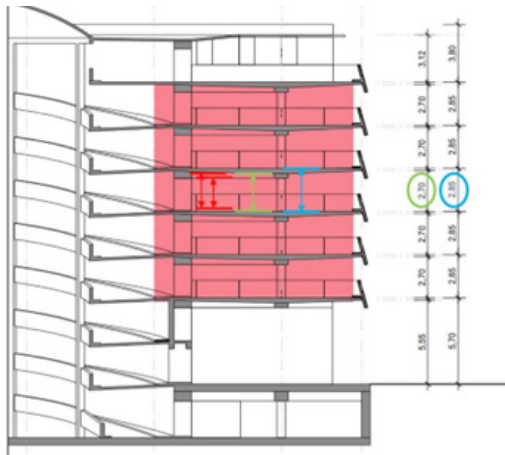
- Beschichtung der begehbaren Oberflächen mit einer Verbundabdichtung (GWP 1,2 kg-CO<sub>2</sub>-Äq. pro kg) Annahme 1kg Verbundabdichtung pro qm

- Abdichtung des Kellergeschosses mit einer Bituminösen Abdichtung (2-lagig) (GWP=13,2 kg-CO<sub>2</sub> Äq. pro qm) und Noppenbahn (4,1 pro qm) → GWP 17,3 kg-CO<sub>2</sub>-Äq.

- Dachabdichtung mittels 2-lagiger Bitumenabdichtung (GWP=13,2 kg-CO<sub>2</sub> Äq. pro qm)

Genaue Berechnungen siehe Anlage.

## Innenausbau Berechnung



Die Regelgeschosse haben eine Höhe, gemessen vom Rohfußboden bis zur Rohdecke, von 2,70 m (siehe Abbildung 1).

Sie haben jeweils eine Bruttogrundfläche von 2.051 m<sup>2</sup> (siehe Abbildung - 2) und somit einen Bruttorauminhalt von 5.537,70 m<sup>3</sup>.

Für das Gebäude verwenden wir Fassadenelemente aus WPC, einem Verbundwerkstoff aus Holz und Kunststoff. Diese werden auf der Außenseite und zum Innenhof montiert. Je Geschoss ergibt sich eine Brutto-Fläche von 1.261,41m<sup>2</sup>. Hiervon muss die Fläche der Hau-seingangstüren (Punkt 3.3.3) und der Fenster (Punkt 3.3.4) abgezogen werden. Das hieraus resultierende Ergebnis ergibt die Fassadenfläche von 978,39m<sup>2</sup>.

## Beschreibung des Grundrisses & der Wohnungen

Das Parkhaus hat eine Länge von ca. 80,60m und eine Breite von 49,70m. Der Innenliegende Bereich des Gebäudes ist offen gestaltet und hat eine Länge von 63,50m und eine Breite von ca.27,50m. Die Wohnungen werden von innen über einen umlaufenden Flur und mehreren Treppen erschlossen. Pro Geschoss entstehen 10 Ein-Zimmer Wohnungen (ca. 35 m<sup>2</sup>) und vier Zwei- Zimmer-Wohnungen (ca. 54m<sup>2</sup>), vier Drei- Zimmerwohnungen (jeweils ca. 74m<sup>2</sup>), vier Vier-Zimmer- Wohnungen (jeweils ca. 74m<sup>2</sup>), vier Fünf-Zimmer Wohnungen (jeweils ca. 110m<sup>2</sup>) und zwei Cluster Wohnungen (jeweils ca. 200m<sup>2</sup>). Außerdem gibt es 3 Büroeinheiten.

## Annahme Transport

Um die CO<sub>2</sub> Menge zu ermitteln, die bei der Anlieferung der Materialien anfällt, müssen einige Annahmen getroffen werden. Der Transportweg bezieht sich von einem Baustoffhändler zur Baustelle und beträgt einfach 30km und damit 60km für den Hin und Rückweg. Wege vom Produktionsort zum Händler, können nicht nachvollzogen und bewertet werden.

Aus der nachfolgenden Berechnung ergibt sich eine Gesamtmasse von ca. 1.129 t verbautem Material pro Geschoss.

Ein LKW mit Hänger-Transport kann in der Regel ca. 26t Material bewegen. Mit diesem Faktor müssten mindestens 43 LKW die Baustelle pro Geschoss beliefern, um das Material anzuliefern (einfache Strecke). Hierbei stößt ein LKW gemäß Bundesumweltamt im Schnitt 68g pro Tonnenkilometer aus.

Das Gewicht der LKWs muss ebenfalls berücksichtigt werden. Hierbei wurde die doppelte Strecke (Hin- und Rückweg) angenommen, da in der ersten Berechnung lediglich das Gewicht des Materials angesetzt wurde.

### Berechnung des CO<sub>2</sub> Gehaltes.

Anhand der Berechnung CO<sub>2</sub>-Gehalt für das Regelgeschoss, ergibt sich im Hinblick auf das verwendete Material ein Einsparvolumen von 511.000 kg CO<sub>2</sub>:

Bezeichnung	GWP [kg-CO <sub>2</sub> ]
Stützen	-4.599
Fassade	-273.296
Fußboden	50.360
Decken	5.796
Wände: Trennwände	-211.756
Wände: Innenwände	-81.156
Wandoberflächen	-18.600
Fenster	44.379
Türen	6.900
<b>Gesamt</b>	<b>-510.960</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	7.000
<b>Gesamt je Regelgeschoss</b>	<b>-504.000</b>

Wie aus der Berechnung in der Anlage zu entnehmen ist, kann im Innenausbau ca. 511.000 kg CO<sub>2</sub> gebunden werden. Abzüglich 7 t CO<sub>2</sub>, die durch den Transport entstehen. Somit würde pro Geschoss rechnerisch 504.000 kg CO<sub>2</sub> gebunden werden. Durch die Verwendung von überwiegend natürlichen Materialien wie Holz, ergibt sich eine positive CO<sub>2</sub>-Bilanz für die Sanierungsmaßnahme. Es können somit 504.000 kg CO<sub>2</sub> in den Materialien gebunden werden. Bei fünf Regelgeschossen ergibt dies eine Bindung von 2.520.000 kg CO<sub>2</sub>.

Vergleicht man dies mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 7,98 t pro Einwohner in Deutschland im Jahr 2021, so ergibt sich eine Einsparung von der Menge, die 316 Einwohner in einem Jahr ausstoßen.

→ Einsparung von **2.520.000** kg-CO<sub>2</sub>

# Emissionen bei weiterer Nutzung als Parkhaus

Um die Emissionen aus der Weiternutzung als Parkhaus entstehen zu berechnen, wurden die Kilometer pro Tag, die pro Parkplatz entstehen, berechnet. Es wurde der Modal Split Deutschland 2017 verwendet, dazu die jüngsten Erhebungen der Stadt Hamburg in 2023. In die Entwicklung der Parkplatzkilometer wurden auch die verkehrspolitischen Ambitionen der Stadt Hamburg für 2030 einberechnet. Folgende Annahmen wurden getroffen:

IST					
Hamburg Stadt	PKW	ÖPNV	Radverkehr	Fussverkehr	
Wege %	32	24	22	22	100
Wegeanzahl/t	1696000	1272000	1166000	1166000	5.300.000
Wegelänge/t	11,84	8,88	8,14	8,14	37
Wege km/t	20080640	11295360	9491240	9491240	196100000

Hamburg Region	PKW	ÖPNV	Radverkehr	Fussverkehr	
Wege %	32	24	22	22	100
Wegeanzahl/t	1696000	1272000	1166000	1166000	5.300.000
Wegelänge/t	14,08	10,56	9,68	9,68	44
Wege km/t	23879680	13432320	11286880	11286880	233200000

	Masterplan 2030				
Ham burg Stadt	PKW	ÖPNV	Radverkehr	Fussverkehr	
Wege %	20	30	25	25	100
Wegeanzahl	1060000	1590000	1325000	1325000	5300000
Wegelänge/t	6	9	7,5	7,5	30
Wege km/a	6360000	14310000	9937500	9937500	159000000

Ham burg Region	PKW	ÖPNV	Radverkehr	Fussverkehr	
Wege %	25	30	25	20	100
Wegeanzahl	1325000	1590000	1325000	1060000	5300000
Wegelänge/t	12	12	8	8	40
Wege km/a	15900000	19080000	10600000	8480000	212000000

Für das Parkhaus wurden folgende Nutzungen abgeleitet:  
872 Parkplätze, davon 250 Kurzzeitparkplätze  
70% fest vermietete Arbeitnehmerparkplätze  
mit einer Belegung von 610,4 Parkplätzen pro Tag  
30% Kurzzeitparkplätze mit einer Belegung von 523,2 Parkvorgängen pro Tag.  
30% der Nutzer stammen aus der Stadt Hamburg, 70% aus dem Hamburger Umland

Annahmen				
AN 265 t, Freie 300 t. VA 360 t	265	300	360	
Annahme 30% Hamburg Stadt 70% Hamburg Region				Gesamt:
Hamburg Stadt km/a	574557,312	246238,848	334513,152	1155309,31
Hamburg Region km/a	1594267,136	773498,88	928198,656	3295964,67
Gesamt km/a	2168824,448	1019737,728	1262711,808	4451273,98



Für 2022 ergibt sich demnach eine durch das Parkhaus verursachte PKW - Jahreskilometerleistung von 4.451.274 km.

Den Masterplan für 2030 zugrunde gelegt entspricht die PKW - Jahreskilometerleistung in 2030 nur noch 1.805.825 km.

Zur Vereinfachung der Berechnung wurde bis 2030 eine lineare Abnahme der jährlichen Kilometerleistung berechnet, welche das Ergebnis jedoch wahrscheinlich besser als die Realität sein lässt.

Bis 2071 kommen insgesamt mit dem PKW in der Hamburger Innenstadt gefahrene 101.712.661 km zusammen, nur um das Parkhaus zu benutzen.

In Summe werden, trotz der berechneten Umsetzung von klimapolitischen Zielen von Bund und Stadt Hamburg über 100 Millionen km in der Innenstadt zum Parkhaus gefahren. In Summe werden bis 2071 über 25 Millionen kg CO<sub>2</sub>-Äquivalentemissionen ausgestoßen. Dabei werden bis 2045 mit 16.464.158 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalentemissionen 65% der Gesamtemissionen verursacht.

Rödingsmarktparkhaus 50 Jahre Nutzung	km	GWP	PENRT
		[kg]	[kWh]
Mobilität insgesamt 50 Jahre	101.712.661	25.200.883	142.678.636
Mobilität pro Jahr in kg und kWh	2034253,222	504017,6552	2853572,712

Für den Baukörper des Parkhauses Rödingsmarkt sind im Baujahr ca. 6,5 Millionen kg CO<sub>2</sub>-Äq.-Emissionen freigesetzt worden, die heute als "embedded carbon", als eingebettete CO<sub>2</sub>-Äq.-Emissionen bezeichnet werden.

Bei der Weiternutzung als Parkhaus für weitere 50 Jahre entstehen durch den Autoverkehr weitere 25 Millionen kg CO<sub>2</sub>-Äq. Emissionen. Damit verbunden ist auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Innenstadt Bereich.

Eine Umnutzung des Parkhauses unter Einbehaltung der tragenden Struktur, Fassadenelemente und des Daches der denkmalgeschützten Kuppel würde folgende Emissionen verursachen:

Umbau Erdgeschoß: -29 045 kg CO<sub>2</sub>-Äq. Emissionen

Umbau Regelgeschoße: - 2520 kg CO<sub>2</sub>-Äq. Emissionen

Teilabriss Rotunde: 1072 kg CO<sub>2</sub>-Äq. Emissionen

Für die Szenarien, in denen ein Teilabriss der Auffahrten in der Rotunde abgerissen werden soll, wurden keine alternativen neuen Innenausbauten verwendet. Sollten diese allerdings, wie der Ausbau des EGs und der Regelgeschosse in Holzhybridbauweise erfolgen, könnte der Neuausbau die Emissionen des Abrisses quasi „einspeichern“, so dass die verschiedenen Szenarien der Rotunde im Grunde mit 0 kg CO<sub>2</sub>-Äq. Emissionen berechnet werden können.

Insgesamt können durch eine Umnutzung des Parkhauses etwa 31.560 kg CO<sub>2</sub>-Äq. Emissionen durch das Material und 25 Millionen kg CO<sub>2</sub>-Äq. Emissionen durch den nicht stattfinden PKW Verkehr eingespart werden. Zusätzlich werden die 6,5 Millionen kg CO<sub>2</sub>-Äq. Emissionen um einem weiteren Lebenszyklus ergänzt. Das bedeutet, dass alleine aus klimapolitischer Sicht, die Möglichkeit das Gebäude sozialverträglichem und klimaneutralem Wohnen zuzuführen unabdingbar ist.

Um die Emissionen aus diesen Kilometern zu berechnen wurden weitere Annahmen getroffen.

2025	Verbrenner 90% Elektroautos 10%
2030	Verbrenner 66% Elektroautos 34%
2035	Verbrenner 50% Elektroautos 50%
2040	Verbrenner 25% Elektroautos 75%
2045	Verbrenner 0% Elektroautos 100%

Für die Elektroautos wurde bis 2045 ein dynamisierter Strommix berechnet, ab 2045 klimaneutral.

Diese Annahmen beruhen auf den Zielen der Bundesregierung zur Klimaneutralität bis 2045.

Als Verbrauch wurde für Verbrenner ein Durchschnittsverbrauch von 6,5 l/100km für Verbrenner im Stadtverkehr, für Elektroautos von 18 kWh/100km festgelegt.

Auch für diese Annahmen gilt, dass sie sehr ambitioniert, aber wahrscheinlich nicht in dieser Linearität erreicht werden. Auch diese Annahmen beeinflussen das Ergebnis positiv.

# Parkhaus Referenzen

## The Garage



**Bauherr:innen:** Northwestern University

**Designer:innen:** Gensler

**Typ:** Büro, Universität

**Ort:** Evanston, Illinois, USA

**Jahr:** 2015

**Fläche:** 1115 m<sup>2</sup>

<https://www.gensler.com/projects/northwestern-universi->

The Garage ist ein interdisziplinäres Gebäude der Northwestern University, Platz für die Studierenden und die größere unternehmerische Gemeinschaft bietet. The Garage wurde in einem bestehenden Parkhaus auf dem Campus entworfen, wobei die vorhandenen Streifen zwischen den Parkplätzen erhalten blieben. Das Gebäude bietet Bereiche für feste Mieter:innen, Co-Working-Spaces und ein Café, die zufällige Begegnungen ermöglichen. Um die große Fläche des Gebäudes zu bewältigen und verschiedene Arbeitsumgebungen zu schaffen, entschied sich Gensler, Elemente einzubauen, die an ein Haus-im-Haus-Prinzip erinnern. Innenmodule bieten zusätzliche Etagen, wo vorher keine waren, und Metallrahmen trennen kleinere Konferenzräume. Ein Großteil der ursprünglichen Infrastruktur wurde beibehalten und zur Vereinheitlichung weiß gestrichen, um die Nutzer:innen an den ursprünglichen Zweck des Gebäudes zu erinnern.



## QV8

**Bauherr:innen:** May Constructions

**Designer:innen:** Breathe Architecture

**Typ:** Wohngebäude

**Ort:** Melbourne, VIC, Australia

**Jahr:** 2015

QV8 Apartments ist ein umgebautes Parkhaus, das sich am Fuße eines Hochhauses befindet. Die bestehende Struktur und Typologie des Parkhauses, die durch steile Wände und eine niedrige Geschosshöhe gekennzeichnet ist, wurde in 8 Luxuswohnungen umgewandelt. Jede Wohnung ist an beiden Enden offen, um eine Querlüftung zu erreichen. Die Terrasse im Norden nutzt die Aussicht auf die beeindruckende State Library of Victoria auf der gegenüberliegenden Straßenseite voll aus.



### Tamara Veltre von Breathe Architecture

#### Was war die größte Herausforderung?

»Eine der größten Herausforderungen bestand darin, dass wir 8 Premium-Wohnungen entwarfen, über denen sich ein 42-stöckiger Turm befand. Die Höhe von Stockwerk zu Stockwerk war eine Herausforderung, da alle Dienstleistungen innerhalb der Deckenhöhe von 2,4 Metern untergebracht werden mussten. Wir untersuchten für unseren Kunden, ob sich Künstlerateliers, Gewerbe oder Büros in dem Gebäude unterbringen ließen, entschieden uns aber letztendlich für Wohnungen, da die Grundfläche die perfekte Tiefe für Laubengang, querbelüftete Wohnungen aufwies und die beste Nutzung für das Gebäude darstellte. Jede Wohnung wird von der Nordsonne beschienen und bietet einen fantastischen Blick auf die Staatsbibliothek und ihre beeindruckende Kuppelkonstruktion.«

#### Wie sehen die Nutzer:innen das Projekt?

»Nur 8 Wohnungen wurden umgebaut, und zwei der Käufer waren so begeistert, dass sie jeweils zwei davon kauften!«

#### Würden Sie noch mal ein Parkhaus umnutzen?

»Auf jeden Fall, jeden Tag in der Woche. Wir befinden uns in einer Wohnungskrise, nicht in einer Parkplatzkrise, und als Gesellschaft müssen wir Menschen unterbringen... nicht Autos.«



# BROADWAY AUTOPARK APARTMENTS



Broadway Autopark Apartments ist ein Wohngebäude mit 44 Zweizimmerwohnungen und rund 350 Quadratmetern Gewerbefläche im Erdgeschoss. Das ursprünglich für bis zu 500 Autos ausgelegte Parkhaus wurde 2016 in das National Register of Historic Places aufgenommen, woraufhin Michael Ramsey von Bokeh Development die Idee hatte, es in innovativen Wohnraum zu verwandeln. Das Besondere an dem Projekt ist, dass ein Teil der Parkplatznutzung des Gebäudes erhalten geblieben ist. Die BewohnerInnen können also direkt bis zum Eingang ihrer Wohnung fahren und gleichzeitig im lebhaften Zentrum der Stadt wohnen.

**Bauherr:innen:** BOKEH DEVELOPMENT

**Designer:innen:** Shelden Architecture

**Typ:** Wohngebäude mit Gewerbenutzung im Erdgeschoss

**Ort:** Wichita, Kansas, USA

**Jahr:** 2018

**Fläche:** 9313 m<sup>2</sup>



**Daniel Gensch von Shelden Architecture:**

## Was war die größte Herausforderung?

»Die größten Herausforderungen bei diesem Projekt waren eigentlich dreierlei. Erstens war das Dach des Gebäudes in einem sehr schlechten Zustand, Wasser war über Jahrzehnte in die Betonstruktur eingedrungen, und es gab Bereiche mit kalkausgelaugten Stalaktiten und splitterndem Beton, die alle behandelt und repariert werden mussten. Die Strukturanalyse dieses 80 Jahre alten Bauwerks war kein kleines Vorhaben. Es gibt viele Details, auf die ich eingehen könnte, wie wir das Gebäude bewertet haben und wie wir uns vom Zustand des Gebäudes zu Lösungen leiten ließen. Ein Beispiel dafür war, dass die freiliegende Ostfassade die meisten Schäden an den Betonplatten aufwies, und zwar von der Kante der Platte an etwa drei Meter in das Gebäude hinein. Wir kamen zu dem Schluss, dass wir zur dauerhaften Behebung dieses Problems eine neue Deckplatte aufbringen und Abschnitte der beschädigten Platte herausschneiden müssten, um sie auszufüllen. Daher entschieden wir uns, offene Terrassenräume zu schaffen, die etwa 15 % der Größe der Einheiten auf dieser Höhe ausmachen. Durch die Aufschüttung der Decke hatten wir eine Stufe vom Innenraum zum Innenhof. Das ist ein einzigartiges und ungewöhnliches Merkmal der Einheiten – und obwohl es unkonventionell erscheint, wird es gut angenommen und ermöglichte es uns, Wasser und Regen für die zukünftige Lebensdauer des Gebäudes dauerhaft zu kontrollieren. Kleine Maßnahmen wie diese waren eine direkte Folge der Einschränkungen, mit denen wir bei diesem Umbau konfrontiert waren. Zweitens war das Gebäude in den Verzeichnissen des NPS (National Parks Ser-





vice) und des SHPO (State Historic Preservation Office) für historische Gebäude aufgeführt. Der Eigentümer wollte die Steuergutschriften dieser Behörden in Anspruch nehmen, aber wir konnten nur begrenzte Maßnahmen an dem Gebäude vornehmen. Es gibt mehrere Fassaden, die wir nicht verändern durften, und obwohl wir die Nutzungsart insgesamt änderten, indem wir Mehrfamilienhäuser hinzufügten, durfte das Gebäude von der Straße aus nicht so aussehen, als hätte es sich von diesen Fassaden aus verändert. Außerdem mussten wir das Äußere des Gebäudes so verändern, dass es in den Teilen, die als Parkplätze genutzt werden sollten, als Freiluft-Parkhaus genutzt werden konnte. Ziel war es, kosteneffizienten Wohnraum zu schaffen, der jüngere Berufstätige anzieht, um in der Innenstadt zu leben. Wir mussten kosteneffiziente Lösungen für ein Bauwerk finden, das bereits sehr viele Einschränkungen aufwies. Die größte Herausforderung bestand darin, diese Beschränkungen zu überwinden. Wenn man nicht herausfindet, wie man das, was die Gebäude bereits zu bieten haben, nutzen kann, wird man nicht in der Lage sein, ein Gebäude effektiv zu revitalisieren. Drittens war es eine große Herausforderung, dem örtlichen Planprüfungsamt und den Verwaltungsbehörden zu erklären, was wir vorhatten. Es handelte sich um die erste adaptive Umnutzung dieser Art in unserer Stadt, und wir mussten untersuchen, was die Vorschriften zulassen würden, und die Intention der bestehenden Vorschriften interpretieren, wenn diese nicht direkt anwendbar waren oder unsere Programmbedingungen nicht klar darlegten. Das bedeutete, dass wir als Designer an vielen Besprechungen mit Vertretern der verschiedenen Abteilungen teilnehmen und mit ihnen zusammenarbeiten mussten, um Lösungen zu finden, die akzeptabel sind und mit den Vorschriften übereinstimmen.«

### Wie sehen die NutzerInnen das Projekt?

»Die NutzerInnen des Gebäudes lieben es. Ich treffe häufig Leute, die erfahren, dass unser Team für das Design der adaptiven Umnutzung verantwortlich war, und mir wird regelmäßig für unsere ausgefallene Kreativität gedankt. Die Wahrheit ist, dass ich das Gefühl habe, dass wir nur dem Labyrinth gefolgt sind, das sich zwischen all den oben beschriebenen Einschränkungen aufgetan hat. Für mich schien es nur eine Lösung für dieses Gebäude zu geben, und ich glaube, dass es deshalb so gut ankommt, weil es sich einfach passend und nicht erzwungen anfühlt. Unser Büro befindet sich in einer weniger beliebten Stadt, so dass es manchmal schwierig ist, junge, talentierte Menschen für die Zusammenarbeit mit uns zu gewinnen. Ich spreche regelmäßig Studierenden an, die dieses Projekt als eines der einflussreichsten und attraktivsten Projekte in unserem Portfolio empfunden haben. Für uns ist das eine starke Bestätigung, dass wir die Bedürfnisse des Auftraggebers erfüllt haben, der bewusst wollte, dass der Broadway Autopark für die junge Generation attraktiv ist.«

### Würden Sie noch mal ein Parkhaus umnutzen?

»Ja, ich würde so etwas auf jeden Fall wieder machen wollen. Wir arbeiten regelmäßig an Projekten, bei denen es um adaptive Umnutzung geht. Jedes Projekt ist anders. Wenn ich jedoch die Möglichkeit hätte, ein altes Parkhaus in Wohnungen oder Büroräume umzuwandeln, hätte ich das Gefühl, dass wir mit dem, was wir bei dem Projekt Broadway Autopark gelernt haben, einen Wissensvorsprung haben.«

## 17 E 12 Street



**Bauherr:innen:** Rigby 17, LLC

**Designer:innen:** Bromley Caldari Architects

**Typ:** Wohngebäude mit Gewerbenutzung im Erdgeschoss

**Ort:** New York City, NY, USA

**Jahr:** 2014

**Fläche:** 4514 sqm

17 E 12 Street ist ein umgebautes achtstöckiges Parkhaus aus den 1920er Jahren, das sich in einem dicht besiedelten Viertel in Downtown Manhattan befindet. Durch die Entfernung von Flächen auf der Rückseite des Gebäudes, um Licht und Luft für die hinteren Schlafzimmer zu schaffen, wurde auf dem Dach zusätzliche Fläche für zwei neue Penthouse-Einheiten geschaffen. Jede der neun Luxuswohnungen nimmt ein ganzes Stockwerk mit einer Breite von fünfzig Fuß ein. Das Penthouse belegt zwei. Eine Bibliothek / Wohnzimmer / Esszimmer füllt die Vorderseite jeder Einheit, mit einer großen Wohnküche, Waschküche, Speisekammer und Schlafzimmer auf der Rückseite. Das Gebäude wurde mit doppelten Unterböden mit Schalldämmung und Schallschutzfenstern ausgestattet. Ein Teil der Parkplätze ist im Erdgeschoss erhalten geblieben und dient den Bewohner:innen.





# Peckham Levels

**Bauherr:innen:** Make Shift

**Designer:innen:** Turner Works Architects

**Typ:** Künstlerräume, Gemeinschaftszentrum und Cafe

**Ort:** London, England

**Jahr:** 2017



Peckham Levels bietet Räume für kollaboratives Arbeiten und ist zusammen mit dem Sozialunternehmen Make Shift entstanden. Das Gebäude soll eine neue Gemeinschaft von KünstlerInnen und Unternehmern unterstützen und inspirieren. Das Projekt belegt sieben der bisher leeren Ebenen des bestehenden Parkhauses und bietet spezialisierte Einrichtungen wie Kreativstudios, Gemeinschaftswerkstätten, Co-Working, 3D-Druck und andere Nutzungsmöglichkeiten und wird eine vielfältige Gemeinschaft von Mieter:innen unterbringen, die von einzelnen Start-ups bis hin zu Kunst- und Kulturorganisationen reichen. Die innere Struktur des umgewandelten Parkhauses besteht aus temporären Interventionen, zumeist aus einfachen Holzrahmenelementen, die nach der geplanten 5-Jahres-Zwischenmietdauer wieder abgebaut werden können. Die Designer:innen verwendeten helle Farben, um einen Kontrast zur Betonstruktur des Gebäudes zu schaffen und eine spielerische Atmosphäre in diesem einzigartigen Projekt zu schaffen.



# Parkhaus Stubengasse



**Bauherr:innen:** Westfälische Bauindustrie GmbH

**Designer:innen:** Fritzen+Müller-Giebeler, Architekten BDA

**Typ:** Wohngebäude mit Gewerbeflächen

**Ort:** Münster, Deutschland

**Jahr:** 2010

Das Parkhaus Stubengasse ist ein Wohngebäude mit integrierten Gewerbe- und Einzelhandelsfläche. Das bestehende Parkhaus aus dem Jahr 1964 wurde teilweise durch Entkernung und Abriss der oberen Etagen zurückgebaut. Für die Fassadengestaltung wurde grober Backstein in variierenden Farbtönen mit heller Sichtbetonfertigteilen kombiniert. Das Erdgeschoss und das erste Obergeschoss mit einer Zwischenebene wurden unter Beibehaltung der markanten Tragstruktur zu Ladenlokalen mit Loftcharakter, einer Fahrradgarage und Büroräumen umgestaltet. Die oberen beiden Etagen wurden neu errichtet und beherbergen nun acht Wohnungen mit Loggien sowie einen innenliegenden Dachgarten.



## Carsten Krettek von Fritzen + Müller-Giebeler Architekten

### Was war die größte Herausforderung?

»Eine der größten Herausforderungen bei diesem Projekt war die Erhaltung und Sanierung der bestehenden Betonstruktur des Parkhauses. Jahrelanges Salz, das von den Autoreifen in das Gebäude gebracht wurde, hat es beschädigt und zum Rosten der Stahlbetonteile geführt. Bevor wir mit dem Bau beginnen konnten, mussten wir Experten engagieren, die den Stand des Gebäudes genau einschätzen konnten. Eine weitere große Herausforderung war, dass das angrenzende Kaufhaus einen ununterbrochenen Zugang zum Anlieferungsbereich benötigte, der fast genau neben dem Eingang zu unserer Baustelle lag. Schließlich war die Umgestaltung des Parkhauses eine große städtebauliche Aufgabe. Direkt am neuen Platz im Stadtzentrum von Münster gelegen, war es wichtig, einen Dialog zwischen den Proportionen der bestehenden Gebäude rund um den Platz und den Kleinteiligkeit der innerstädtischen Strukturen herzustellen, neue Fußgängerwege zu schaffen und die Qualität der freien Flächen neu zu definieren. Gleichzeitig musste das Gebäude zur gleichen Zeit fertiggestellt werden, als auch der Platz fertiggestellt wurde.«



### Wie sehen die Nutzer:innen das Projekt?

»Da die acht Mietwohnungen häufig ihre Bewohner wechseln, hatten wir nicht die Möglichkeit, viel in den Dialog zu kommen. Allerdings habe ich beim letzten Mal festgestellt, dass die Balkone und den Innenhof von den BewohnerInnen genutzt und durch Dekoration, diverse Pflanzen und kleine Möbel angeeignet werden. Neben der Wohnnutzung war es für das Projekt sehr wichtig, dringend benötigte Fahrradabstellplätze zu schaffen. Der vollautomatische Parkraum, der ursprünglich von holländischen Ingenieuren entworfen wurde, wird häufig von Pendlern genutzt, die in der Stadt arbeiten und ihre wertvolleren Fahrräder zentral und sicher unterbringen wollen. Der Inhaber des Möbelhauses, der bereits eine kleinere Fläche im ursprünglichen Parkhaus gemietet hatte, ist mit den neuen Räumlichkeiten für sein Geschäft sehr zufrieden und teilte uns mit, dass er aufgrund der verbesserten Qualität des Ausstellungsraums mehr hochwertige Marken für sein Geschäft erwerben konnte.«

### Würden Sie noch mal ein Parkhaus umnutzen?

»Auf jeden Fall! Die Transformation dieses Parkhauses war ein anspruchsvoller, aber sehr interessanter Prozess. Es erforderte viele Gespräche mit den lokalen Behörden und neue Ansätze, da solche Projekte nicht sehr häufig durchgeführt werden. Wir wurden sogar beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für ein anderes Parkhaus in Berlin zu erstellen, das umgestaltet werden soll – mal sehen, ob die Idee weiterverfolgt wird.«

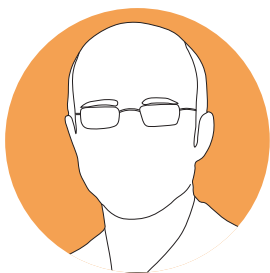
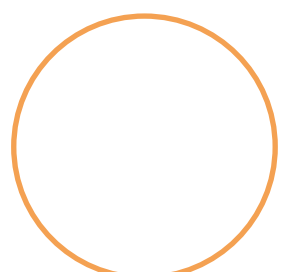
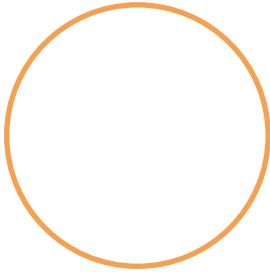
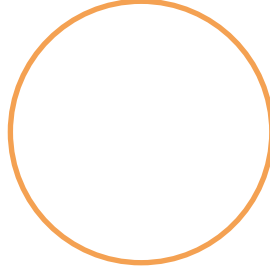
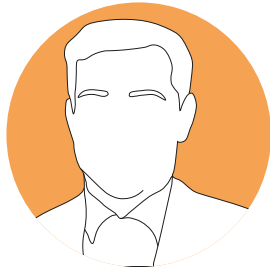


# Menschen

**Im Rahmen unseres Berichts haben wir mit 21 Menschen Interviews geführt die wir als Expter:innen befragt haben. Diese Interviews dienen dazu, Fachwissen und Erfahrungen zu sammeln, um die Herausforderungen und Potenziale des Quartiers besser zu verstehen. Expert:innen konnten uns dabei helfen, bestehende Probleme zu identifizieren und innovative Lösungsansätze zu entwickeln. Ihre Perspektiven leisten einen wertvollen Beitrag zur Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen in der Altstadt und darüber hinaus.**

Die im Antrag der MUT Stiftung angekündigte Befragung von Bewohner:innen in der Hamburger Altstadt konnte nicht stattfinden, da dem Verein Altstadt für Alle! e.V. nach Abgabe des Antrages eine direkte Kontaktaufnahme mit einer Wohnungsbaugesellschaft gelungen ist, die über eine größere Anzahl von Wohnungen vor Ort verfügt. Sie könne zwar aus Datenschutzgründen keine Informationen über ihre Mieterschaft herausgeben, zeigte sich aber interessiert, die Lebensbedingungen im Quartier in Eigenregie zu untersuchen. Damit wurde zwischenzeitlich eine Tochtergesellschaft beauftragt, die seit Anfang Februar 2024 eine Bestandausnahme im Gebiet durchführt und auch Stimmen der dort Wohnenden erhebt. Diese Datenerhebung sollte nicht durch weitere Befragungen gestört werden, da das bekanntermaßen die Bevölkerung vor Ort eher irritiert als sie zu einer aufgeschlossenen Mitwirkung zu motivieren. Die mit der Untersuchung beauftragten Kolleg:innen haben bereits Kontakt mit dem Verein aufgenommen, der sie über seine bisherigen und geplanten Aktivitäten informiert und die Zusicherung erhalten hat, über Ergebnisse und Handlungsempfehlungen nach Abschluss der Untersuchung informiert zu werden.

Zusammen mit den Ergebnissen der Expert:innenbefragung, die im Rahmen des Projekts von Mitgliedern des Vereins Altstadt für Alle! e.V. erarbeitet wurden, ist somit sichergestellt, dass die Arbeit an der Verbesserung der Lebensbedingungen in der Hamburg Altstadt auf einer belastbaren empirischen Grundlage auch nach Abschluss des von der Bundesumweltstiftung geförderten Projektes fortgesetzt werden kann. Je nach Zugang zu Fördermitteln können dafür im Jahr 2024 unterschiedliche im Verein Altstadt für Alle! e.V. geplante Teilprojekte in den Bereichen Mobilität, Community Building und Begrünung realisiert werden.



# Expert:innen



**Julia Erdmann**, gebürtige Hamburgerin ist Architektin von Beruf, Stadtgestaltung ist ihre Berufung. 2017 hat sie JES gegründet und Socialtecture begründet. Als Ingenieurin entwickelt sie Lösungen für komplexe Probleme, als Diplomatin übersetzt sie zwischen verschiedenen Welten und verfolgt die Vision, die gebaute Um-Welt mit veränderten Vorzeichen zu gestalten: mit mehr Menschlichkeit, mehr Nachhaltigkeit, mehr Gerechtigkeit, mehr Freiheit.

Julia Erdman beschreibt die von ihr entwickelte Methode der SOCIALTECTURE als einen neuen Ansatz zur Stadtgestaltung, der auf den Prinzipien des Lebens basiert. Sie erklärt, dass herkömmliche städtebauliche Planung oft auf wirtschaftlichen, technischen und bürokratischen Aspekten beruht, während die Sociatecture darauf abzielt, das Leben als Einheit zu betrachten und die Bedürfnisse der Bewohner:innen in den Vordergrund zu stellen. Damit werden das soziale Leben und gelebte Erfahrungen in der Stadtgestaltung fokussiert. Wohingegen der klassische Fokus vieler Planungsprozesse auf die bloße Errichtung von Gebäuden ohne Berücksichtigung des sozialen Lebensraums liegt.

Erdmann erklärt, es müsse eine spürbare Wende oder Veränderung in der Innenstadtgestaltung geben, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung von Freiräumen und die Förderung des sozialen Lebens. Sie betont, dass der größte Hebel für diese Veränderung darin liegt, den Stadtraum zwischen den Gebäuden neu zu gestalten und Freiräume für das Leben zu schaffen. Dabei kritisiert sie, dass viele städtische Räume wenig lebendig sind, und stellt die Frage, wie man eine lebensfördernde Innenstadt schaffen kann. Julia Erdmann schlägt vor, mit dem Aufräumen und der Schaffung von Freiräumen zu beginnen, um Platz für das Leben zu schaffen. Sie betont, dass die größten Hindernisse dabei die parkenden Autos und die damit verbundenen logistischen Herausforderungen sind. In diesem Kontext könnten Parkhäuser als vorübergehende Lösung fungieren, um Autos aus dem Stadtraum zu entfernen und so Platz für andere Aktivitäten zu schaffen.

Durch Mechanismen wie neue Preise und Gebühren können Anreize für eine veränderte Nutzung des öffentlichen Raums geschaffen werden. Zum Beispiel ist das Parken von Autos im Vergleich zu anderen Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums derzeit sehr günstig, indem die Preise erhöht werden, wird die Nutzung des öffentlichen Raums effizienter gestaltet und alternative Transportmittel somit attraktiver. Sie betont damit, dass eine umfassende Neugestaltung der Innenstadt nicht unbedingt teuer sein muss, sondern mit kreativen Lösungen und einer Neuausrichtung der Ressourcen effizient umgesetzt werden kann.

Weiter bemerkt sie wie mit einer Umnutzung im Bestand gearbeitet werden kann, um den öffentlichen Raum neu zu gestalten und nennt als Vergleich das Aufräumen zu Hause, bei dem man beim Entfernen von Gegenständen auch neue Möglichkeiten entdeckt. Dabei sei es wichtig, dass alle Beteiligten an einem Strang ziehen und ein gemeinsames Ziel verfolgen. Sie schlägt vor, dass dieses gemeinsame Ziel klar und einfach kommuniziert werden sollte, damit alle daran teilhaben.

## Rückeroberung versiegelter Flächen

durch die Natur als Beispiel für die Entstehung von Leben. Nutzung des öffentlichen Raums fairer gestalten beispielsweise durch Umnutzung von Parkplätzen.

## Beteiligung der Bürger:innen

an städtischen Transformationsprozessen ist entscheidend um ein gemeinsames Leitbild zu entwerfen, was tragfähig in der Zukunft ist.

## Notwendigkeit von Fördermitteln

sowie Überwindung bürokratischer Hindernisse für erfolgreiche Projekte.

## Gegen den Masterplan

Kleine kontinuierliche Ziele setzen, welche in kürzeren Zeitschnitten realisierbar sind, anstatt etwas für die ferne Zukunft zu planen.

## Aufräumen

Durch das Platzschaffen im öffentlichen Raum, werden Möglichkeiten, aber auch Bedürfnisse sichtbar auf die reagiert werden können.





**Elke Pahl-Weber** ist Architektin, Stadtplanerin und Universitätsprofessorin und bringt ihr reichhaltiges Fachwissen in die Stadtentwicklung ein. Seit 2020 ist sie zudem als Innenstadt-Koordination in Hamburg tätig. In dieser Position ist sie bestrebt, im Rahmen des Förderprogramms des Bundes für Zukunftsfähige Innenstadtzentren Projekte zu initiieren und Kommunikationswege zu etablieren, die den zukünftigen Anforderungen an die Innenstadtentwicklung gerecht werden.

Schwerpunkt im Bereich Kommunikation. Sie betont die Notwendigkeit, verschiedene Akteure, sowohl aus dem privaten als auch halböffentlichen Sektor, zusammenzubringen und gemeinsame Projekte zu fördern. Pahl-Weber sieht sich als Vermittlerin zwischen der öffentlichen Hand und privaten Akteuren, um eine effektive Zusammenarbeit zu ermöglichen und die Entwicklung der Innenstadt voranzutreiben. Sie erklärt, dass sie sich in allen drei Teilen der Innenstadt – Altstadt, Neustadt und Hafencity – regelmäßig bewegt und keine klare Präferenz für ein bestimmtes Quartiers hat, sondern betont die Vielfalt und die Unterschiede innerhalb der Quartiere. Weiterhin spricht sie über Qualitäten und Stärken der Innenstadt, darunter die historische Bausubstanz und die Wasserflächen, die sie als besonders ansprechend empfindet.

Als Wünsche oder Verbesserungsvorschläge wird diskutiert, wie mehr Grünflächen, besser genutzte öffentliche Räume und eine verbesserte Vernetzung von Kunst und Kulturangeboten stattfinden können. Sie erläutert auch Herausforderungen, denen sich die Innenstadt gegenüber sieht, wie die Veränderungen im Einzelhandel und die Notwendigkeit, urbane Produktion und kulturelle Angebote zu stärken. Pahl-Weber spricht sich dafür aus, dass die Innenstadt nicht nur als Einkaufs- und Konsumort, sondern auch als lebendiger Treffpunkt und kultureller Raum wahrgenommen wird. Sie betont die Bedeutung von mehr Grünflächen, einer besseren Nutzung öffentlicher Räume und einer stärkeren Vernetzung von Kunst und Kulturangeboten, um die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verbessern.

Im Zusammenhang mit der Transformation der Innenstadt zeigen sich jedoch auch Herausforderungen. Sie betont, dass die aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften nicht ausreichend an den Transformationsprozess angepasst sind. Es geht um Nutzungsänderungen von bestehenden Gebäuden, bei denen verschiedene Vorschriften wie Brandschutz und Fluchtwege berücksichtigt werden müssen. Pahl-Weber erklärt, dass diese behördlichen Genehmigungsprozesse oft langwierig sind und nicht immer mit den Anforderungen der Transformation Schritt halten können. Des Weiteren spricht sie über die finanziellen Aspekte, die mit der Transformation von Immobilien verbunden sind. Sie betont, dass in der Boomphase des Handels in der Innenstadt hohe Umsätze erzielt wurden, die es ermöglichten, hohe Mieten zu erzielen. Diese Mieten sind jedoch möglicherweise nicht mehr realisierbar, was zu einer Abwertung der Immobilien führt.

Dieser Abwertungsprozess benötigt Zeit, da Immobilienwerte in den Büchern der Eigentümer:innen festgelegt und möglicherweise beliehen sind. Pahl-Weber macht deutlich, dass die

Anpassung von Immobilien an neue Nutzungen und niedrigere Mieten Zeit und Geduld erfordert, da dies nicht einfach und schnell umgesetzt werden kann. Pahl-Weber betont, dass die Impulse für Veränderungen in der Innenstadt sowohl von staatlichen Stellen als auch von privaten Akteuren kommen können. Sie hebt hervor, dass in Hamburg eine besondere Dynamik herrscht, bei der private Maßnahmen eine bedeutende Rolle spielen.

Diese Maßnahmen umfassen Umbauten, Anpassungen und organisatorische Veränderungen im öffentlichen Raum, die oft ohne spezielle Genehmigungen stattfinden. Pahl-Weber macht deutlich, dass es nicht ausschließlich die Aufgabe der öffentlichen Hand ist, solche Impulse zu setzen. Vielmehr ist es wichtig, dass sich alle Akteure gemeinsam über die Ziele und Projekte klar werden und diese umsetzen, sei es öffentlich oder privat. Die Kommunikation und das gemeinsame Verständnis der Ziele sind entscheidend, um erfolgreiche Veränderungen in der Innenstadt zu erreichen.

### **Innenstadt mehr als nur Einkaufs- und Konsumort**

sondern auch als lebendiger Treffpunkt und kultureller Raum wahrgenommen werden

### **Verbesserung der Aufenthaltsqualität**

durch mehr Grünflächen, bessere Nutzung öffentlicher Räume, Vernetzung von Kunst und Kultur

### **Herausforderungen bei der Transformation**

unzureichende Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, langwierige behördliche Genehmigungsprozesse, finanzielle Aspekte

### **Impulse für Veränderungen**

müssen sowohl von staatlichen Stellen als auch privaten Akteuren kommen. Private Maßnahmen spielen eine bedeutende Rolle bei der Umgestaltung des öffentlichen Raums

### **Wichtigkeit von gemeinsamer Zielklärung**

und Umsetzung von Projekten durch alle Akteure, öffentlich und privat, für erfolgreiche Veränderungen in der Innenstadt.

# Expert:innen



**Louis Dierolf** arbeitet im Bereich (Re-)Development Services & Investment-Analyse für Drees & Sommer. "In meinem Beruf als Immobilienberater konzentriere ich mich hauptsächlich auf zwei Themenbereiche. Erstens beschäftige ich mich mit Projektentwicklung und Insolvenz, wo ich analysiere, wie stillstehende Bauprojekte wieder in Gang gebracht werden können, insbesondere im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Innenstadt. Zweitens befasse ich mich mit der Revitalisierung und Umstrukturierung von Immobilien, insbesondere in der Innenstadt, wobei ein Schwerpunkt auf dem Kaufhof-Verkauf und der Umnutzung liegt. Dabei betrachte ich den Standort aus wirtschaftlicher und ökonomischer Sicht, analysiere die Umgebung, die dort lebenden Menschen, die sozialen Milieus und die vorhandenen Möglichkeiten, um wirtschaftliche Grenzmodelle zu entwickeln und die potenzielle Rendite zu bewerten".

Das Konzept des (Re-)Developments, also der Umgestaltung oder Neunutzung von leerstehenden oder untergenutzten Gebäuden, um ihnen neues Leben einzuhauchen, spielt eine entscheidende Rolle in der städtischen Entwicklung. Insbesondere Parkhäuser, die oft als Leerstellen im städtischen Gewebe wahrgenommen werden, bieten eine interessante Möglichkeit, das Stadtbild zu revitalisieren, so Dierolf. So kann beispielsweise ein Parkhaus mehr sein als nur ein Ort zum Parken von Fahrzeugen sein. Durch die Integration verschiedener Nutzungen und Aktivitäten kann es zu unterschiedlichen Zeiten des Tages belebt werden, was zur Attraktivität des umliegenden Stadtviertels beiträgt, führt Dierolf an. Dabei sei es wichtig, die Hauptnutzungen strategisch zu verteilen, um eine ausgewogene Nutzung und eine lebendige Atmosphäre zu schaffen.

Die Idee, Parkhäuser in Quartiersgaragen umzuwandeln, biete eine Möglichkeit, den Raum effektiver zu nutzen. Louis Dierolf fügt hinzu, dass durch die Schaffung verschiedener Nutzungen im Erdgeschoss, wie beispielsweise Supermärkte oder andere Einzelhandelsflächen, das Potenzial des Gebäudes besser ausgeschöpft werden könne. Zudem trägt dies dazu bei, dass das Gebäude nicht nur tagsüber, sondern auch abends aktiv genutzt wird. Allerdings gibt es Herausforderungen bei der Umsetzung solcher Projekte, betont er. Investoren neigen oft dazu, das Risiko zu meiden und lieber auf Abriss und Neubau zu setzen, anstatt sich auf aufwendige Umnutzungen einzulassen, sagt er. Hier sei eine Veränderung der Umbaukultur erforderlich, bei der Investoren bereit sind, das Risiko einzugehen und bestehende Gebäude zu revitalisieren. Dierolf betont, dass politische Maßnahmen eine wichtige Rolle bei der Förderung von (Re-)Development-Projekten spielen können, indem sie den Umbau erleichtern und Investoren Anreize bieten, sich für nachhaltigere Optionen zu entscheiden. Eine verstärkte Berücksichtigung von Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekten sowie die Einbeziehung der grauen Energie in die Bewertung von Bauprojekten sind ebenfalls entscheidende Schritte, um eine echte grüne Transformation zu erreichen, betont er. Die Vielfalt und Lebendigkeit in städtischen Räumen lassen sich fördern, indem man vorhandene Ressourcen effizient nutzt und Barrieren

abbaut. Eine sorgfältige Analyse der Bedürfnisse und Perspektiven der Bewohner:innen sowie eine ganzheitliche Betrachtung des Standorts sei dabei unerlässlich, um eine lebendige und vielfältige

## (Re-)Development

zielt darauf ab, leerstehende oder untergenutzte Gebäude neu zu nutzen und ihnen neues Leben einzuhauchen. Parkhäuser als bereits vorh. Möglichkeitsräume um verschiedene Nutzungen zu integrieren und das Gebäude zu unterschiedlichen Zeiten zu beleben und nutzbar zu machen. Eine ausgewogene Verteilung der Hauptnutzungen in Parkhäusern ist entscheidend für eine lebendige Atmosphäre.

## Investoren

müssen bereit sein, das Risiko einzugehen und sich auf aufwendige Umbauprojekte einzulassen, anstatt Gebäude abzureißen.

## Politische Maßnahmen

können die Umbaukultur unterstützen und Investoren Anreize für nachhaltigere Optionen bieten. Die Berücksichtigung von Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekten sowie die Einbeziehung der grauen Energie sind entscheidend für eine echte grüne Transformation.

## Vielfalt an Nutzungen

eine lebendige Atmosphäre in städtischen Räumen können durch effiziente Nutzung vorhandener Ressourcen gefördert werden.

## Sorgfältige Analyse

Die Bedürfnisse und Perspektiven der Bewohner:innen sowie eine ganzheitliche Betrachtung des Standorts sind für die Schaffung einer lebendigen und vielfältigen Umgebung unerlässlich. Barrieren in Quartieren sollten minimiert werden, um eine gesunde und lebendige Umgebung zu fördern.



**Jonas Heger** arbeitet in Berich Building Performance, was Projektmanagement bedeutet. Er und sein Team sind Dienstleister für Projektentwickler:innen, öffentliche Auftraggeber:innen und eine Vielzahl anderer Kunden, speziell für die Steuerung und das Management von Immobilienprojekten. Als Instanz wird er von den Auftraggeber:innen beauftragt, um Architekt:innen und andere Projektbeteiligte zu managen und eine Qualitätssicherung sowie die Einhaltung von Terminen und Kosten sicherzustellen. Seine Hauptaufgabe ist es, die gesamte Projektleitung zu übernehmen, zusätzlich ist er verantwortlich für das Engineering Management, die Verknüpfung von Kreislaufwirtschaft und Projektmanagement.

### **Standardisierte Vorgehensweisen nutzen und weiterentwickeln**

Das Unternehmen folgt definierten Prozessen, setzt diese um und strebt nach kontinuierlicher Verbesserung. Umfassende Analyse des aktuellen Projektzustands als erster Schritt: Bevor Maßnahmen ergriffen werden, wird eine gründliche Bestandsaufnahme des Projekts durchgeführt, um den Handlungsbedarf zu ermitteln.

### **Kernbereiche der Kundenanforderungen**

sind Kosten, Zeitplanung und Qualität. Kunden legen besonderen Wert darauf, dass Projekte innerhalb des Budgets, innerhalb des Zeitplans und mit hoher Qualität abgeschlossen werden.

### **Beratung beinhaltet auch Hinterfragen**

Beispielsweise von Kundenzielen und die Identifizierung zusätzlicher Werte. So werden anfängliche Ziele überdacht und potenzielle Mehrwerte erkannt, wie beispielsweise ökologische und wirtschaftliche Vorteile.

### **Balance zwischen ökologischen und wirtschaftlichen Zielen**

Die Herausforderung besteht darin, Qualität und Nachhaltigkeit sicherzustellen und gleichzeitig wirtschaftliche Anforderungen zu erfüllen. So kann ein langfristiger Projekterfolg gewährleistet werden.

### **Genehmigungsverfahren**

können langwierig sein und die Projektdauer beeinflussen. Besonders bei Bauanträgen kann es zu Verzögerungen kommen, die den Projektfortschritt behindern.

### **Bestand statt Neubau**

Statt Neubauten anzustreben, werden bestehende Gebäude umgewandelt, um Ressourcen zu schonen und ökologische Vorteile zu erzielen. Dabei hängt die Rentabilität von Umnutzungsprojekten von Nachfrage und regulatorischen Herausforderungen ab.

Jonas Heger betont, dass bei jedem Projekt, ein erster Schritt eine umfassende Analyse des aktuellen Projektzustands ist, gefolgt von der Definition gemeinsamer Schritte mit dem Kunden und der Schaffung einer einheitlichen Organisation. Dabei sind Kernbereiche der Kundenanforderungen Kosten, Zeitplanung und Qualität, die laut Heger das "magische Dreieck" des Projektmanagements bilden. Dabei haben Kunden unterschiedliche Ziele, von gesellschaftlichem Anspruch bis hin zu wirtschaftlichen Zielen. Das Unternehmen berät Kunden dabei, ihre Ziele zu hinterfragen und zusätzliche Werte zu identifizieren, wie beispielsweise ökologische und wirtschaftliche Vorteile durch Ressourcennutzung bei Abrissprojekten.

Die Herausforderung bestehe darin, Qualität und Nachhaltigkeit in Projekten sicherzustellen, während wirtschaftliche Anforderungen erfüllt werden müssen. Die Sicherstellung von Kosten, Zeitplänen und Genehmigungen ist entscheidend für den Projekterfolg, laut Heger. Er betont, dass Genehmigungsverfahren für Bauanträge in Hamburg sei langwierig, was die Projektdauer erheblich beeinflusse. Projektentwicklung erfordert oft die Erfüllung öffentlicher Vorgaben und enge Abstimmung mit zukünftigen Nutzer:innen. Heger konzentriert sich vermehrt auf die Transformation von Bestandsgebäuden, um Nachhaltigkeit zu fördern. Dabei seien jedoch Bürogebäude attraktiver für Umnutzungen als Parkhäuser, da sie bereits Infrastruktur für menschliche Nutzung bieten. Seiner Meinung nach hängt die Rentabilität der Umnutzung von Parkhäusern zu Wohnraum von der Nachfrage und den regulatorischen Herausforderungen ab. Politische Maßnahmen könnten den Prozess erleichtern, indem sie flexiblere Normen und Regeln festlegen, so seine Einschätzung.

# Expert:innen



**Sophie von Peter** ist als Beraterin für nachhaltige Stadtentwicklung tätig und ihr Fokus liegt weniger auf einzelnen Gebäuden, sondern vielmehr auf dem Zusammenspiel und Interaktionen zwischen den Gebäuden sowie den öffentlichen Räumen. Ihre Arbeit umfasst eine Vielzahl von Themen wie Mobilität im Quartier, Biodiversität, Wasserressourcen, Carbon-Retentionsflächen und die Gestaltung von Außenräumen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Zusätzlich zertifiziere von Peter Quartiere auf ihre Nachhaltigkeit und entwickelt maßgeschneiderte Scoring-Modelle für Kunden, um die Nachhaltigkeit ihrer Quartiere messbar zu machen.

## Analyse der Bewohnerbedürfnisse

Die Qualität eines Quartiers wird durch eine eingehende Untersuchung der Bedürfnisse seiner Bewohner:innen bestimmt. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass das Angebot des Quartiers mit den Bedürfnissen seiner Bewohner:innen in Einklang steht.

## Fokus auf die Gemeinschaft vor Ort

Eine erfolgreiche Quartiersentwicklung beruht darauf, dass die Menschen vor Ort im Mittelpunkt stehen und ihre Anliegen berücksichtigt werden. Die Transformation von Quartieren strebt danach, die Lebensbedingungen für alle Bewohner:innen zu verbessern und dabei soziale, ökologische und wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen.

## Schrittweise Transformation von Parkhäusern

Umgestaltung von Parkhäusern wird als schrittweiser Prozess betrachtet, der an die Bedürfnisse und die Entwicklung des Quartiers angepasst werden sollte. Dieser Ansatz zielt darauf ab, erfolgreiche und nachhaltige Ergebnisse zu erzielen, indem die Gemeinschaft in den Prozess einbezogen wird.

Im Bereich der Quartiers- und Gebäudeentwicklung werden Zertifizierungen von Quartieren und Gebäuden hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeit vorgenommen. Dabei werden verschiedene Faktoren wie Umweltverträglichkeit, soziale Aspekte und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bewertet. Um sicherzustellen, dass die Bewertungen den individuellen Bedürfnissen der Kunden entsprechen, entwickelt das Unternehmen eigene Bewertungsmodelle, so von Peter. Durch diese Zertifizierungsprozesse sollen Transparenz geschaffen und Anreize für nachhaltiges Bauen geschaffen werden, um die Entwicklung von Quartieren und Gebäuden zu fördern, die umweltfreundlicher, sozial gerechter und wirtschaftlich tragfähiger sind. Sophie von Peter betont, dass keine standardisierten Lösungen verwendet werden können für diese Prozesse. Vielmehr müssen sich die Expert:innen jedes Mal aufs Neue an die spezifischen Bedürfnisse anpassen. Es wird bewusst auf standardisierte Lösungen verzichtet, sondern jedes Projekt mit Flexibilität und maßgeschneiderter Herangehensweise behandelt. Die Bestimmung der Qualität eines Quartiers erfordert eine gründliche Analyse der Bedürfnisse seiner zukünftigen Bewohner:innen und Nutzer:innen, so von Peter. Dabei wird das Angebot des Quartiers und die Bedürfnisse der potenziellen Bewohner:innen miteinander abgeglichen.

Das Ziel besteht darin, eine hohe Übereinstimmung zwischen dem, was das Quartier bieten kann, und dem, was die Gemeinschaft vor Ort tatsächlich möchte, zu erreichen. Diese ganzheitliche Betrachtungsweise berücksichtigt nicht nur die physischen, sondern auch die sozialen und emotionalen Bedürfnisse der verschiedenen Gruppen. Dies erfordert, dass die Menschen, die in diesem Quartier leben und aktiv sind, im Mittelpunkt stehen und ihre Anliegen berücksichtigt werden. Nach Sophie von Peter soll Quartiersentwicklung die Lebensbedingungen für alle Nutzer:innen Gruppen verbessern. Dabei werden sowohl die Anpassung des Quartiers an die Bedürfnisse und Lebensumstände der dort lebenden Menschen als auch die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten angestrebt. Eine erfolgreiche Quartiersentwicklung zielt somit auf eine ganzheitliche Verbesserung ab, die soziale, ökologische und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt, so von Peter.





**Christoph Frank** ist Mitinhaber von PLATOON. Platoon ist ein Kunstprojekt mit ganz vielen verschiedenen Teilen, einerseits als Verein, andererseits als Firma. Platoon ist ein Netzwerk aus Kunstschaffenden in über 50 Ländern, die miteinander in Kontakt treten und gemeinsam arbeiten wollen. Zudem ist Platoon auch selbst Kulturort gewesen, seit 2000 an verschiedenen Orten in Berlin, von 2009 bis 2014 in Seoul in Korea und in Mexiko City. Auf der anderen Seite ist Platoon aber auch eine Werbeagentur, die Kunstaktionen in Zusammenarbeit mit kommerziellen Auftraggebern realisiert.

Christoph Frank betont, dass Kultur weit mehr als nur Kunst umfasst und sich eher auf die alltäglichen Handlungen und sozialen Dynamiken in einer Gemeinschaft bezieht. Er erklärt, dass kulturelle Entwicklung nicht nur von architektonischen Projekten abhängt, sondern auch von den Lebensgewohnheiten und sozialen Interaktionen der Menschen in einer Stadt. Dabei spricht er über "Push-Pull"-Strategien, bei denen Ideen sowohl von externen Quellen als auch von der Gemeinschaft selbst kommen, um eine vielfältige und inklusive Entwicklung zu ermöglichen. Freiräume sowohl physisch als auch konzeptuell seien wichtig, um kulturelle Prozesse zu ermöglichen und die sich wandelnden Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen, so Christoph Frank. Frank spricht zudem über die Integration von Mobilitätswendenaspekten in städtische Planungsprojekte und bezieht sich dabei auch auf Parkhäuser. Er betont die Notwendigkeit, alternative Nutzungen für solche Gebäude zu finden, um ihnen neues Leben "einzuhauchen" und sie mit kulturellen Aktivitäten aufzuladen. Christoph Frank erwähnt temporäre und permanente kulturelle Veranstaltungen, die in Parkhäusern stattfinden könnten, sowie die Rolle von Parkhausdecks als Veranstaltungsorte für beispielsweise Clubs oder Performances. Er hebt die Bedeutung niedrigschwelliger Angebote und einer aktiven Beteiligung der Gemeinschaft hervor, um kulturelle

Transformationen anzustoßen. Darüber hinaus diskutiert er die Finanzierung von kulturellen Projekten und betont den langfristigen Wert solcher Investitionen für die Stadtentwicklung und das "Image" eines Gebäudes. Dabei spielt die Bedeutung der Nachhaltigkeit bei städtischen Entwicklungsprojekten auch eine große Rolle. Er erklärt, dass die herkömmliche Cradle-to-Cradle-Idee, die darauf abzielt, Produkte so zu gestalten, dass sie am Ende ihres Lebenszyklus wiederverwertet werden können, nicht ausreicht. Stattdessen betont Frank die Notwendigkeit, Produkte so zu gestalten, dass sie über einen langen Zeitraum genutzt werden können, ohne verbraucht zu werden. Platoon erwähnt die Bedeutung von Bauweisen, die darauf abzielen, Materialien wiederzuverwenden und langfristig funktionstüchtig zu bleiben, anstatt sie alle paar Jahrzehnte zu ersetzen. Er schließt mit der Feststellung, dass das eigentliche Ziel der Nachhaltigkeit darin besteht, Dinge nicht zu verbrauchen und dass dies durch eine planerische Voraussicht und eine entsprechende Gestaltung erreicht werden kann.

### Gesellschaftliche Aufgabe

Die Transformation von Gebäuden und die Schaffung neuer kultureller Zentren sind gesellschaftliche Aufgaben, die langfristige Planung und Vision erfordern.

### Respektvolle Nutzung der gebauten Umwelt

In der Vergangenheit wurden in Hamburg Gebäude abgerissen und durch neue ersetzt und nicht mit der vorhandenen Architektur umgegangen und diese umgenutzt.

### Mobilitätswende und Raumplanung

Aspekte der Mobilitätswende müssen in die Planung von neuen kulturellen Zentren einbezogen werden und die Nutzung von Parkhäusern neu überdacht.

### Niedrigschwelligkeit und Bürgerbeteiligung

Niedrigschwellige Zugänge zur (kulturellen) Teilhabe und der Einbindung der Gemeinschaft in Transformationsprozesse ist immer zu berücksichtigen.

### Kulturelle Nutzung

die Investition in kulturelle Projekte ist langfristig ertragreich, da sie das Image eines Gebäudes oder einer Gegend verbessern und langfristige Mietverträge unterstützen können.

### Stadtentwicklung und Investoreninteressen

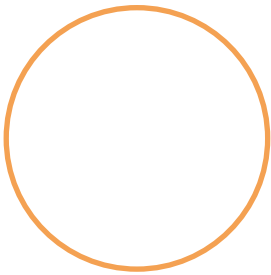
Eine langfristige und nachhaltige Lösung für kulturelle Projekte liegt nicht immer im Hauptinteresse von Investor:innen, da einige lediglich kurzfristige Gewinne verfolgen und Gebäude folglich eher verkauft werden.

### Strategien zur Finanzierung

verschiedene Finanzierungsmodelle, einschließlich öffentlicher Förderprogramme und privater Investitionen sollten genutzt werden, um kulturelle Projekte zu unterstützen und zu fördern.

Beispiele aus der Praxis: Christoph Frank erwähnt Beispiele wie das Kunsthaus Tacheles in Berlin, um zu verdeutlichen, wie kulturelle Räume oft von kommerziellen Interessen bedroht sind und wie wichtig es ist, den kulturellen Charakter solcher Projekte langfristig zu erhalten.

# Expert:innen



**Prof. Dr. Rainer Fehr** ist Mediziner und Gesundheitswissenschaftler, tätig als Seniormitarbeiter der Medizinischen Fakultät der Universität Bielefeld. Er hat mehrere Bücher über Stadtgesundheit mitherausgegeben, darunter „Stadt der Zukunft – Gesund und Nachhaltig“ sowie zwei Bände zu „Nachhaltige Stadt Gesundheit Hamburg“. Zudem ist er einer der beiden Sprecher:innen des Arbeitskreises Nachhaltige Stadt-Gesundheit der Patriotischen Gesellschaft von 1765 e.V.

Für die Belebung der Altstadt bedarf es einer integrierten Herangehensweise, welche mehrere Ziele gleichzeitig verfolgt, um eine sogenannte Multiple-Win-Strategie zu implementieren, laut Experten Rainer Fehr. Maßnahmen, die auf Abkühlung, Schatten, Lärmschutz, verbesserte Aufenthaltsqualität sowie soziale Begegnungsmöglichkeiten abzielen, bieten Potenzial, um Belastungen zu mindern und neue Ressourcen zu erschließen. Insbesondere die schrittweise Schaffung von Barrierefreiheit stellt eine bedeutende Herausforderung dar, deren Umsetzung jedoch essenziell ist, erklärt er.

Eine kontinuierliche Begleitung und Evaluation dieser Maßnahmen ist unerlässlich, um Anpassungen und Optimierungen zu ermöglichen. Im Kontext der Altstadt betont Fehr die herausragende Bedeutung dieses historischen Stadtteils innerhalb Hamburgs. Trotz bestehender Defizite, wie beispielsweise hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur, wird das Entwicklungspotenzial hervorgehoben, insbesondere in Bezug auf Wohnprojekte wie den Gröninger Hof und das Konzept der "Altstadtküste". Dabei weist er darauf hin, dass die Altstadt eine unterbewertete hydrogeografische Lage aufweist, da sie als Schnittpunkt der Alster und Elbe historisch relevant ist. Die Bewahrung der verbliebenen historischen Substanz sowie die Umsetzung von Projekten wie dem Katharinenweg werden als vielversprechende Maßnahmen betrachtet, um die Attraktivität der Altstadt zu steigern.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt laut Fehr auf der Gesundheit in der Altstadt, wobei sowohl Belastungsfaktoren wie Lärm- und Luftverschmutzung als auch Gesundheitsressourcen wie Bewegungs- und Erholungsräume berücksichtigt werden müssen. Insbesondere die Schaffung eines gesundheitsförderlichen Umfelds durch die Integration von Bewegungsräumen und Spielplätzen für Kinder wird als wichtig erachtet, um die Attraktivität der Altstadt als Wohnort zu steigern. Für Fehr bildet die Altstadt als eine geeignete Modellregion für Transformationsprozesse betrachtet, deren erfolgreiche Umsetzung nicht nur für Hamburg, sondern auch darüber hinaus von Bedeutung sein kann. Eine kontinuierliche Evaluation sei dabei unerlässlich, um den Erfolg der angestrebten Maßnahmen zu überprüfen und Erkenntnisse für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte zu gewinnen.

## Multiple-Win-Strategie für Belebung der Altstadt

Integration mehrerer Ziele in Maßnahme, wie beispielsweise Abkühlung, Schatten, Lärmschutz, Aufenthaltsqualität, soziale Begegnungsmöglichkeiten.

## Kontinuierliche Begleitung

sowie eine kontinuierliche Evaluation der Maßnahmen sei dabei eine Voraussetzung, um eine gelungene Transformation zu vollziehen, die auch im Prozess angepasst werden kann.

## Südliches Altstadt Quartier

Historisch bedeutender Stadtteil in Hamburg mit Entwicklungspotenzial trotz bestehender Defizite, dies lässt sich bereits an einigen vorangegangenen Projekten, wie Gröninger Hof oder "Altstadtküste" aufzeigen.

## Gesundheit in der Altstadt

Berücksichtigung von Belastungsfaktoren und Gesundheitsressourcen. Integration gesundheitsförderlicher Umgebungen, insbesondere für Kinder.

## Altstadt als Modellregion

für Transformationsprozess besonders gut geeignet.



**Prof. Antje Stokman** ist Landschaftsarchitektin und Professorin für Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung an der HafenCity Universität Hamburg. Sie beschäftigt sich mit disziplinenübergreifenden Fragestellungen der klimaangepassten Transformation von Gebäuden, Gewässern und Infrastrukturbauwerken zu lebenswerten Stadt- und Landschaftsräumen. Für ihre besonderen Qualitäten als Grenzgängerin zwischen den Disziplinen erhielt sie im Jahr 2009 den Wissenschaftspreis des Landes Niedersachsen und den Topos Landscape Award 2010. Als Mitglied von Altstadt für Alle! und der Initiative Altstadtküste hat sie in den vergangenen Jahren aktiv an Konzepten und Projekten zur sozialökologischen Transformation der Hamburger Altstadt mitgearbeitet.

Für mehr Grün, Biodiversität und Wasser gibt es große Potenziale in der Altstadt, so Expertin Antje Stokman. Dafür gibt es bereits unterschiedliche und spannende Ansätze und Ideen verschiedener Stakeholder. Deshalb wünscht sie sich innovative Formate, die diverse Stakeholder zusammenbringen und ihre Kräfte bündeln. Zudem bedarf es laut Stokman mehr Mut von der Stadt, solche Prozesse zu initialisieren. Ziel sei eine lebendige Altstadt mit großer Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit mehr Grün, Wasser und auch Zugängen zum Wasser, ein Anlaufpunkt für alle Hamburger:innen, der Identität stiftet. Das Gründungsquartier Hamburgs befindet sich an den Mündungen von Bille und Alster in die Elbe und den sich daraus ergebenden Inseln.

Diese spannen sich auf zwischen Speicherstadt, den innerstädtischen Hauptkirchen, der Grenze zur Altstadt mit dem Übergang zur HafenCity bis hin zu Rathausmarkt und Alster. Die Fleete machen immer noch diese historischen Situationen erlebbar, mit der Bausubstanz in einer Körnung und Historizität, die es sonst in Hamburg so nicht gibt, führt Stokman aus. Ein Schaufenster in die Entstehungsgeschichte Hamburgs mit einer Lage und Zentralität, ein sehr wichtiger Bereich für Hamburg, den kaum jemand kennt. Es gibt keinen räumlichen Zusammenhang mehr und auch keine Nachbarschaft, die sich mit diesem Raum verbindet. Er wurde fast komplett entohnt und durchschnitten durch die Hauptverkehrsstraßen, erklärt sie. Es ist offensichtlich ein vergessener Ort. Sie betont, die amphibische Qualitäten Hamburgs als zentrales identitätsprägendes Merkmal wieder hervorheben. Es gibt ein Potenzial, diese z.B. durch Zugang zum Wasser, (Teil)Öffnung zugeschütteter Fleete sowie die Anlage von Speicher-, Versickerungs- und Verdunstungsflächen sowie Brunnen aufzuwerten.

Zudem würde sie sich mehr Aufenthaltsqualität im Freiraum, wofür die kleinteiligen Straßenzüge Chancen in Verbindung mit der Belegung der Erdgeschosses bieten. Parkhäuser könnten für Stokman als Katalysatoren gelten, als Orte für Mobilität inklusive Stellplätze, Carsharing, Fahrrädern und anderen Mobilitätsangeboten. Zumindest die Dächer und ihre Fassaden sieht Antje Stokman als wichtigste Transformationsansätze für mehr Grün und Biodiversität in der Altstadt. Denn momentan gibt es kaum Bäume und so gut wie keine Fassadenbegrünung oder gar Dachgärten.

Notwendig wäre zuerst eine Erforschung der großen Potenziale, um dann Strukturen zur Umsetzung aufzubauen, z.B. durch neue Kümmer:innenmodelle bzw. Patenschaften, sagt sie. Die Altstadt ist der Hitzehotspot Hamburgs, Stokmans Vision war daher immer, die Altstadt zum Pilotquartier für hoch verdichtete Innenstädte zu machen mit neuen Ansätzen der Bewirtschaftung des Regenwassers in Verbindung mit innovativen Formen der Stadtbegrünung und anschließendem Monitoring (siehe Verweis: Schwammstadtkonzept).

### Innovative Formate

Stakeholder zusammenbringen, die ihre Kräfte bündeln. Mehr Mut von der Stadt, solche Prozesse zu initialisieren.

### Zugänge zum Wasser

z.B. beim Parkhaus Rödingsmarkt am Fleet oder bei St. Katharinen. Verschütteten Fleeten könnten bei Bedarf wieder geöffnet und an das bestehende Gewässernetz angeschlossen werden. Alternativ können sie teilweise als Zwischenspeicher für Regenwasser mit Filterung, Reinigung und Aufbereitung hergerichtet werden als tief-erliegende Grünflächen, die temporär Wasser speichern.

### Parkhäuser als potenzielle Katalysatoren

für Mobilität und die Nutzung von Dachflächen und Fassaden für mehr Grün und Biodiversität.

### Bewältigung von Hitze in der Altstadt

Das Quartier hat das Potenzial zu einem Pilotprojekt für hoch verdichtete Innenstädte mit innovativen Ansätzen zur Regenwasserbewirtschaftung und Stadtbegrünung gemacht zu werden.

### lebendige Altstadt mit hoher Aufenthaltsqualität

Der öffentliche Raum braucht mehr Grün, Wasser und Zugänge zum Wasser. Damit sollen Anlaufpunkte für alle Bewohner:innen von Hamburg geschaffen werden, welche zur Identitätsstiftung beitragen.

# Expert:innen



**Heike Sudmann** gilt als die aktuell fachlich beste Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitikerin der Hamburger Bürgerschaft. Sie ist Mitglied der Fraktion der Linken und dort Fachsprecherin für Stadtentwicklungs-, Wohnungs- und Verkehrspolitik. Zudem ist sie Vorsitzende des Verkehrsausschusses der Bürgerschaft. Ihre Ziele: „Gemeinsam mit Stadtteilinitiativen, Betroffenen, Engagierten und vielen Genoss:innen kämpfe ich gegen den Mietwahn, die soziale Spaltung, unsinnige Verkehrsprojekte und den Ausverkauf der Stadt Hamburg“, so Sudmann.

Heike Sudmann ist davon überzeugt, dass die Reduzierung der Verkehrsbelastung ein wesentlicher Schritt für eine lebenswerte Altstadt ist. Sie betrachtet die exzellente ÖPNV-Anbindung als Grundlage dafür, dass weniger Autoverkehr notwendig ist. Ihr Ziel ist es, überflüssigen Autoverkehr im Sinne der Nachhaltigkeit zu eliminieren und Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit zu machen, um eine mobile Altstadt zu schaffen, in der sich die Bewohner:innen frei und sicher bewegen können. Für Heike Sudmann erstreckt sich die Altstadt von der Steinstraße bis zur Elbe und vom Rödingsmarkt bis zum Hauptbahnhof. Sie definiert die Mönckebergstraße und den Jungfernstieg nicht als Teil der Altstadt.

Sie betrachtet Ruhe und Wohnen als Qualitäten, die in der Altstadt gefördert werden sollten, und erkennt das Potenzial für eine Aufnahme in die Liste des Weltkulturerbes als Ausdruck von Qualität an. Jedoch sieht sie auch Schwächen in der Altstadt, insbesondere in der Funktionstrennung und der fehlenden Nutzungsmischung. So bedauert sie, dass es in den letzten zwei Jahrzehnten nicht gelungen ist, eine ausgewogene Mischung von Nutzungen zu schaffen, und betont die Notwendigkeit, die Frage zu stellen, wie eine wirklich gemischte Altstadt aussehen könnte.

Ein erstaunlicher Befund für Heike Sudmann ist, dass die Mehrheit der Menschen für eine Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt ist, jedoch beim eigenen Verhalten eine Verhaltensstarre am eigenen Lenkrad aufweist. Ihre Vision einer schönen, gemischten Altstadt beinhaltet die Umnutzung des öffentlichen Raums für Begegnungen und kostenlosen Aufenthalt, um ein Gefühl der Zugehörigkeit und Identifikation mit dem Stadtteil zu fördern.

Um diese Vision umzusetzen, sieht Heike Sudmann die Verbesserung des ÖPNV als wichtigste Maßnahme, ergänzt durch die Umgestaltung von Parkhäusern und oberirdischen Parkplätzen. Sie befürwortet eine schrittweise Umnutzung der Parkhäuser und die Umwandlung oberirdischer Parkplätze in Gemeinschaftsparkplätze. Darüber hinaus plädiert sie für eine Geschwindigkeitsreduzierung, um die Lebensqualität in der Altstadt zu steigern.

## Verbesserung des ÖPNV

Diese Maßnahme muss im Zusammenhang mit der Transformation von Parkhäusern gedacht werden, da durch den Umstieg auf öffentliche Verkehrsflächen Parkplätze sich selbst abschaffen und somit eine Umnutzung stattfinden kann.

## Umdenken der Menschen

Auch wenn sich bisher viele Parteien für eine Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt aussprechen, so müssen mehr Personen anfangen verinnerlichte Muster hinsichtlich der Fortbewegung zu überdenken.

## Öffentlicher Raum der Begegnung

Der öffentliche Raum sollte auch kostenlose Aufenthaltsorte bieten, welche Begegnungen fördern und gleichzeitig mehr Verbundenheit mit dem Quartier schaffen.

## Funktionstrennung aufheben

Bisher wird die Innenstadt von monofunktionalen Nutzungen geprägt, diese gilt es durch Mischnutzungen aufzubrechen, um so auch abseits von Geschäftszeiten eine lebendige Innenstadt zu schaffen.

## Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit

damit sich Bewohner:innen frei und sicher bewegen können.





**Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs** ist Mitinhaber und Geschäftsführer des renommierten Hamburger Planungsbüros ARGUS Stadt und Verkehr. In einer Vielzahl von Projekten gestaltet er die Hamburger Stadt- und Verkehrsplanung maßgeblich mit. Seit einigen Jahren hat Konrad Rothfuchs einen Lehrauftrag an der HafenCity Universität Hamburg. Mit verkehrs- und stadtplanerischen Fragestellungen in und um die Altstadt, darunter auch mit einem studentischen Projekt, beschäftigt er sich seit vielen Jahren.

Konrad Rothfuchs findet es beruhigend, dass die Verkehrswende bereits positive Auswirkungen zeigt, indem der motorisierte Verkehr zurückgeht. Er ist beeindruckt von der Umgestaltung der Steinstraße und betrachtet diese als einen bedeutenden Schritt hin zu einem Paradigmenwechsel. Rothfuchs hätte nie gedacht, dass Hamburg solch eine Großzügigkeit gegenüber solchen Veränderungen zeigt.

Weiter empfiehlt er einen perspektivischen Inkrementalismus, bei dem jeder Schritt basierend auf den Erfolgen der vorherigen gemacht wird. Bezüglich der Altstadt sieht er touristisches Potential, das noch nicht vollständig ausgeschöpft ist. Obwohl Rothfuchs den negativen Einfluss der Ost-West-Straße anerkennt, glaubt er, dass ihr vielleicht zu viel Bedeutung beigemessen wird. In Bezug auf die Altstadt hat Konrad Rothfuchs eine visionäre Perspektive, langfristig Wohnraum zu vernünftigen Mieten anzubieten und öffentliche Räume weiterzuentwickeln.

Er betrachtet die Steinstraße und die Domachse als gute Beispiele, obwohl er erwartet, dass bevorstehende Wahlen Fortschritte bremsen könnten. Hinsichtlich der Mobilität erkennt er die Notwendigkeit, parallel zur geplanten A26 den Verkehr in der Innenstadt zu entlasten und Lösungen für den Lkw-Verkehr zu finden. Konrad Rothfuchs glaubt an die Umnutzung von Parkhäusern als Innenstadtkatalysatoren und die Mehrfachnutzung privaten Parkraums, insbesondere für Wohn- und Arbeitsnutzungen sowie für Büros und kulturelle Veranstaltungen. Gleichzeitig erkennt er die Notwendigkeit, den oberirdischen ruhenden Verkehr zu reduzieren, jedoch mit Ausnahmen für spezifische Bedürfnisse.

### Verkehrswende funktioniert

Es lässt sich feststellen, dass der motorisierte Verkehr zurückgeht. Darauf gilt es aufzubauen

### Inkrementalismus anwenden

eine Reformstrategie »der kleinen Schritte«, es wird entsprechend den zur Verfügung stehenden Mitteln und der möglichen politischen Durchsetzbarkeit geplant, sodass bewirkte Veränderungen kontrolliert und die Maßnahmen korrigiert werden können.

### Wohnen in die Innenstadt bringen

mit vernünftigen Mieten, die öffentliche Räume haben dahingehend noch ausbaufähiges Potenzial, insbesondere werden die Steinstraße und die Domachse als Potenzialräume ausgemacht.

### Verkehr raus aus der Innerstadt

Die Innenstadt muss langfristig vom Verkehr entlastet werden, dabei muss für den Lkw-Verkehr eine Lösung gefunden werden.

### Parkhaus als Innenstadtkatalysator

mehr Möglichkeitsräume schaffen, mehr Mehrfachnutzungen.

## Expert:innen



**Dr. Kai Zimmermann** hat Betriebswirtschaftslehre mit den Schwerpunkten Logistik und Regionalwissenschaft an der Universität Hamburg studiert. Seine Erfahrungen aus der Praxis sowie aus Forschung und Lehre an verschiedenen Hochschulen setzt er als Co-Founder bei CITIES FOR FUTURE ein, wo er neben den Bereichen nachhaltige Mobilität u.a. auch für die Themen Handel, Wirtschaft und Innenstadtentwicklung zuständig ist. Kai Zimmermann ist gebürtiger Hamburger und sein Lieblingsort in der Hamburger City ist die Alster.



**Lars Zimmermann** hat in Hamburg Architektur studiert, ihn interessieren in seiner Arbeit die generellen Fragen, wie wir in Zukunft leben und arbeiten wollen. Er hat fast eine Dekade in den Niederlanden gelebt, eine Zeit, die ihn menschlich und fachlich sehr geprägt haben, die Thematiken Stadtraum, gesellschaftlicher Nutzen öffentlicher Räume und der Zusammenhang mit Mobilität haben ihn seitdem gefesselt. Seit seiner Rückkehr nach Hamburg arbeitet er konsequent daran, Deutschland im städtebaulichen Kontext „ein bisschen niederländischer“ zu machen.

Lars und Kai Zimmermann sind überzeugt davon, dass es an der Zeit ist, einfach mal etwas auszuprobieren und wirklich anders zu machen. Sie sehen zahlreiche Ansatzpunkte für Veränderungen in ihrer Stadt. Die Aktivierung der Wasserkanten, die Verlagerung des Verkehrs von der Willy-Brandt-Straße, die radikale Umgestaltung der Domachse und der Rückbau überdimensionierter Straßen sind nur einige der Ideen, die sie für eine Neugestaltung des Stadtraums haben. Für sie ist die äußere Erscheinung der Altstadt lediglich eine Hülle, denn es kommt auf die Inhalte an, auf die Menschen, die dort etwas bewegen wollen. In ihren Augen hat Hamburg eigentlich keine Altstadt im traditionellen Sinne, sondern eher eine Innenstadt, die geprägt ist von den Nachkriegsstraßen und den Entwicklungen der Wiederaufbauära.

Trotzdem sehen sie Qualitäten wie den Jungfernstieg und das architektonische Highlight Jupiter. Besonders kritisch betrachten sie die manifestierten Strukturen im Verkehr und Stadtraum, die sie als Hindernisse für eine dynamische Entwicklung empfinden. Sie plädieren für eine Reduzierung überdimensionierter Straßen und eine radikale Umgestaltung der Domachse, um eine erlebnisreiche Verbindung im Stadtraum zu schaffen.

Ein weiterer Fokus liegt auf den Wasserkanten, die für sie besser zugänglich und nutzbar gemacht werden sollten. Sie fordern eine Verlagerung und Verringerung des Verkehrs von der Willy-Brandt-Straße und sehen insbesondere im südlichen Altstadtgebiet großes Potenzial für eine lebendige Entwicklung, da dort auch eine vielfältige soziale Struktur vorhanden ist. Die beiden sind es leid, das ständige Gejammer über die Probleme des Einzelhandels zu hören. Sie glauben fest daran, dass Geschäfte mit interessanten Ideen und einem guten Konzept Erfolg haben können, wie das Beispiel Wulfsfelde zeigt. Sie wünschen sich mehr Kreativität und Lebendigkeit in der Innenstadt, die durch generationenübergreifende Angebote, wie Spielplätze oder temporäre Begrünung, an Orten wie der Domachse gefördert werden könnten.

In Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr sind sie der Meinung, dass die Nord-Süd-Verbindungen optimiert werden

müssen, insbesondere bei der U4 und den Busverbindungen in der südlichen Altstadt. Auch zum Thema Parken und Parkhäuser haben Lars und Kai Zimmermann klare Ansichten. Langfristig glauben sie nicht an die

Zukunft herkömmlicher Parkhäuser, sondern sehen sie eher als Potenzial für spannende Transformationsorte. Kurzfristig sind sie jedoch noch notwendig, um Parkplätze abzubauen, jedoch sollte man dabei auf den Einzelfall achten.

### Etwas wagen

Um Dinge umzugestalten und zu verändern muss man auch radikal denken können, denn es gibt bereits zahlreiche Ansatzpunkte, um die Stadt zu verändern.

### Mehr auf das Innere achten

Stadt, beziehungsweise ein Quartier wird insbesondere von den Menschen produziert und dominiert die sich darin befinden.

Reduzierung überdimensionierter Straßen: für eine menschengerechtere Gestaltung des Stadtraums.

### Mehr Wasser

Hamburg ist eine stark vom Wasser geprägte Stadt. Durch das Zugänglich und Nutzbar machen von Wasserkanten steigert so auch der Lebenswert im Quartier.

### Parkhäuser langfristig denken

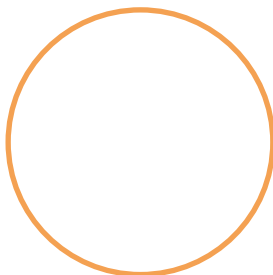
Langfristig sind herkömmliche Parkhäuser nicht tragfähig, weshalb diese Transformationsorte werden, doch muss dies im Kontext vom PKW-Verkehr in innerstädtischen Raum und Parkplätzen betrachtet werden.



## Expert:innen im Quartier



**Hartmut Gerbsch** ist künstlerischer Fotograf, Vater von 2 erwachsenen Kindern, Bewohner der Altstadt seit 1985. Seit 1991 aktiv für die Verbesserung der Lebensqualität im Viertel, vor allem für die Einrichtung verkehrsbeschränkender Maßnahmen. So ist er auch als Sprecher Nachbarschaftsengagement Katharinenviertel aktiv.



**Susanne Gerbsch** ist Journalistin, Mutter von 2 erwachsenen Kindern und ebenfalls Bewohnerin der Altstadt seit 2002. Gerbsch war an vielen Aktionen der Hauptkirche St. Katharinen zur Stärkung der Gemeinschaft im Viertel beteiligt. Zudem ist sie Grünpatin an der nördlichen Hafenrandstraße.



**Sandra Schäfer** ist die Inhaberin der Balkonfreundin, einem Concept Store in der Reimerwiete, zentral gelegen in unserem Untersuchungsgebiet. Ihr Fokus liegt auf der Gestaltung von Räumen mit Blumen und Pflanzen sowie der Organisation von Workshops, in denen sie ihr Wissen und ihre Erfahrungen teilt. Das Ladengeschäft dient als kreative Anlaufstelle für Menschen, die Blumendekoration und handgefertigte Keramik suchen.



**Markus Riemann** ist Mitinhaber von Klub K und seit 2010 aktiv im Quartier aktiv. Seine Arbeit konzentriert sich auf kulturelle Bildung in Schulen, Kitas und sozialen Brennpunkten, unter Beteiligung von Künstlern verschiedener Sparten. Seit 2010 organisiert das Team von Klub K regelmäßig Lesungen und Konzerte zweimal wöchentlich im Club und erweitern ihr Programm auch auf Veranstaltungen außerhalb der Räumlichkeiten, mit dem Ziel, besondere Orte wie Leerstände oder andere einzigartige Locations für kulturelle Ereignisse zu nutzen.

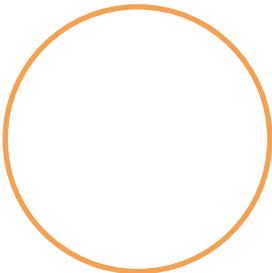


**Annette Simbolon** betreibt seit 2018 eine kleine Gewerbefläche in der Altstadt von Altona, in der Nähe der Katharinenkirche. Der Raum, den sie von der Bergedorf Bille Baugenossenschaft angemietet hat, erstreckt sich über knapp 48 Quadratmeter. Dort bietet sie Kaffee, Seminare und andere Aktivitäten an, wobei ihre Öffnungszeiten unregelmäßig sind und besonders an den Wochenenden Seminare stattfinden.





**Elke Seipp** ist Architektin und arbeitet in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen in der Agentur für Baugemeinschaften im Referat Wohnen. Auch Elke Seipp ist seit fast 20 Jahren wohnhaft im Portugiesenviertel und in ihrem Alltag eng mit der Altstadt verbunden.



**Flagstone Hamburg** ist ein Planungs- und Verkaufsbüro für Inneneinrichtung und Badobjekte und befindet sich in unserem Forschungsgebiet. Das Büro hat das Team 2004 übernommen, während sie anfänglich noch in einem Laden nebenan waren, konnten sie 2008 diesen Teil des Gebäudes übernehmen und sind seitdem Bestandteil des Quartiers.



**Kristina Bacht** leitet seit 2009 den AIT-ArchitekturSalon in der Hamburger Altstadt. Sie fungiert auch als leitende Kuratorin der Galerien, organisiert Ausstellungen international renommierter Architekten und ist verantwortlich für die Organisation zahlreicher internationaler Architekturkongresse, Symposien, Wettbewerbe, Workshops sowie redaktionelle Veranstaltungen und Publikationen im Bereich Architektur.



**Pastor Frank Engelbrecht** ist Mitgründer von Altstadt für Alle!. Als Gemeindepastor der Hauptkirche St. Katharinen von 2003 – 2023 hat er sich maßgeblich in die Stadtentwicklung im Katharinenquartier, der Altstadt und der HafenCity eingebracht. Das zivilgesellschaftliche Engagement für die sozial-ökologische Transformation hat er bei einer Vielzahl von Projekten und Institutionen gefördert und befruchtet. Er zählt zu den bestens vernetzten Akteuren einer Stadterneuerung. Dieses Engagement setzt er auch heute als Pastor in Blankenese und Vorstandsmitglied von Altstadt für Alle! e.V. fort.

# Expert:innen im Quartier

**Annette Simbolon:** "Die Südliche Altstadt ist für mich wie ein 'weißer Fleck auf der Landkarte' – eine Art 'B-Seite' der Stadt. Sie ist weniger populär und touristisch überlaufen, fühlt sich aber ganz anders an als die andere Seite, obwohl sie so nah beieinander liegen. Ich empfinde darin einen versteckten Charme und sehe viel Potenzial in diesem Ort."

**Simbolon:** "Ich habe von Anfang an an den städtischen Entwicklungsprojekten in meiner Nachbarschaft teilgenommen und war begeistert von den Installationen und dem gesamten Prozess. Es war beeindruckend zu sehen, wie durch die Initiative und die kollektive Beteiligung verschiedener Akteur:innen ein lebendiger Austausch und neue Bewegungen entstanden sind. Besonders die Entwicklung der Neuen Gröningerstraße und die Gründung von Genossenschaften fand ich sehr positiv. Was mir aber am meisten aufgefallen ist, ist die Bedeutung von Straßensperrungen, Festen und der Zusammenführung verschiedener Menschen – das hat das Gemeinschaftsgefühl enorm gestärkt und ist ein wichtiger Bestandteil der städtischen Entwicklung. In unserem Viertel spürt man diese Dynamik überall, sei es in der Wohnsituation oder in der allgemeinen Entwicklung des Stadtteils. Das sind Erfahrungen, die uns als Gemeinschaft näher zusammenbringen und die Zukunft unserer Nachbarschaft gestalten".

**Flagstone Store:** "Früher gab es hier nur vereinzelt Wohnbereiche, und die Gegend war wenig anziehend. Doch mit der Entwicklung der Hafencity und der Öffnung der Speicherstadt hat sich das Umfeld belebt, und heute gehört die Gegend zum Stadtzentrum, was die Bevölkerungsdichte erhöht hat. Trotzdem wirkt es auf mich manchmal noch etwas anonym, weil sich die Bewohner nicht wirklich gut kennen. Es gab aber eine Zeit, in der ein sehr engagierter Pastor hier aktiv war. Er schuf ein starkes Gemeinschaftsgefühl, organisierte Veranstaltungen, bei denen sich die Menschen an der Kirche trafen und zusammen feierten. Wir haben sogar die Willy-Brandt-Straße gesperrt, um mehr Leben in die Nachbarschaft zu bringen."

**Susanne und Hartmut Gerbsch:** „Anfang der 80er-Jahre hat die SPD entschieden, wieder mehr Wohnraum in der Innenstadt zu schaffen, und daraufhin wurden die Genossenschaftswohnungen gebaut, in denen bis heute die meisten Anwohner leben. Doch im Grunde hat man die Menschen im Stich gelassen, weil keine entsprechende

Infrastruktur folgte und man letztlich auf einer Verkehrsinsel wohnt. Traurigerweise gibt es im Stadtteil auch keinen Ort, an dem sich die Bewohner treffen könnten, sodass der Zusammenhalt nicht besonders stark ist."

**Gerbsch:** „Wir wünschen uns einen Ort, an dem sich alle treffen und austauschen können – idealerweise nicht kommerziell, aber auch Gastronomie wäre eine Möglichkeit. Es wäre großartig, wenn wir die Reimersbrücke als Treffpunkt etablieren könnten."

**Gerbsch:** „Ich halte es für problematisch, Parkhäuser in Wohnhäuser umzuwandeln, da wir die Autos aus dem Straßenraum entfernen möchten. Noch wären Parkhäuser die ersten Orte, an denen man die Fahrzeuge unterbringen könnte."

**Sandra Schäfer** schildert ihre Erfahrungen: "Ich habe mit großen Erwartungen und Plänen begonnen, aber die Realität sah anders aus, besonders wegen der Pandemie und der veränderten Arbeitsgewohnheiten. Die Laufkundschaft hat sich drastisch reduziert. Die ersten Monate liefen vielversprechend, doch dann kam die Pandemie und die damit verbundenen Einschränkungen. Das hat mich gezwungen, meine Geschäftstätigkeit stark einzuschränken."

**Schäfer:** „Das Quartier ist schön und voller Entdeckungsmöglichkeiten, aber auch herausfordernd, weil es keine zusammenhängende Einkaufsmeile gibt und viele Geschäfte weit auseinanderliegen. Besonders problematisch finde ich die lauten Straßen, die meiner Meinung nach nicht nur die Atmosphäre stören, sondern auch potenzielle Kund:innen fernhalten."

**Markus Riemann:** „Ich würde mir wünschen, dass im Quartier mehr Plätze geschaffen werden, die den öffentlichen Raum lebendiger gestalten – mit Gastronomie, Kultur und ähnlichem. Besonders wichtig finde ich eine Durchmischung von Gewerbe und Wohnraum. Die Genossenschaft hat ja bereits angedeutet, dass sie sowohl günstigen Wohnraum anbieten als auch eine solche Mischung unterstützen möchte. Ich denke, dass genau diese Durchmischung hier möglich wäre und langfristig positive Effekte für das Quartier haben könnte."

**Elke Seipp:** „Für eine lebendige Altstadt ist es essenziell, mehr Wohnraum zu schaffen. Wohnraum trägt wesentlich zur Vitalität eines Stadtteils bei. Damit Orte funktional und bedarfsgerecht sind, müssen Angebote geschaffen werden, die von der Nachbarschaft als notwendig benannt werden. Hierzu sind Partizipation und Workshops wichtig, um unterschiedliche Menschen und Nutzergruppen zusammenzubringen.“

**Seipp:** „Ich halte es für eine gute Idee, bestehende Strukturen wie Parkhäuser mit Wohnungen aufzustocken und Gemeinschaftsräume anzubieten, die sich für das Quartier öffnen. Das Baugemeinschafts-Projekt Gröninger Hof, das von der Agentur für Baugemeinschaften begleitet wird, ist ein hervorragendes Beispiel für solch innovative Ansätze.“

**Seipp:** „Immer weniger Menschen, die in innerstädtischen Gebieten wohnen, benötigen ein Auto. Daher bin ich der Meinung, dass Parkflächen nicht unbedingt im unmittelbaren Umfeld der Wohnungen vorhanden sein müssen.“

Elke: „Es ist wichtig, den öffentlichen Raum inklusiv zu denken. Wir brauchen Orte, die für alle zugänglich sind und für deren Nutzung kein Konsum notwendig ist. Aus unterschiedlichen Alltagsperspektiven schauen und Ideen entwickeln – so dass sich niemand ausgeschlossen fühlt.“

**Kristina Bracht:** „Durch seine zentrale Lage und die im Vergleich zur HafenCity günstigeren Mieten hat sich das Quartier in den letzten Jahren zunehmend als attraktiver Standort für Architekturschaffende entwickelt. Dies ist ein wesentlicher Grund, warum sich hier immer mehr Büros niedergelassen haben.“

**Bracht:** „Die Parkplatzsituation vor Ort ist wirklich problematisch. Wir haben bereits von Gästen gehört, die auf ihr Auto angewiesen sind und aufgrund des Parkmangel wieder abgereist sind. Es wäre zwar ideal, wenn der Autoverkehr aus dem Quartier verschwindet, aber dafür müsste ein adäquates alternatives Angebot bereitgestellt werden.“

Bracht: „Tagsüber ist das Quartier lebendig, sowohl durch die hier arbeitenden Menschen als auch durch Touristen. Abends hingegen wird es jedoch sehr ruhig. Um sich gemütlich zu treffen, muss man den Stadtteil verlassen. Zudem fehlen hier grundlegende Angebote wie eine Apotheke oder ein Schuster. Wären solche Einrichtungen vorhanden, könnte man in der Mittagspause wichtige Erle-

digungen vornehmen, die sonst aufgrund der Arbeitszeiten oft liegen bleiben. Auch Ärzte und Möglichkeiten für sportliche Aktivitäten sucht man hier vergebens.“

**Frank Engelbrecht:** „Die Zerrissenheit der Altstadt symbolisiert die Fragmentierung, die durch modernistische Stadtideen wie die funktionsgetrennte und autogerechte Stadt entstanden ist. Besonders deutlich wird das am brutalen Einschnitt der Willy-Brandt-Straße, der keinen Kontrast darstellt, sondern einen totalen Bruch, der nach Auflösung schreit. Es gibt hier kein Sowohl-Als-auch, sondern nur ein klares Entweder-Oder: Die kommenden Jahre werden zeigen, ob die Stadtautobahn oder die Kathedrale das Gepräge der Stadt bestimmen wird.“

**Engelbrecht:** „Wir müssen die Stadtzerstörungen seit der Industrialisierung nicht rückwärtsgewandt, sondern entschlossen nach vorne angehen. Das bedeutet, anstelle von immer höheren Hochwasserschutzmauern sollten wir Lösungen wie Sperrwerke und die Wiedereröffnung von zugeschütteten Fleeten verfolgen. Diese Wasserwege könnten als Transportwege, Wasserspeicher und touristische Attraktionen wieder einen wertvollen Nutzen haben. Die Idee, dass alles steinern sein muss, ist ein gefährlicher Anachronismus. Im Klimawandel brauchen wir Kühlung, Grün und Artenvielfalt. Das Gloriafenster in St. Katharinen, das wie eine Blumenwiese wirkt, symbolisiert diese Rückkehr zur Natur in die Stadt.“

**Engelbrecht:** „Ich habe den Eindruck, dass wir die Bedeutung des Autos grandios überbewerten. Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Wenn wir es ernst meinen mit der Klimaretterung und der Mobilitätswende, wird sich die Frage nach Parkhäusern von selbst erledigen. Parkhäuser sind für mich ein Symbol für die autogerechte Stadt – wir bauen nicht nur Straßen für Autos, sondern auch noch Häuser, anstatt diese Flächen für Wohnraum und öffentliche Nutzung zu verwenden. Das ist eine Kapitulation vor der Realität der autogerechten Stadt.“

# Empfehlungen

## Zeit umzudenken – Mut für Experimente!

Die Transformation von Parkhäusern kann dazu beitragen, die Stadt lebenswerter und attraktiver zu gestalten, während sie gleichzeitig nachhaltige Entwicklungen fördert und positive Auswirkungen auf das gesamte Quartier verzeichnet. Die Bereitschaft, Risiken einzugehen und Neues auszuprobieren, um innovative Lösungen zu finden ist unverzichtbar, um traditionelle Denk- und Planungsweisen zu überdenken und offen für neue Ideen und Ansätze zu sein.

## Nachhaltige Belebung der Innenstadt durch Wohnen!

Die nachhaltige Belebung der Innenstadt durch Wohnen fördert eine lebendige, diverse und sozial ausgewogene Gemeinschaft. Durch die Schaffung von attraktivem Wohnraum in zentralen Lagen werden Fußgängerzonen belebt, der Einzelhandel unterstützt und die lokale Wirtschaft gestärkt. Eine ausgewogene Mischung aus Wohn-, Arbeits- und Freizeitmöglichkeiten trägt zu einer hohen Lebensqualität bei.

## Lieber kleine Dinge tun als große Dinge planen!

Anstelle umfangreicher Masterpläne können kleine, konkrete Maßnahmen oft einen Katalysatoreffekt auslösen und zur nachhaltigen Entwicklung einer Stadt beitragen. Städte sollten nicht nur als Ansammlung einzelner Gebäude betrachtet werden, sondern als ein integriertes System. Die Umgestaltung von Parkhäusern zu Wohn- und Lebensraum stellt einen potenziellen tiefgreifenden Wandel dar. Der Wegfall von Parkhäusern kann eine umfassende Überprüfung der Verkehrsführung und Nutzung der umliegenden Straßen und Flächen initiieren. Dies kann zu einer effizienteren, nachhaltigeren Stadtentwicklung und einem verbesserten Lebensumfeld beitragen.

## Öffentliche Parkhäuser sind eine wertvolle Ressource!

Parkhäuser in der Innenstadt, insbesondere solche, die sich auf öffentlichem Grund befinden und im Besitz der öffentlichen Hand sind, können eine wertvolle Ressource sein. Ihre zentrale Lage an wichtigen Verkehrsachsen macht sie zu strategischen Standorten, die für verschiedene Zwecke genutzt werden können.

## Nicht jedes Parkhaus eignet sich!

Die Entscheidung, Parkhäuser zu transformieren, sollte sorgfältig abgewogen werden. Dabei sollten sowohl die potenziellen Vorteile als auch die Herausforderungen betrachtet werden, wenn beispielsweise ein Parkhaus aufgrund seiner Bausubstanz oder architektonischen Beschaffenheit nicht für eine langfristige Nutzung geeignet ist.

## Bauen im Bestand muss anders gedacht werden!

Das Bauen im Bestand erfordert einen neuen Denkansatz, der sich von traditionellen Methoden unterscheidet. Es ist wichtig, offen für unterschiedliche Ergebnisse zu sein und flexibel auf die Gegebenheiten vor Ort zu reagieren. Die Minimierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen stellt dabei einen Gewinn dar und trägt zu einer nachhaltigeren Bauweise bei. Eine Kultur des Machens fördert den Erfolg, auch wenn dieser sich nicht immer in den klassischen Planungsstrukturen widerspiegelt. Der Fokus sollte weniger auf einem festen Masterplan liegen, sondern vielmehr auf einem adaptiven, schrittweisen Ansatz, der auf die spezifischen Bedürfnisse und Potenziale des Bestands eingeht.



## Ein Quartier der Zukunft muss Klimaresilient sein!

Die Entsiegelung von Flächen und die Förderung grüner und blauer Infrastrukturen sind entscheidend, um eine nachhaltige und widerstandsfähige Stadtentwicklung zu gewährleisten. Der Vorteil der bereits vorhandenen blauen Infrastruktur im Quartier kann genutzt werden, um Wasserretention und -management zu verbessern und die Umgebung zu kühlen. Da unsere Städte derzeit nicht ausreichend klimaresilient sind, müssen wir uns auf Anpassungen und Maßnahmen vorbereiten, um die Auswirkungen des Klimawandels zu mindern und lebenswertere Quartiere zu schaffen.

## Autos von den Straßen!

Autos aus dem öffentlichen Raum zu entfernen kann zahlreiche Vorteile bieten, darunter die Schaffung von Freiräumen, die für verschiedene Gemeinschaftsaktivitäten genutzt werden können. Nicht alles muss dabei im Voraus geplant sein. Indem Verantwortung abgegeben und Vertrauen in die öffentliche Nutzung des Raums gesetzt wird, kann eine dynamische und ansprechende Umgebung entstehen.

## Viele kleine Maßnahmen, erzeugen Stahlkraft!

Die Betonung liegt dabei auf kontinuierlichen, kleinen Veränderungen oder Verbesserungen, die in ihrer Gesamtheit eine große Wirkung erzielen können. Diese lokalen, punktuellen Veränderungen können aber weitreichende Veränderungen im Quartier bewirken, oder in Form von Leuchtturmprojekten als Referenz genutzt werden.

## Synergien und Solidarität!

Synergien und Solidarität sind Schlüsselkonzepte in der kooperativen Quartierentwicklung. Einzelne Maßnahmen können unabhängig voneinander durchgeführt werden, doch der größte Nutzen entsteht, wenn verschiedene Ansätze miteinander kombiniert werden. Diese Integration führt zu einer nachhaltigen Quartiersentwicklung, in der sich die einzelnen Maßnahmen gegenseitig unterstützen und verstärken. Durch das Zusammenwirken von Projekten wie der Schaffung von Grünflächen, der Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs und der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs entsteht eine ganzheitliche Entwicklung, die sowohl den Bewohner:innen als auch der gesamten Stadt zugutekommt.

## Öffentlicher Raum ist politisch!

Öffentlicher Raum ist politisch, und jede Maßnahme, die positive Effekte aufzeigt und Mehrwerte schafft, kann eine Kettenreaktion von Nachahmung und weiteren Verbesserungen auslösen. Dies führt zu einem positiven Strahleffekt, der das Stadtbild und das Zusammenleben in der Gemeinde nachhaltig bereichert.

## Nicht alles muss geplant sein!

Durch die Schaffung von Freiräumen und das Loslassen von Verantwortung kann Vertrauen in die Kreativität und Eigeninitiative der Menschen gesetzt werden. Öffentlicher Raum ist stets politisch, und jede positive Maßnahme hat das Potenzial, Nachahmungseffekte auszulösen. Indem Mehrwerte und positive Auswirkungen sichtbar gemacht werden, kann ein inspirierender Strahleffekt erzielt werden, der die gesamte Gemeinschaft bereichert.

# Prozessschritte

Die Umwandlung eines Parkhauses in einen lebendigen Wohn- und Lebensort erfordert einen durchdachten und vielschichtigen Prozess. Von der Auswahl eines geeigneten Gebäudes über die Konzeptentwicklung bis hin zur Bauausführung und Nachnutzung sind zahlreiche Schritte notwendig, um sowohl funktionale als auch nachhaltige Ziele zu erreichen. Dieser strukturierte Ablauf stellt sicher, dass bestehende Ressourcen optimal genutzt, innovative Wohn- und Nutzungskonzepte integriert und die Anforderungen von Stadt, Umwelt und Bewohner\*innen gleichermaßen berücksichtigt werden.

## 1. Analyse und Auswahl des Parkhauses

Identifikation geeigneter Standorte anhand von Kriterien wie Lage, Zustand der Bausubstanz, städtebaulichem Kontext und Entwicklungspotenzial. Erste Machbarkeitsstudien zur Evaluierung der Umnutzungsmöglichkeiten.

## 2. Bestandsaufnahme und Gutachten

Detaillierte Untersuchung der baulichen Substanz, inklusive Tragwerk, Fassade und Installationen. Prüfung auf Schadstoffe, statische Belastbarkeit und technische Infrastruktur.

## 3. Nutzungs- und Konzeptentwicklung

Erstellung eines Nutzungskonzepts unter Berücksichtigung von städtebaulichen Vorgaben, Wohnungsbedarf und Potenzial für öffentliche oder kulturelle Nutzungen. Definition der Mischung aus Wohnraum, Gewerbe, Mobilitätsangeboten und Gemeinschaftsflächen.

## 4. Einbindung von Stakeholdern

Einbezug von Anwohnerinnen, Behörden, Architektinnen und potenziellen Investor\*innen, um Akzeptanz und Unterstützung zu sichern. Klärung der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen.

## 5. Architektonischer Entwurf und Planung

Entwicklung eines architektonischen Plans, der den Erhalt von Substanzen wie Tragwerk, Fassade oder Teilen der Erschließung integriert. Festlegung von Eingriffen, wie Abbruch von Deckenfeldern, und neuen Ergänzungen wie Aufstockungen.

## 6. Genehmigungsverfahren

Einholung der erforderlichen Baugenehmigungen unter Berücksichtigung von Brandschutz, Denkmalschutz, Umweltauflagen und baurechtlichen Vorgaben. Ggf. Abstimmung mit Förderprogrammen für nachhaltiges Bauen.



# Ausführliche Empfehlung

Die Revitalisierung der südlichen Altstadt Hamburgs stellt eine erhebliche Herausforderung dar, die jedoch auch erhebliche Potenziale für eine nachhaltige, zukunftsorientierte und sozial gerechte Stadtentwicklung birgt. Dieses Vorhaben erfordert daher eine umfassende Neuorientierung in der Planung und Gestaltung der städtischen Räume, wobei ökologische, soziale und ökonomische Aspekte miteinander verknüpft werden müssen. Insbesondere angesichts des Klimawandels, der demografischen Veränderungen und der fortschreitenden Urbanisierung besitzt die Transformation der Altstadt eine gewisse Dringlichkeit. Die geplanten Maßnahmen müssen dabei nicht ausschließlich langfristig tragfähig sein, sondern auch flexibel auf die dynamischen Bedürfnisse der Stadt und die sich darin befindenden Bewohner:innen reagieren können.

Dabei könnte die Umgestaltung bestehender Infrastrukturen für nachhaltige Umnutzungen besonders relevant sein. Dies zeigt sich im Rahmen des Forschungsberichts anhand der zahlreich vorhandenen Parkhäuser in der südlichen Altstadt Hamburgs. Diese Gebäude, die in der Vergangenheit primär als Stellflächen für den motorisierten Individualverkehr dienten, haben durch den fortschreitenden Rückgang der Autonutzung in Innenstädten an Bedeutung und zugleich an Nutzen verloren. Dies bietet jedoch gleichzeitig die Chance, diese einer neuen, multifunktionalen Nutzung zuzuführen und somit als Transformationspotenziale anzusehen.

Die Umnutzung von Parkhäusern könnte eine Vielzahl von Synergien schaffen: Einerseits bieten sie die Möglichkeit, dringend benötigten Wohn- und Arbeitsraum in zentraler Lage zu schaffen, ohne neue Flächen zu versiegeln. Zudem könnten Parkhäuser als urbane Mobilitäts-Hubs fungieren, in denen neben konventionellen Parkmöglichkeiten auch Angebote wie Carsharing, E-Ladestationen, Fahrradverleih und öffentliche Verkehrsmittel integriert werden. Dadurch könnten diese Gebäude zu zentralen Knotenpunkten einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie werden, die den privaten Autoverkehr weiter reduziert und alternative Verkehrsmittel fördert. Auch kulturelle oder soziale Nutzungen, wie temporäre Veranstaltungsflächen oder städtische Begrünung, könnten die Attraktivität dieser Bauwerke steigern. Die Umgestaltung von Parkhäusern eröffnet nicht nur neue Möglichkeiten für eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur, sondern trägt auch zur Bereitstellung dringend benötigter Wohn- und Freiräume bei, was einen wertvollen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität insbesondere in zentralen Lagen leisten kann.

Eine besonders innovative und ökologisch sinnvolle Maßnahme wäre zudem die Begrünung der Fassaden und Dächer, beispielsweise auch von Parkhäusern. Vertikale Gärten und Dachgärten könnten nicht nur das Mikroklima der Innenstadt verbessern, indem sie die Hitzeinseln, die in stark bebauten Gebieten häufig entstehen, abmildern, sondern auch zur Steigerung der Biodiversität beitragen. Diese Begrünungsmaßnahmen hätten zudem positive Effekte auf die Luftqualität, da Pflanzen Staub und Schadstoffe aus der Luft filtern. Diese Maßnahmen könnten langfristig auch einen Beitrag zur Klimaanpassung leisten, indem sie die Auswirkungen von Extremwet-



terereignissen, wie zum Beispiel Hitze- oder Starkregenperioden, mildern. In diesem Zusammenhang sollte auch die Schaffung von Wasserflächen in der Altstadt stärker in den Fokus rücken. Historisch war die Hamburger Altstadt stark von Wasserwegen geprägt, die im Laufe der Jahrhunderte jedoch vielfach zugeschüttet oder überbaut wurden. Die Wiederentdeckung und Öffnung dieser verschütteten Fleete könnte nicht nur die Lebensqualität in der Altstadt erheblich verbessern, sondern auch einen funktionalen Nutzen im Sinne einer nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung bieten. Die Idee der sogenannten „Schwammstadt“ sieht vor, dass urbane Räume so gestaltet werden, dass sie Regenwasser effektiv aufnehmen, speichern und bei Bedarf wieder abgeben können. Dies würde nicht nur das Risiko von Überschwemmungen bei Starkregenereignissen minimieren, sondern auch zur Kühlung der Stadt beitragen. Damit lässt sich aussagen, dass die Reaktivierung alter Wasserwege ein wichtiger Baustein in der Klimaanpassungsstrategie der Stadt Hamburg sein könnte. Gleichzeitig würden diese Wasserflächen das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums positiv beeinflussen und vermutlich zu einem höheren Freizeit- und Erholungswert beitragen. So könnten Uferpromenaden, die entlang der wieder geöffneten Fleete entstehen und zukünftig zu beliebten Aufenthaltsorten für die verschiedenen Nutzer:innen, wie beispielsweise Besucher:innen, Bewohner:innen, oder arbeitende Personen werden.

Eine weitere zentrale Herausforderung stellt in den von uns untersuchten Forschungsbereich die Verkehrsplanung dar. Die derzeitige Verkehrsführung, insbesondere durch die Willy-Brandt-Straße und die Domachse, ist stark auf den Autoverkehr ausgerichtet und führt zu einer erheblichen Fragmentierung des Stadtbildes. Diese breiten, verkehrsintensiven Straßen erscheinen wie Barrieren, welche die verschiedenen Teile der Altstadt voneinander trennen und insbesondere fußläufige Erschließung des Quartiers erschweren. Eine der zentralen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Altstadt stellt daher die Reduzierung des Autoverkehrs und die Neugestaltung dieser Verkehrsachsen sein. Dies könnte durch die Umwidmung von Fahrspuren zugunsten von Fußgänger:innen und Radfahrern sowie durch die Einführung von sogenannten „Shared Spaces“ erreicht werden, in denen unterschiedliche Verkehrsteilnehmer:innen gleichberechtigt nebeneinander existieren können. Damit einhergehend stellt ein weiterer wichtiger Aspekt die Verlagerung des Lkw-Verkehrs aus der Innenstadt dar. Der Güterverkehr, der nach wie vor einen erheblichen Anteil am innerstädtischen Verkehrsaufkommen ausmacht, trägt nicht nur zur Verkehrsbelastung, sondern auch zur Luft- und Lärmbelastung bei. Durch die Entwicklung alternativer Logistikkonzepte könnte der Lkw-Verkehr in den städtischen Zentren erheblich reduziert werden. Die Feinverteilung der Waren könnte anschließend umweltfreundlicher über Lastenräder oder elektrische Kleinfahrzeuge erfolgen. Gleichzeitig muss der öffentliche Personennahverkehr weiter ausgebaut und attraktiver gestaltet werden. Insbesondere die Nord-Süd-Verbindungen, die derzeit noch unzureichend erschlossen sind, müssen verbessert werden, um den Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr den Nutzer:innen zu erleichtern.

Neben der baulichen und verkehrlichen Neugestaltung der Altstadt ist auch die soziale und kulturelle Belebung ein zentraler Aspekt der geplanten Transformation. Mit Hilfe von Mischnutzungen in Form von Wohn-, Arbeits- und Freizeitflächen wird nicht nur eine lebendige urbane Dichte erzeugt, sondern es wird dazu beigetragen, dass die Altstadt nicht nur während der klassischen Geschäftszeiten belebt ist, sondern auch in den Abendstunden und am Wochenende. Eine solche Mischnutzung könnte ebenfalls im Rahmen der Umnutzung von Parkhäusern entstehen. Zukünftig sollten insbesondere öffentliche Plätze und Freiflächen so gestaltet werden, dass sie als Orte der Begegnung und des Austauschs fungieren, die allen Bürger:innen offenstehen und nicht vorrangig auf Konsum ausgerichtet sind. Dabei sind Niedrigschwellige Angebote wie temporäre Begrünungen, Sitzgelegenheiten, Spielplätze und kulturelle Veranstaltungen elementar, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die soziale Interaktion zu fördern.

Ein weiterer zentraler Ansatz zur Förderung der sozialen und kulturellen Teilhabe ist die temporäre Umnutzung von bestehenden Infrastrukturen für kulturelle und kreative Zwecke. Hierbei könnten Parkhäuser oder leerstehende Gebäude als Veranstaltungsorte für Konzerte, Ausstellungen, Theateraufführungen oder Gemeinschaftsprojekte genutzt werden. Solche temporären Nutzungen hätten nicht nur den Vorteil, dass sie das kulturelle Leben in der Altstadt bereichern und vielfältige Zielgruppen anziehen, sondern auch dazu beitragen, das Quartier überregional bekannt zu machen und seine Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort zu steigern.

Es lässt sich feststellen, dass die Finanzierung dieser umfassenden städtebaulichen und infrastrukturellen Maßnahmen eine der größten Herausforderungen in diesem Kontext darstellt. Während langfristige Masterpläne oft an bürokratischen und finanziellen Hürden scheitern, bieten insbesondere kleinere, schrittweise umsetzbare Projekte die Möglichkeit, pragmatische Lösungen zu finden und flexibel auf neue Herausforderungen zu reagieren. Hier könnte die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren von entscheidender Bedeutung sein. Insbesondere diese Partnerschaften bieten die Chance, innovative Lösungsansätze zu entwickeln und gleichzeitig die finanziellen Ressourcen effizient zu nutzen. Darüber hinaus sollten Pilotprojekte stärker gefördert werden, um modellhafte Lösungen zu entwickeln, die später auch in anderen Stadtteilen oder Städten angewendet werden können.

Insgesamt zeigt sich, dass die erfolgreiche Transformation in der südlichen Altstadt Hamburgs nur durch eine integrierte, interdisziplinäre und partizipative Herangehensweise erreicht werden kann. Ökologische, soziale und ökonomische Zielsetzungen müssen miteinander in Einklang gebracht werden, um eine nachhaltige und lebenswerte Stadt für alle zu schaffen. Dabei ist es von zentraler Bedeutung, die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung in den Mittelpunkt der Planungsprozesse zu stellen und diese aktiv in die Entscheidungsfindung einzubeziehen. Die Transformation der Altstadt bietet die Chance, Hamburg als Vorreiter einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu positionieren und gleichzeitig einen Stadtteil zu schaffen, der den vielfältigen Anforderungen einer modernen Metropole gerecht wird.



**Parameter** sind variierbare Faktoren, die einen bestimmten Prozess, Funktion oder ein System beeinflussen können. Sie dienen dazu, bestimmte Eigenschaften oder Verhaltensweisen zu beschreiben, zu steuern oder zu analysieren. Die von uns ausgemachten Parameter dienen als Grundlage für mögliche Planungsentscheidungen und helfen, die Auswirkungen von Veränderungen oder Maßnahmen zu verstehen und zu bewerten.

## Sozial gerecht

### Gemeinnützig

Für Gemeinnützigkeit gibt es jenseits der steuergesetzlichen Vorschreibung keine genaue Definition. Allerdings ist damit eine Tätigkeit gemeint, die der Allgemeinheit und nicht nur dem Wohle eines Einzelnen dient – somit uneigennützig und nicht gewinnorientiert ist.

### Soziale Infrastruktur

Es wird bei Infrastruktur zwischen sozialer Infrastruktur und technischer Infrastruktur unterschieden. Ingrid Breckner erklärt: „Soziale Infrastruktur wird erläutert als die Gesamtheit der Einrichtungen und Dienste zur sozialen Versorgung der Bevölkerung, die in öffentlicher Verantwortung von staatlichen, kommunalen und nicht öffentlichen Akteuren betrieben werden. Soziale Infrastruktur bildet die Grundlage für die Daseinsvorsorge im gesellschaftlichen Alltagsleben und manifestiert sich materiell in Einrichtungen und deren Ausstattung, personell in Fachpersonal und Begünstigten sowie institutionell in gesetzlichen oder politisch-administrativen Regulationen“ (vgl. Breckner 2020: 356).

### Stadtteil/Quartierskultur

Stadtteilkultur wird in Hamburg im Rahmen kulturpolitischer Schwerpunktsetzung bereits seit 1978 systematisch gefördert. (vgl. Globalrichtlinie Stadtteilkultur und die Aufteilung der Rahmenzuweisungen auf die Bezirke Hamburgs 2020). Die Stadt Hamburg führt weiter aus: „Zwischen kreativer Eigenbetätigung und professioneller, dezentraler Kulturvermittlung bietet das Feld der Stadtteilkultur Chancen, Menschen an Kunst und Kultur zu beteiligen und die Lebensqualität im Stadtteil zu verbessern.“ (vgl. Behörde für Kultur und Medien).

Unter dem Begriff Stadtteilkultur ist ein Konsens über gewisse Werten und Verhaltensmuster zu verstehen, die dem Stadtteil immanent sind.

### Einbeziehung der vorhandenen Nutzer:innen (Ko-Produktion)

Mehr Transparenz und Austausch wird mit der Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gefördert und gefordert. Die Einbeziehung von Nutzer:innen ist notwendig, um Lösungsansätze in gemeinsamen Prozessen zu entwickeln, die verschiedene Sichtweisen integrieren, dabei wird Koproduktion mit mehr als „nur“ Beteiligung verstanden. Dies trägt zur erhöhten Lebensqualität in den Quartieren bei.



## Diverse Ansprache

Eine diverse Ansprache an die derzeitigen und zukünftigen Bewohner:innen und Nutzer:innen ist Voraussetzung, um eine lebendige und nachhaltige Gemeinschaft zu gestalten. Eine breit gefächerte Zielgruppenansprache ermöglicht es, die verschiedenen Bedürfnisse, Wünsche und Lebensstile der Menschen vor Ort zu berücksichtigen.

Mithilfe der Einbindung von Menschen verschiedener Altersgruppen, Einkommensklassen und Lebenssituationen schaffen wir nicht nur eine sozial vielfältige Umgebung, sondern fördern auch einen interkulturellen Austausch, sowie die gegenseitige Unterstützung. Die Bedürfnisse und Identitäten aller Nutzer:innen sollen berücksichtigt werden, dies trägt maßgeblich zu einer inklusiveren städtischen Umgebung bei.

## Finanzierung / Wirtschaftlichkeit

Die Finanzierung und Wirtschaftlichkeit von Wohn- und Gewerbeflächen sind entscheidende Faktoren für die Bezahlbarkeit dieser Ressourcen. Es gilt für diese Faktoren ausgewogene Balance zwischen steigenden Baukosten und der Erschwinglichkeit für die Bevölkerung herzustellen. Dabei spielen verschiedene Aspekte eine Rolle, von staatlichen Förderprogrammen über die Effizienz von Bauprozessen bis hin zur Nutzung innovativer Technologien. Eine nachhaltige Finanzierung und Wirtschaftlichkeit sind somit essenziell, um die Verfügbarkeit von bezahlbarem Wohnraum und wettbewerbsfähigen Gewerbeflächen sicherzustellen.

**KASTENTEXT:** Die bisherige Unterteilung in sozialer und technischer Infrastruktur wird vermehrt aufgehoben und mit dem Begriff „soziotechnischen Systemen“ als interdisziplinärer Ansatz zusammengedacht. Die Interaktion zwischen sozialen und technischen Elementen wird damit berücksichtigt und kann somit resilientere Planung ermöglichen.

„Solche soziotechnischen Systeme ...versorgen Städte mit Energie, Wasser und sanitären Einrichtungen sowie mit Informations- und Kommunikationsdiensten. Diese Systeme, die in der gebauten Umwelt der Städte verankert sind, stellen langfristige Anhäufungen von Kapital, Technologie sowie organisatorischer und geopolitischer Macht dar (Star, 1999: 381)“

# Radikal ökologisch

## Erhalt der vorhanden Bausubstanz

Bedeutet konkret das kein Abriss geplant und unterstützt wird, sondern sich mit der vorhandenen Bausubstanz auseinandergesetzt wird, um diese weitestgehend zu erhalten und in der Neukonzeption zu berücksichtigen. Dadurch wird ebenfalls der transformative Aspekt auch in die gebaute Substanz übertragen, indem man Gebäuden jenseits ihrer ursprünglichen Nutzung nun neue Möglichkeiten öffnet und konzipiert.

## Ökologisches Bauen

Das ökologische Bauen fokussiert die Wechselwirkung zwischen Menschen, Gebäuden und Umwelt. Es werden für die Gebäude ausschließlich natürliche, schadstoffarme Materialien und Rohstoffe verwendet, um dem Ressourcenmangel entgegenwirken.

## Energetischer Betrieb

mindestens CO<sup>2</sup> neutral.

## Neue Mobilität

Weniger MIV (motorisierter Individualverkehr), Fokus auf Fuß, Rad und ÖPNV.

## Grüne und Blaue Infrastruktur

Räume für vielfältige Natur (Biodiversität) Naturschutz.

## **Gesundheit**

Rund 80 Prozent der Determinanten für unsere Gesundheit werden durch Faktoren außerhalb des Gesundheitssystems bestimmt. Daher gilt es, diese Faktoren durch ein integrales politisches Verwaltungshandeln verhandelbar, plan- und gestaltbar zu machen. Das einstige Verständnis von Stadtgesundheit als Gefahrenabwehr und der Minimierung von Gesundheitsrisiken wird heute zunehmend ergänzt und wesentlich erweitert durch eine strategische Gesamtplanung und Maßnahmensteuerung für mehr Gesundheit in der Kommune als Mittel der Daseinsvorsorge. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) fordert dafür ein „Health in All Policies“ (HiAP).

# **Städtebaulich exzellent**

## **Prozessgestaltung**

offener Prozess mit gesunder Fehlerkultur (agil, flexibel).

## **Architekturgestaltung**

Die architektonische Gestaltung vereint die Vergangenheit und die Zukunft, indem die Spuren der früheren Nutzung sichtbar bleiben und gleichzeitig in die Zukunft weist. Die bewusste Integration bestehender Elemente ist Voraussetzung, die vorherige Nutzung bleibt ablesbar, während gleichzeitig mit dem Vorhandenen innovative und zukunftsweisende Gestaltungselemente geschaffen werden.

## **Katalysator**

Das Projekt dient als Katalysator für eine positive Veränderung und bietet ein Vorbildprojekt, um Praktiken zu teilen, innovative Ideen zu fördern und gemeinsam an einer nachhaltigeren und lebenswerten Zukunft zu arbeiten.

## **Quartiersentwicklung**

Die Quartiersentwicklung wirkt sich positiv auf das eigene Quartier aus, indem eine lebendigere und nachhaltige Gemeinschaft gefördert wird. Es wird ein Umfeld geschaffen, dass nicht nur die Lebensqualität der ansässigen Personen verbessert, sondern auch positive Impulse für umliegende Quartiere setzt.

# **Belebende Nutzungen**

## **Lebendigkeit**

„Innenstädte und Zentren sind seit jeher Orte des urbanen Lebens, das geprägt ist durch Handel, Wohnen, Arbeit, Kultur, Tourismus und das Aufeinandertreffen und Zusammenkommen von Menschen. Eben diese Lebendigkeit und Nutzungsmischung bringt es mit sich, dass Innenstädte und Zentren sich in einem dauerhaften Prozess des Wandels befinden.“ Zukunft der Innenstadt – Positionspapier des Deutschen Städtetages 2021.

## **Freiräume**

Platz lassen damit organische Strukturen sich etablieren

## **Kritische Menge Wohnraum**

Der Begriff "Kritische Menge Wohnraum" bezieht sich auf die Mindestanzahl an verfügbaren Wohnungen beziehungsweise Wohneinheiten, die benötigt werden, um einen gewissen Bedarf in einer bestimmten Region oder Gemeinde zu decken. Wenn sich die vorhandene Menge Wohnraum unter diesem Schwellenbereich befindet, sind Wohnungsnot oder andere sozialen Herausforderungen die Konsequenzen.

## **Gewerbe / Kultur / Produktion**

Die bewusste Verknüpfung und der Aufbau von Gewerbe-, Kultur- und Produktionssorten im Quartier fördert wirtschaftliche, soziale und kulturelle Dynamiken in der Gemeinschaft.

Gewerbebereiche bieten Raum für Unternehmen, Handel und Dienstleistungen. Kulturelle Einrichtungen schaffen Raum für soziale Interaktion, tragen zur Identität des Quartiers bei und zur Attraktivität des Standorts. Orte der Produktion tragen dazu bei, lokale Wirtschaftskreisläufe zu stärken und schaffen Arbeitsplätze.

## **Wohnumfeld / Infrastruktur beinhaltet: Nahversorgung, Nahverkehr (Mobilität), Bildung (KiTa), Naherholung, Aufenthaltsqualität**

Die Gestaltung des Wohnumfelds mit der dazugehörigen Infrastruktur spielt eine entscheidende Rolle für die Lebensqualität der ansässigen Gemeinschaft. Dabei bedeutet eine gute Nahversorgung unter anderem die Verfügbarkeit von Supermärkten, kleinen Geschäften und Dienstleistern in unmittelbarer Nähe, für eine bequeme und fußläufige Versorgung. Im Bereich der Mobilität, bedeutet eine gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel eine Erleichterung der jeweiligen Fortbewegungsmöglichkeiten der Bewohner:innen vor Ort, indem der individuelle Autoverkehr reduziert wird. Zusätzlich fördern Fahrradwege und Fußgängerzonen umweltfreundliche Alternativen der Fortbewegung im Straßenverkehr. Die Nähe zu Bildungseinrichtungen, wie Schulen und/oder Kindertagesstätten sind für Familien mit Kindern besonders wichtig, da diese Bestandteile sozialer Infrastrukturen sind. Dies bezieht sich sowohl auf Einrichtungen als auch auf Dienstleistungen, die dazu dienen, das soziale Wohlbefinden einer Gemeinschaft zu fördern, sodass verschiedene Institutionen und Einrichtungen, das tägliche Leben der Menschen beeinflussen und den sozialen Bedürfnissen gerecht werden. Die Attraktivität und Annehmlichkeit eines Ortes, bezeichnet wie komfortabel und ansprechend ein Ort für die Menschen ist, die sich dort aufhalten. Aufenthaltsqualität bezieht sich auf verschiedene Aspekte, die den Aufenthalt an einem Ort positiv beeinflussen können, wie beispielsweise die visuelle Gestaltung eines Ortes, einschließlich der Architektur, der Landschaftsgestaltung und anderer ästhetischer Elemente. Weitere wichtige Komponente sind: Funktionalität, Sicherheit, Ausstattung, Angebot, sowie Sauberkeit und Pflege eines Ortes. Der öffentliche Raum dient somit als Raum der Zusammenkunft für Menschen, wodurch Wohnpraktiken erweitert und nach außen getragen werden.

# Begrifflichkeiten

Die Begrifflichkeiten dienen dazu, wichtige Begriffe und Konzepte im Zusammenhang mit Quartiersentwicklung und verwandten Themen zu klären und zu definieren. Außerdem trägt das Glossar dazu bei, das Bewusstsein für die Komplexität und Vielfalt der Herausforderungen und Lösungsansätze im Bereich der Quartiersentwicklung zu schärfen. Die Quartiersentwicklung ist ein multidimensionaler Ansatz zur Schaffung lebenswerter und nachhaltiger Stadtviertel. Sie integriert soziale, ökologische und städtebauliche Aspekte, um ein harmonisches und vielfältiges Lebensumfeld zu schaffen.

## Kooperative Stadt- und Quartiersentwicklung

Der Ansatz der kooperativen Stadt- und Quartiersentwicklung konzentriert sich im Wesentlichen auf drei zentrale Prinzipien:

### Nutzerorientierung

Bei der Planung und Umsetzung städtischer Entwicklungs- und Transformationsprozesse steht von Anfang an die Berücksichtigung der Bedürfnisse und Anforderungen zukünftiger Nutzer im Mittelpunkt.

### Einbindung aller Akteure

Die aktive Beteiligung sämtlicher relevanter Interessengruppen an der Projektentwicklung gewährleistet nicht nur eine vielfältige Berücksichtigung unterschiedlicher Perspektiven, sondern fördert auch eine effektivere Umsetzung von Transformations- und Infrastrukturprojekten.

### Prototypisierung

Durch die systematische Entwicklung digitaler und physischer Prototypen können die Auswirkungen und Effektivität der entwickelten Konzepte frühzeitig abgeschätzt werden.

(vgl. BMWK, Pahl-Weber: <https://www.de.digital/DIGITAL/Redaktion/DE/Stadt.Land.Digital/Beitraege/IntelligenteRegionen-Deutschlands/urban-design-thinking-am-tu-urban-lab.html>)

## Was verstehen wir unter Quartiersentwicklung?

Die Quartiersentwicklung bezieht sich auf die Entwicklung und Gestaltung von Stadtvierteln oder Quartieren mit dem Ziel, lebenswerte und nachhaltige Umgebungen zu schaffen. Dieser Begriff wird oft im Kontext der städtebaulichen Planung und Architektur verwendet, wobei sich hierfür weniger eine konkret definiert ist. Anders als der Stadtteil, als klar zonierter Bereich, ist das Quartier ein Ort des Wohnens, der Versorgung und der Begegnung und kann als „Netz aus Orten mit je unterschiedlicher sozialer Belegung und Bedeutung“ (Klamt 2012: 787) verhandelt werden.

Die in diesem Bereich angesiedelten Parkhäuser und die angrenzende Willy-Brandt-Straße gehen zurück auf das Ideal der autogerechten Stadt, das in vielen kriegsgeschädigten Städten umgesetzt wurde. Diese geht einher mit dem städteplanerischen Konzept der Moderne von der Trennung verschiedener Lebensbereiche, wie Wohnen, Arbeiten und Einkaufen, was sich insbesondere in der Hamburger Altstadt zeigt.

## Was bedeutet sozial?

Die soziale Dimension ist ein wichtiger Bestandteil der Quartiersentwicklung. Das schließt die Schaffung von sozialen Treffpunkten, Gemeinschaftseinrichtungen, einer kritischen Masse von Wohnraum und sowie einer sozialen Mischung ein, um die Lebensqualität für verschiedene Nutzer:innen und deren Bedarfe vor Ort zu verbessern. Die Grundlage für eine soziale Transformation ist die Zustimmung und das Einvernehmen mit Politik, Stakeholdern und der Öffentlichkeit für eine bedarfsgerechte Nutzungskonzeption, die sozialen Mehrwert im Stadtraum schafft.

## Was bedeutet ökologisch?

Ökologisch bezieht sich auf Prinzipien, Praktiken und Strategien, die darauf abzielen, unsere städtischen Umgebungen nachhaltiger zu gestalten. Dabei sollten ökologische Belange in den Prozess integriert und mitgedacht werden, um positive Auswirkungen auf die Umwelt, die Gemeinschaft und die Lebensqualität der verschiedenen Nutzer:innen zu erzielen. Dabei ist besonders ressourcenschonendes Bauen, bauen mit der bestehenden Substanz und Infrastrukturen unter Berücksichtigung umweltfreundlicher Materialien und Energieeffizienz. Sowie die Integration von Grünflächen und anderen Elementen, welche die Umweltqualität verbessern, das Stadtklima regulieren und das Lebensumfeld attraktiver gestalten. Sowie die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern (vgl. Mobility Hub).



## Was bedeutet Wohnen?

Wohnen ist ein breitgefächelter Begriff, welcher in diesem Kontext mehr als nur das Decken grundlegender Bedürfnisse nach einem Dach über dem Kopf stillt. Es bedeutet, einen Raum zu haben, der Schutz und Privatsphäre bietet, als auch ein Ort, an dem unmittelbar soziale Interaktionen stattfinden. Wohnen ermöglicht Menschen, ihre sozialen Bedürfnisse zu erfüllen, indem sie in räumlicher Nähe zu anderen leben. Der Wohnraum wird zu einem Ort, an dem Beziehungen geknüpft, Gemeinschaften entstehen und das soziale Gefüge gestärkt wird. Dabei geht es nicht nur um die gebauten architektonischen Strukturen, sondern auch um die Bedeutung des Wohnens als sozialer Mittelpunkt im Leben vieler Menschen.

## Was ist lebenswert?

Der Begriff des „lebenswerten Quartiers“ umfasst das Wohnumfeld, in dem der öffentliche Raum im Quartier als zentrales Merkmal des Wohnumfeldes im Fokus steht. Um dieses „lebendige“ zu schaffen, ist eine gewisse Vielfalt erforderlich, um verschiedene Nutzungen zu integrieren. Besonders wichtig ist neben einer ausreichenden Menge an Wohnraum, der für alle Bevölkerungsschichten zugänglich sein sollte, auch ein ansprechendes und nutzungsorientiertes Umfeld, wodurch das (Be)wohnen sich nicht nur in den privaten Räumen äußert, sondern in den Stadtraum verlagert wird.

## Was hat das mit Klima zu tun?

Leben in der Stadt wird klimatisch unmöglich. Wie insbesondere das vergangene Jahr mit Extremtemperaturen in ganz Europa gezeigt hat, führt der Klimawandel vermehrt zu Hitzewellen im Sommer. Stadtzentren sind davon besonders betroffen, da sich versiegelte Flächen wie öffentliche Plätze, Fußgängerzonen und Straßen stark aufheizen, zudem entsteht im Inneren der Stadt wenig Luftzug. In solchen Hitzeinseln können oft unerträgliche Temperaturen entstehen, der Stadtraum wird damit in den kommenden Jahren an erwarteten Hitzetagen stellenweise unbenutzbar, beziehungsweise bewohnbar. Lösungen zur Abkühlung sind blaue und grüne Infrastrukturen, bewegte Wasserflächen und Grünanlagen. Durch die Verdunstungskälte liegt die Oberflächentemperatur von Wasser oder mit Wasser benetzten Flächen bis zu zehn Grad unter der Umgebungstemperatur.

### Mobility Hubs statt Autogerechte Stadt

In zentralen Lagen an den Quartiersplätzen sollen Mobility Hubs als kleine, abwechslungsreiche Zentren mit unterschiedlichen Schwerpunkten geschaffen werden und Bewohner:innen und weiteren Nutzer:innen weitreichende und unkomplizierte (Fort)Bewegung ermöglichen. Als weitere Ziele von Mobility Hubs gehören kurze Wege und geringere Wartezeiten bei Umstiegen, sodass die zukünftige Mobilität optimiert und der Bewegungsraum nachhaltig erweitert ist.

## Die vier Bedingungen der Großstadt

Die Stadtsoziologin Jane Jacobs veröffentlicht 1961 das Buch „The Death and Life of Great American Cities“ in dem sie vier Bedingungen für das Funktionieren einer lebendigen Großstadt identifizierte. Diese Bedingungen sind:

### Mischung aus Gebäuden von verschiedenen Altersstufen

Jacobs betonte die Bedeutung von Vielfalt in der Architektur und der Altersstruktur der Gebäude in einer Stadt. Eine Mischung aus alten und neuen Gebäuden führt zu einer vielfältigen Nutzung und belebt das städtische Leben.

### Mischung aus Nutzung

Jacobs argumentierte, dass eine erfolgreiche Stadt verschiedene Arten von Nutzungsmöglichkeiten haben sollte, wie Wohnungen, Geschäfte, Büros, Restaurants usw. Diese Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten sorgt für eine kontinuierliche Aktivität und Belebung der Straßen und Plätze.

### Fußgängerfreundlichkeit

Sie betonte die Bedeutung von Fußgängern für das städtische Leben. Sie argumentierte, dass lebendige Straßen und Gehwege wichtig sind, um soziale Interaktionen zu fördern und die Sicherheit zu erhöhen.

### Mischung aus kurzen und langen Straßen

Hierbei wird argumentiert, dass sowohl kurze als auch lange Straßen in einer Stadt notwendig sind. Kurze Straßen bieten eine hohe Konnektivität und erlauben eine einfache Navigation, während lange Straßen eine Vielfalt an Aktivitäten und Ausblicken ermöglichen.

Diese Bedingungen sollen sicherstellen, dass eine Stadt lebendig, sicher und attraktiv für ihre Bewohner und Besucher ist.

# Impressum

## Herausgeberin

MUT Urban Trust Stiftung gGmbH  
St. Pauli Hafenstrasse 136  
20359 Hamburg

mu@mut.earth  
www.mut.earth

## Gefördert durch

Deutsche Bundesstiftung Umwelt



## Projektbeteiligte

Altstadt für Alle e.V.  
Interpol+- Studios  
Platoon Cultural Development  
asdfg Architekten  
sbp Schlaich Bergermann Partner - Ingenieure  
Aramberri - Coaching, Moderation, Mediation  
ALRene Engineering Office  
Weronika Yuan - Architektur + Stadtplanung  
Lea Jüttner

## Gestaltung

Javi Acevedo

Anlage:  
Machbarkeitsstudie Parkhaus Rödingsmarkt

---

## Parkhaus Herrlichkeit - Hamburg Rödingsmarkt

---

im Auftrag von

**MUT**  
URBAN  
TRUST



---

# Situation und Bestandspläne

---



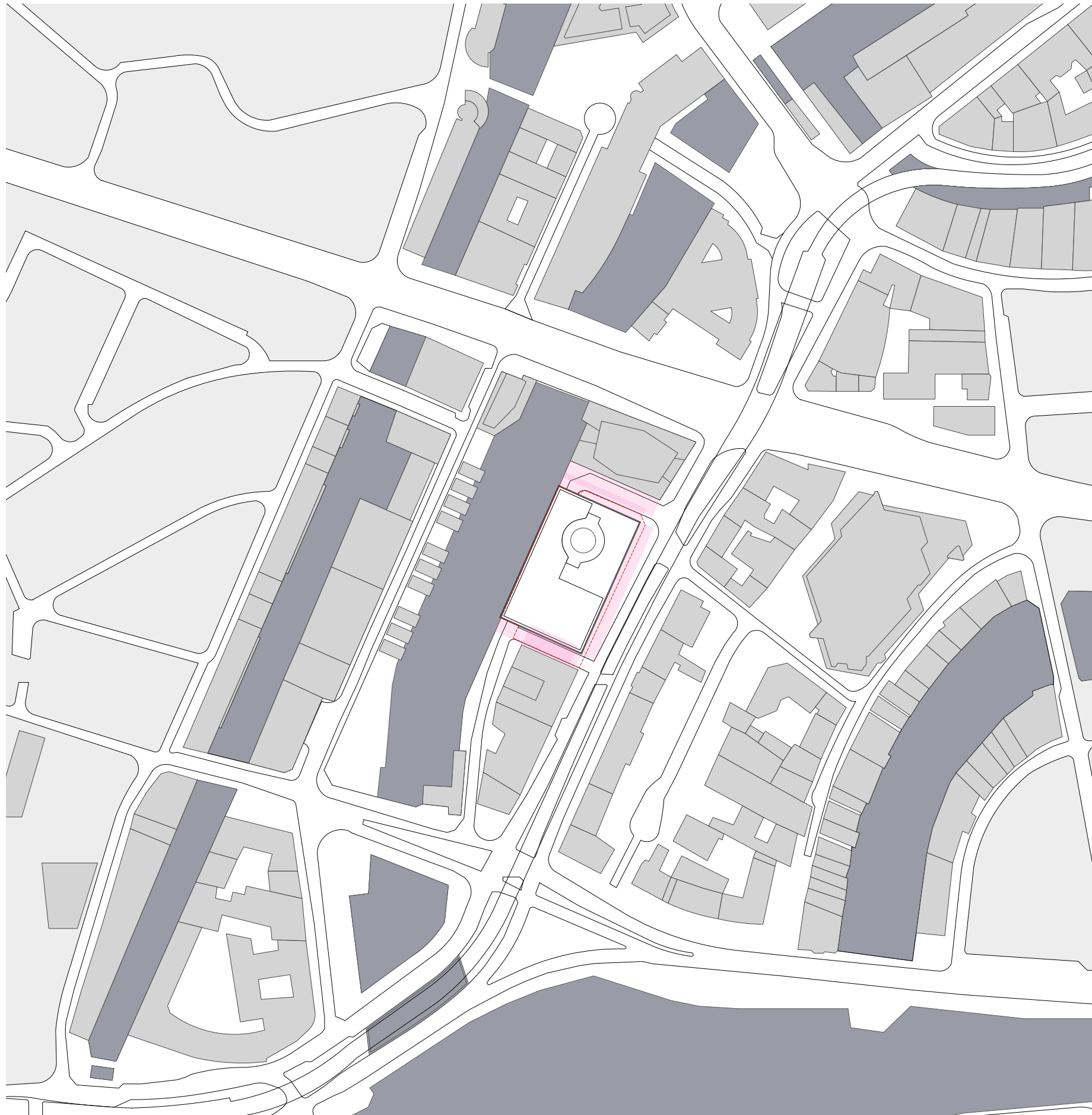
## 298\_ROE

Situation

Baujahr: 1965  
Architekten: Sprotte & Neve

Grundstücksgröße: ca. 4700m<sup>2</sup>  
Geschossfläche: ca. 4190m<sup>2</sup>  
GRZ: 0,89  
GFZ: 6,73

Abstandsflächen der Bestandssituation  
Abstandsfläche = 0,4 x h







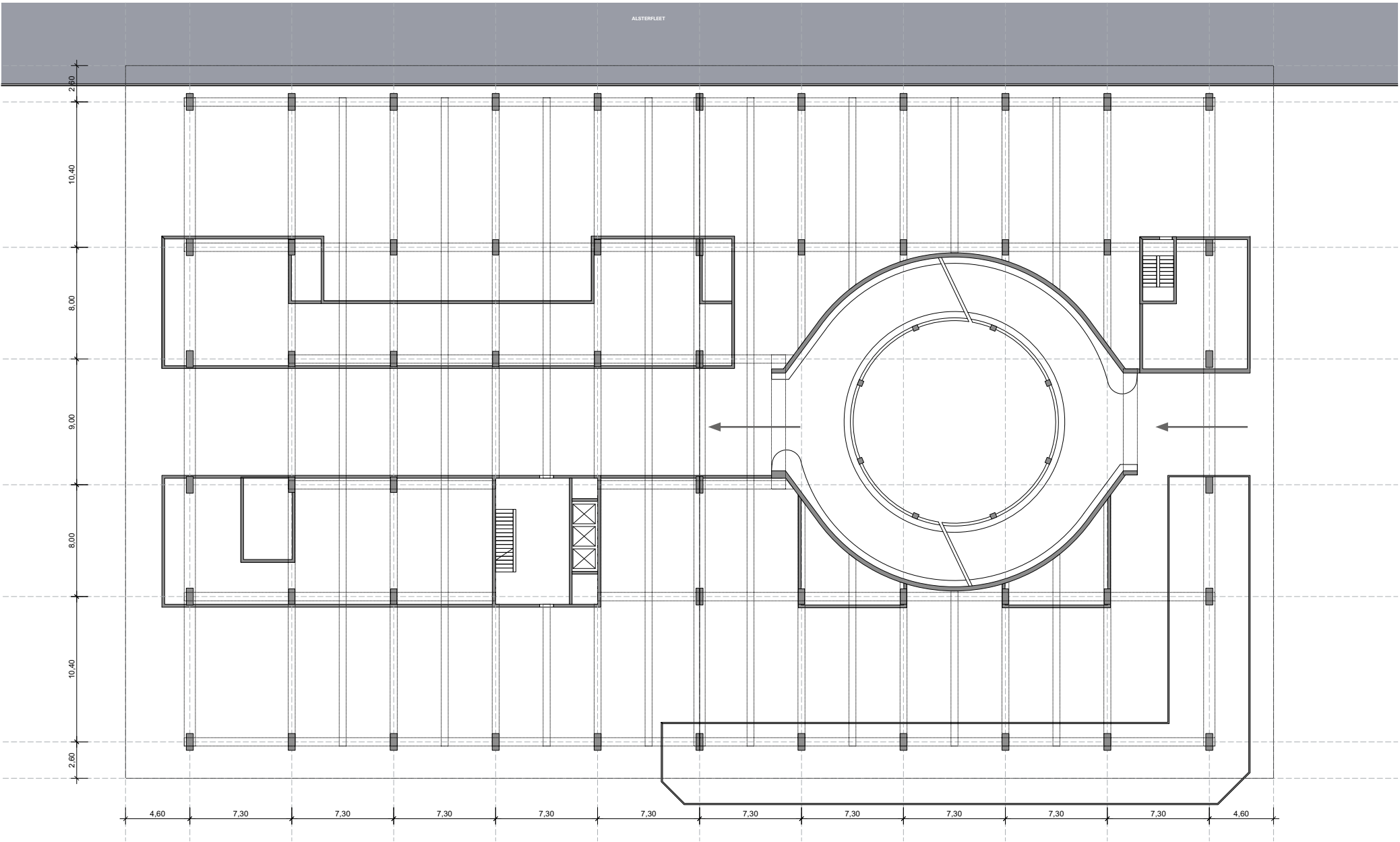


Erdgeschoss

Geschosshöhe: 5,70m  
Geschossfläche: 4085m<sup>2</sup>

Bestands-Nutzungen

- Tankstelle
- Auto-Werkstatt
- Auto-Waschstraße
- Auto-Vermietung
- Auto-Dienstleister



298\_ROE

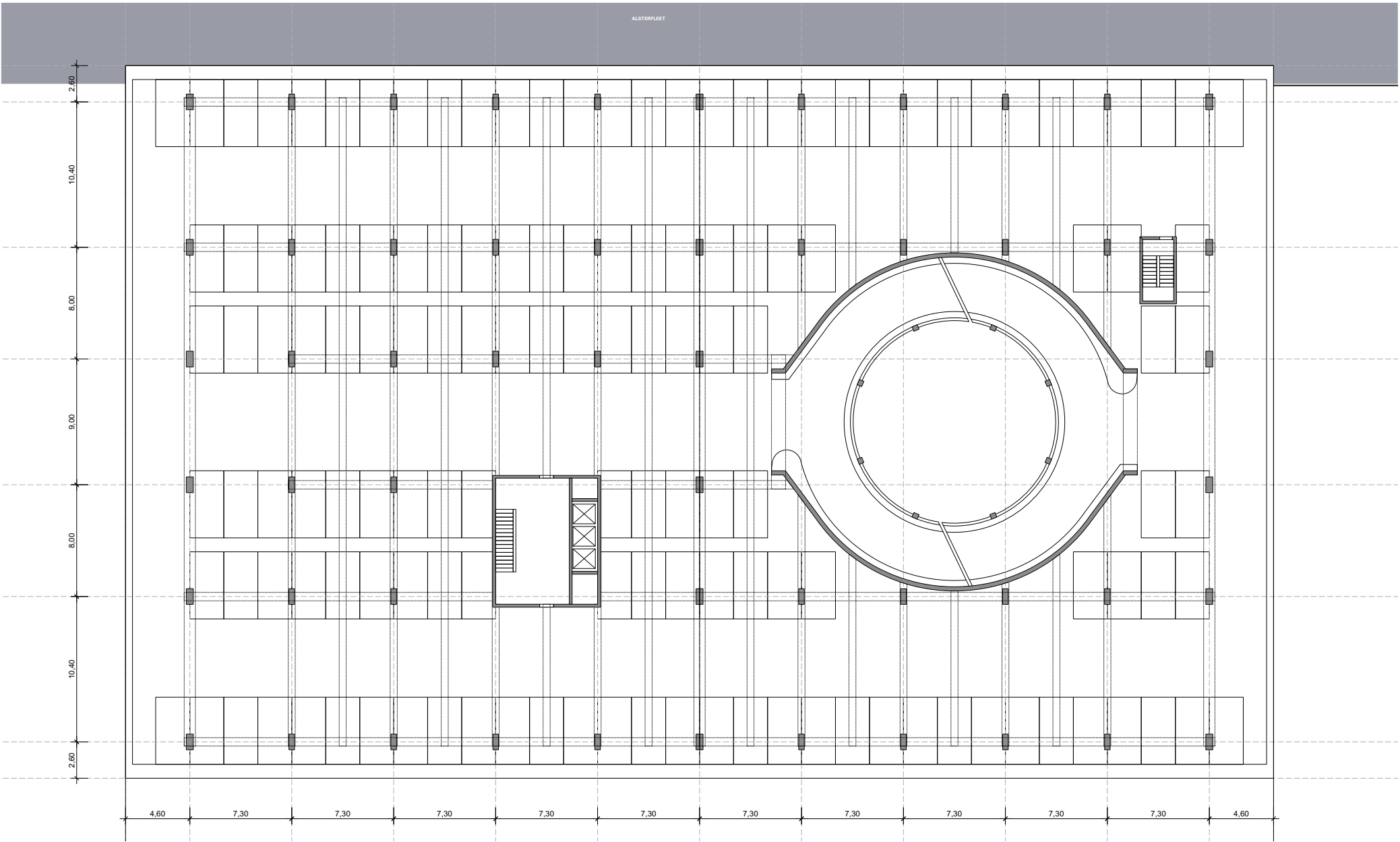
Situation

Regelgeschoss

Geschosshöhe: 2,85m  
lichte Höhe: 2,70m  
lichte Höhe UZ: 2,20m

Geschossfläche: 4192,2m²

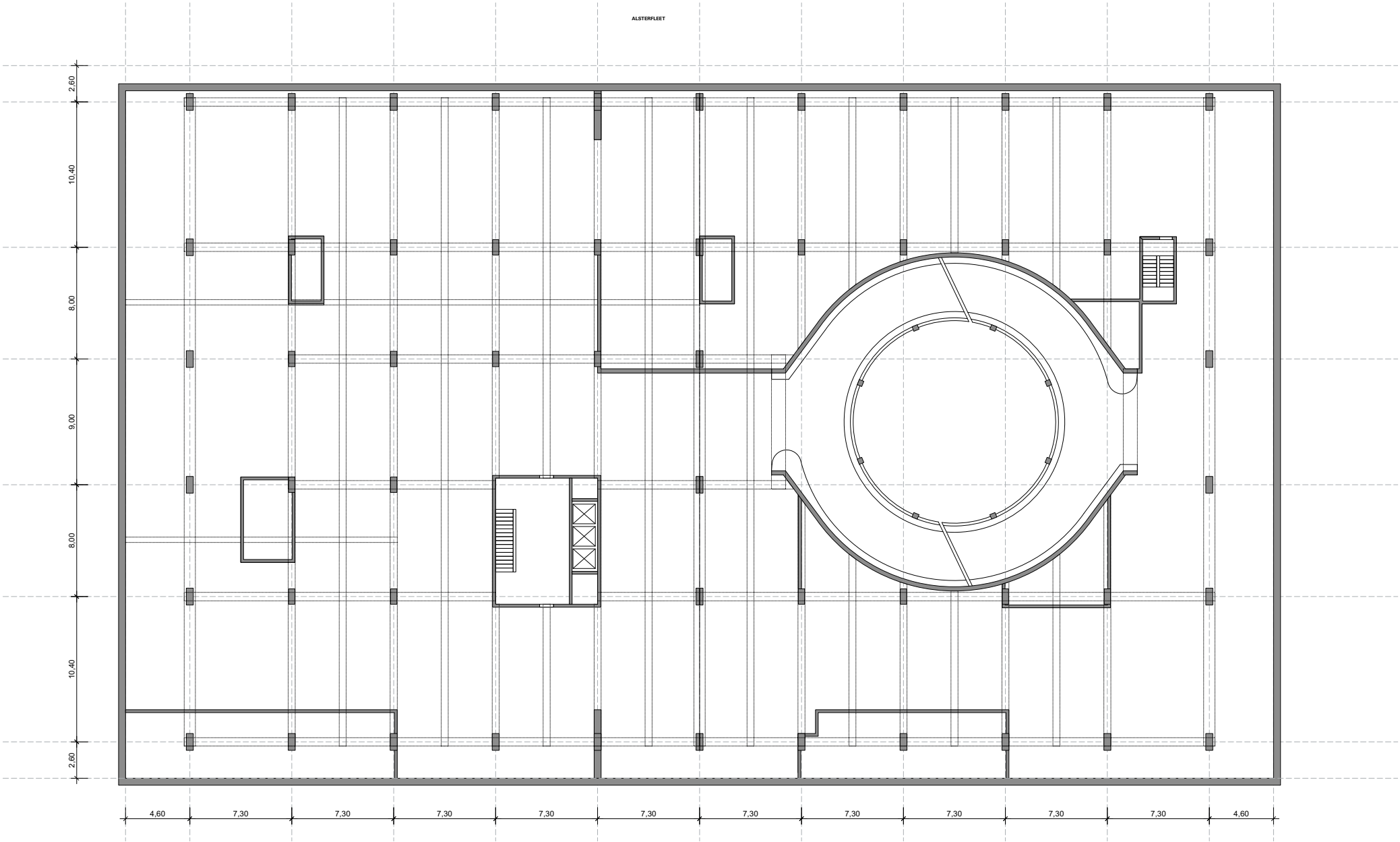
Anzahl Stellplätze: 143

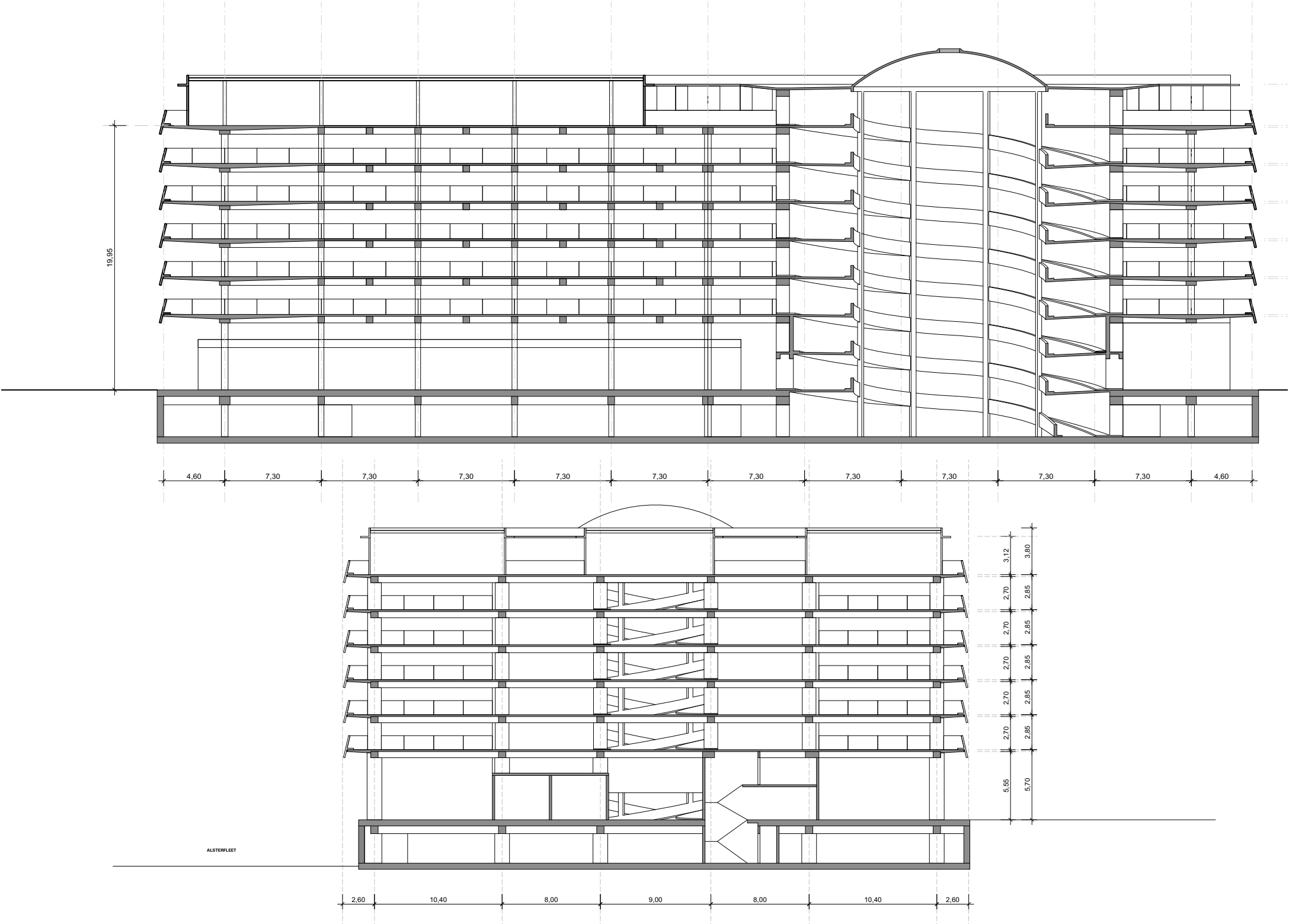


Untergeschoss

Geschosshöhe: ca. 3,5m  
Geschossfläche: 4176,6m<sup>2</sup>

Anzahl Stellplätze: 118







---

## **Sieben Strategien**

---

**1\_Respekt - maximaler Erhalt des Bestandes**

---

**2\_Konversion - minimale Eingriffe**

---

**3\_Inszenierung vorhandener Qualitäten**

---

**4\_Palimpsest - maximal Parken innerstädtisch Wohnen**

---

**5\_Konnektivität\_Präsenz im Stadtraum**

---

**6\_maximal öffentlich - aktives Erdgeschoss / vertikaler öffentlicher Raum / Stadtbalkon**

---

**7\_Cradle to Cradle - minimaler CO<sup>2</sup> - Abdruck**

---

---

## **1\_Respekt - maximaler Erhalt des Bestandes / Denkmalschutz**

---

# 298\_ROE

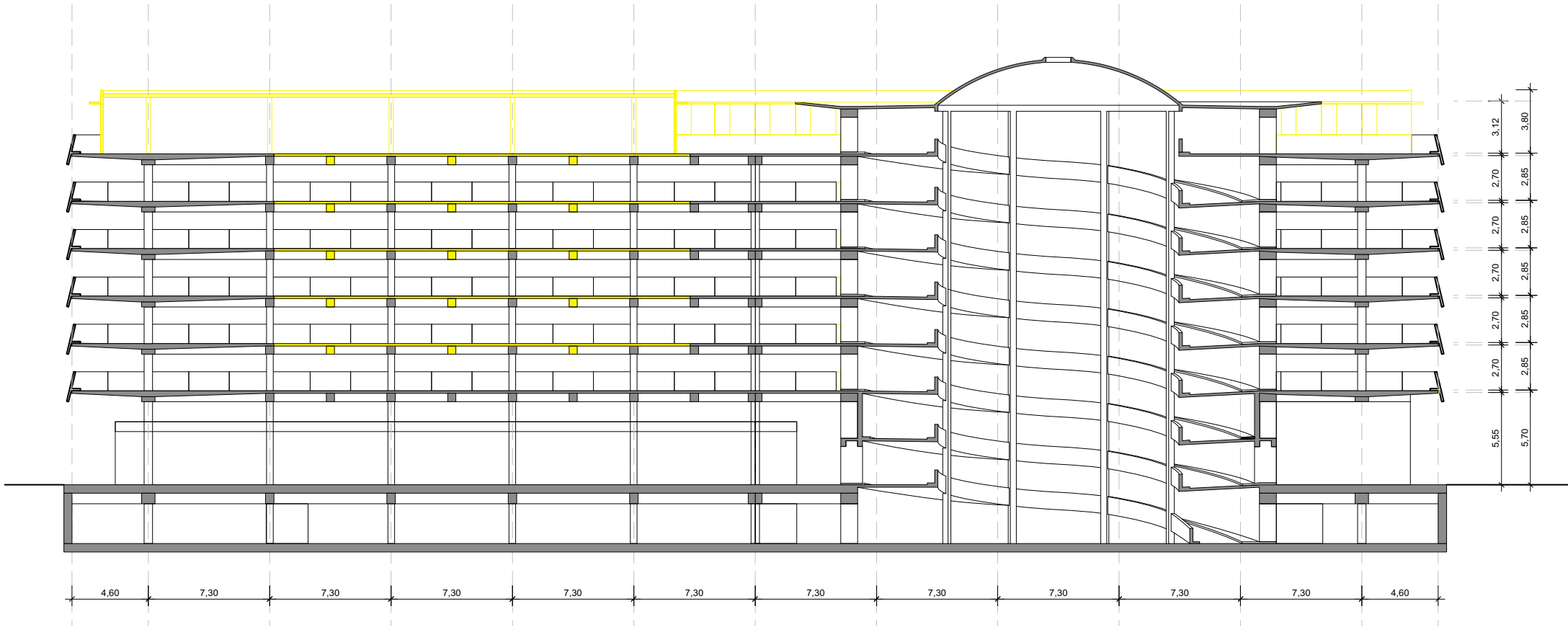
1\_Respekt - maximaler Erhalt des Bestandes /  
Denkmalschutz

Erhalt:

- Fassade
- Rotunde
- Erschließung
- Tragwerkstruktur

Abbruch:

- Deckenfelder und Sekundärträger zur  
besseren Belichtung
- Mediadeck zugunsten...
- ...einer zweigeschossigen Aufstockung
- ...einer öffentlichen Nutzung/Terrasse auf dem  
Dach
- ...



---

## 2\_Konversion - minimale Eingriffe

---



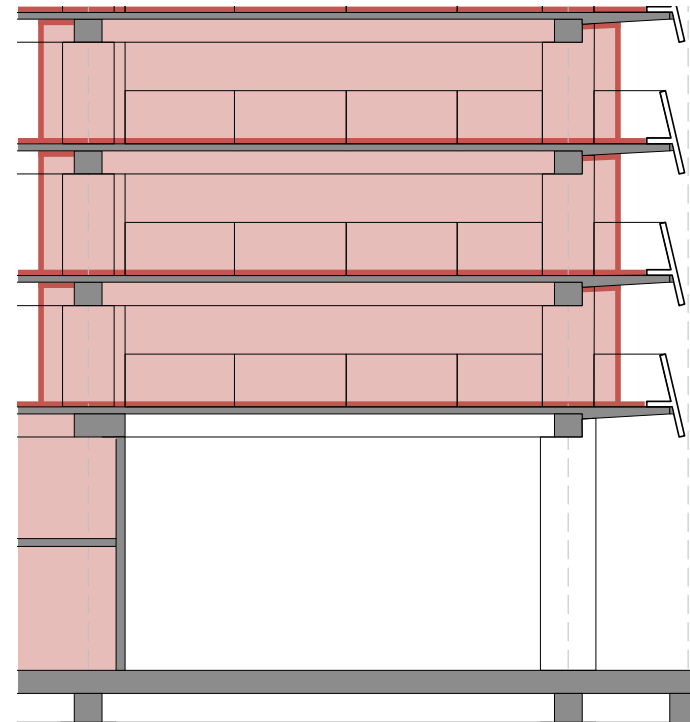
## 298\_ROE

2\_Konversion - minimale Eingriffe

...mittels Ein-, Aus-, und Aufbauten aus ökologischen Baustoffen (Referenz: *Dürig & IttenBrechtbühl, Studierendenwohnheim bei Lausanne / GAFPA, House Gentbrugge / BLAF architecten, TMSN*)

...zur Belichtung mittels Ausschneiden von Deckenplatten und durch Freilegen des Bestandstragwerks (Referenz: *Sou Fujimoto, Hotel in Maebashi*)

...Prinzipskizze Ausbau als eingestellte „Boxen“ -> Sichtbarkeit bestehender Oberflächen und Materialien

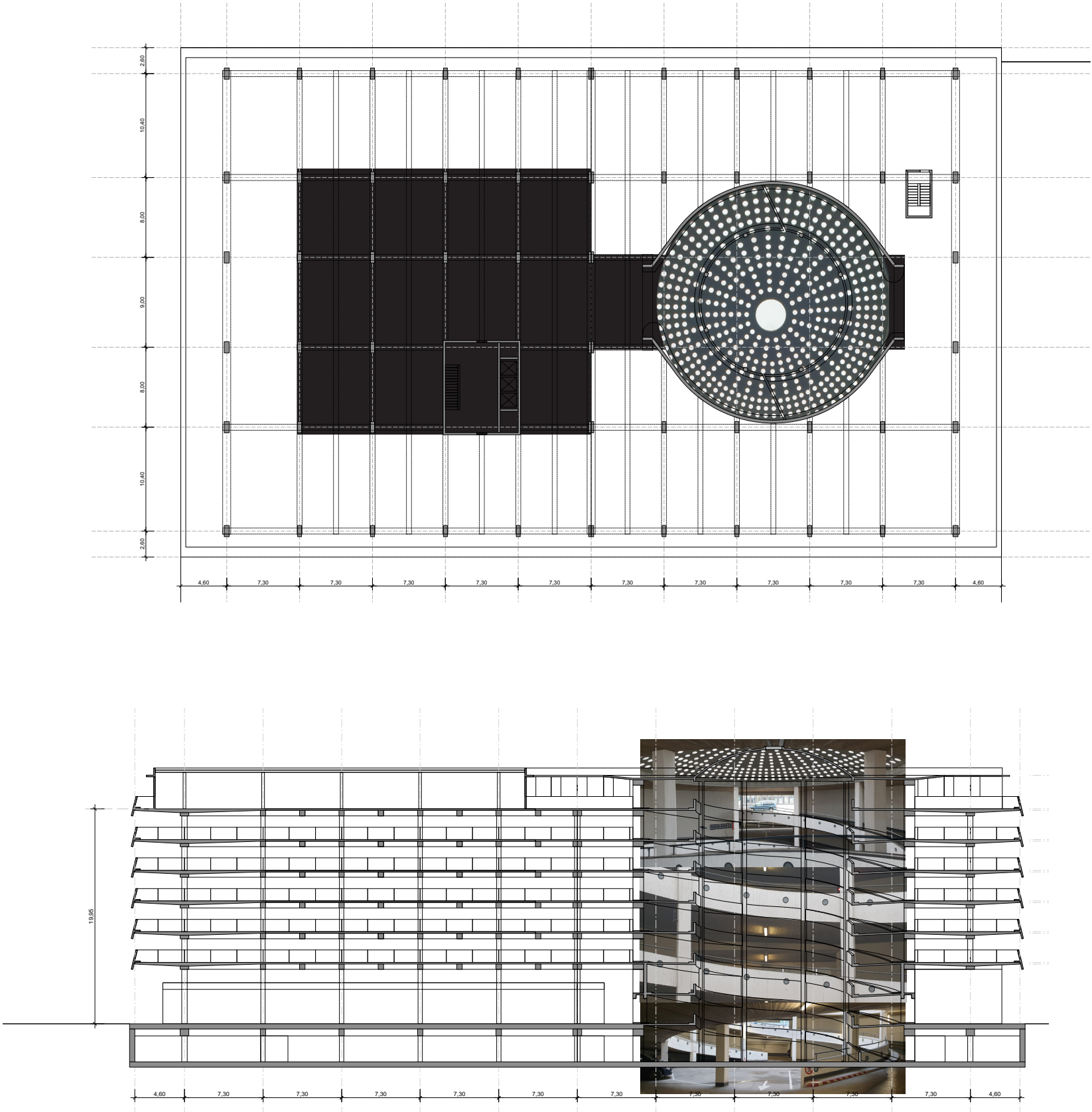


---

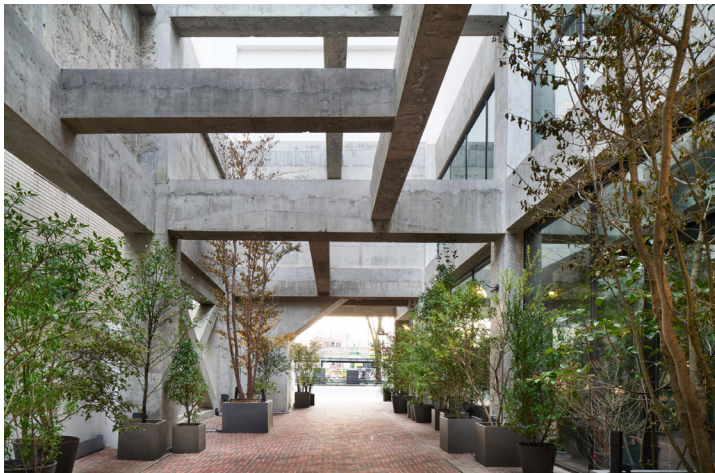
## **3\_Inszenierung vorhandener Qualitäten**

---

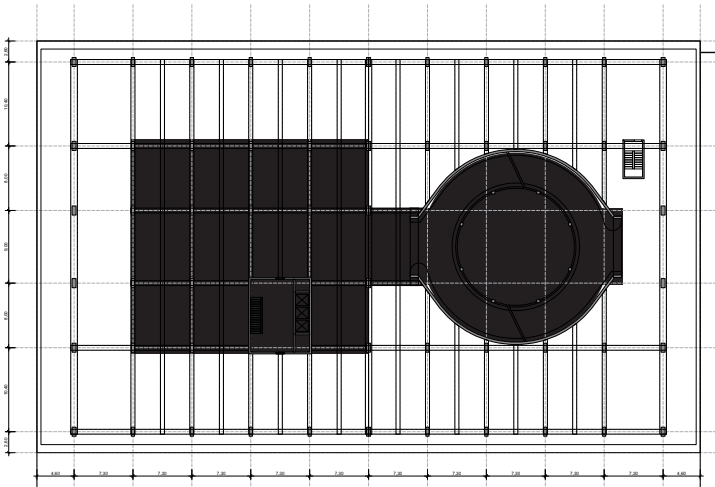
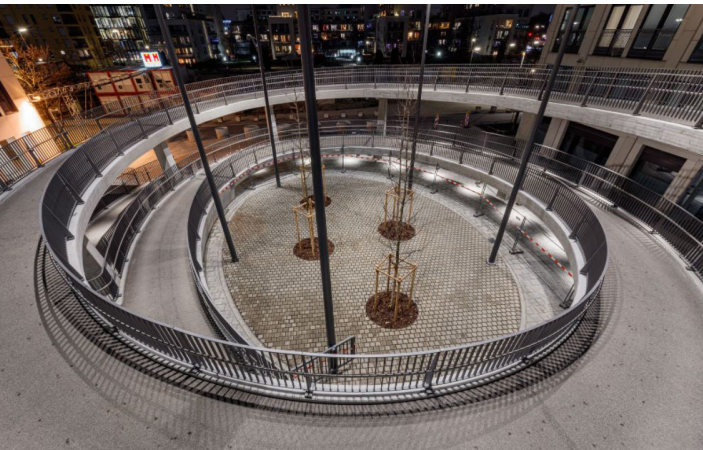
- Rotunde:
- > vertikaler öffentlicher Raum / Park
  - > vertikale Erschließung / Straße
  - > Ort für kulturelle Veranstaltungen
  - > Verbindung zwischen aktivem Erdgeschoss und öffentlicher Dachnutzung







Referenzen Lichthof



Referenzen Fahrradrampen



Hans van Steenwinckel (Kopenhagen), Steigung der Rampe: ca. 15%



Foster + Partners, Steigung der Rampe: 8,5%



Alberto Campo Baeza (Granada), Steigung der Rampe: 9,5%

Referenzen Rampenerschließungen



---

## 4\_Palimpsest - maximal ~~Parken~~ innerstädtisch Wohnen

---

298\_ROE

4\_Palimpsest - maximal Parken  
innerstädtisch Wohnen

Regelgeschoss-Diagramm

Wohnfläche je Geschoss: **ca. 2000m<sup>2</sup>**  
Wohnfläche 1.OG - 5.OG: **ca. 10.000m<sup>2</sup>**  
zzgl. ca. 2000m<sup>2</sup>  
Aufstockung  
  
**-> ca. 12.000m<sup>2</sup>**

Städtebauliche Kennzahlen:  
  
Grundstücksgröße: ca. 4700m<sup>2</sup>  
GRZ: 0,89  
GFZ (Wohnen/Obergeschosse): 2,55  
**GFZ (gesamt): 3,95**

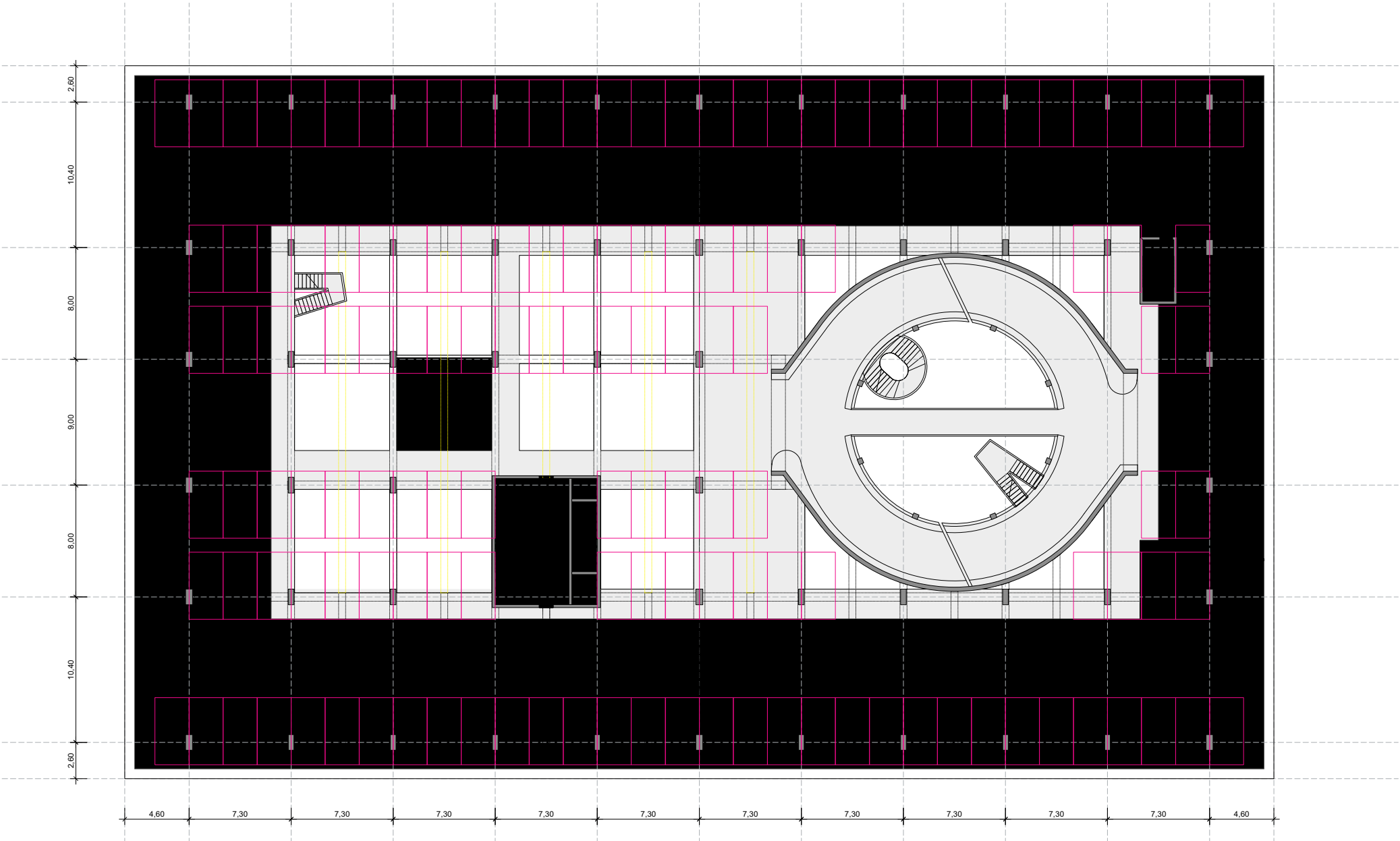
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Bauen  
Maß der baulichen Nutzung

Obergrenzen für die bauliche Nutzung  
  
Das Maß der baulichen Nutzung darf zum Beispiel folgende Obergrenzen nicht überschreiten:

Baugebiete	Grund- flächen- zahl (GRZ)	Geschoss- flächen- zahl (GFZ)	Bau- massen- zahl (BMZ)
in urbanen Gebieten (MU)	0,8	3,0	--
in Kerngebieten (MK)	1,0	3,0	--

-> zum Vergleich:  
das „Holstenareal/Neue Mitte Altona“ weist  
eine GFZ-Dichte von 2,9 - 3,5 auf.

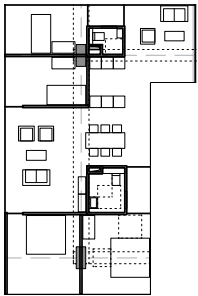
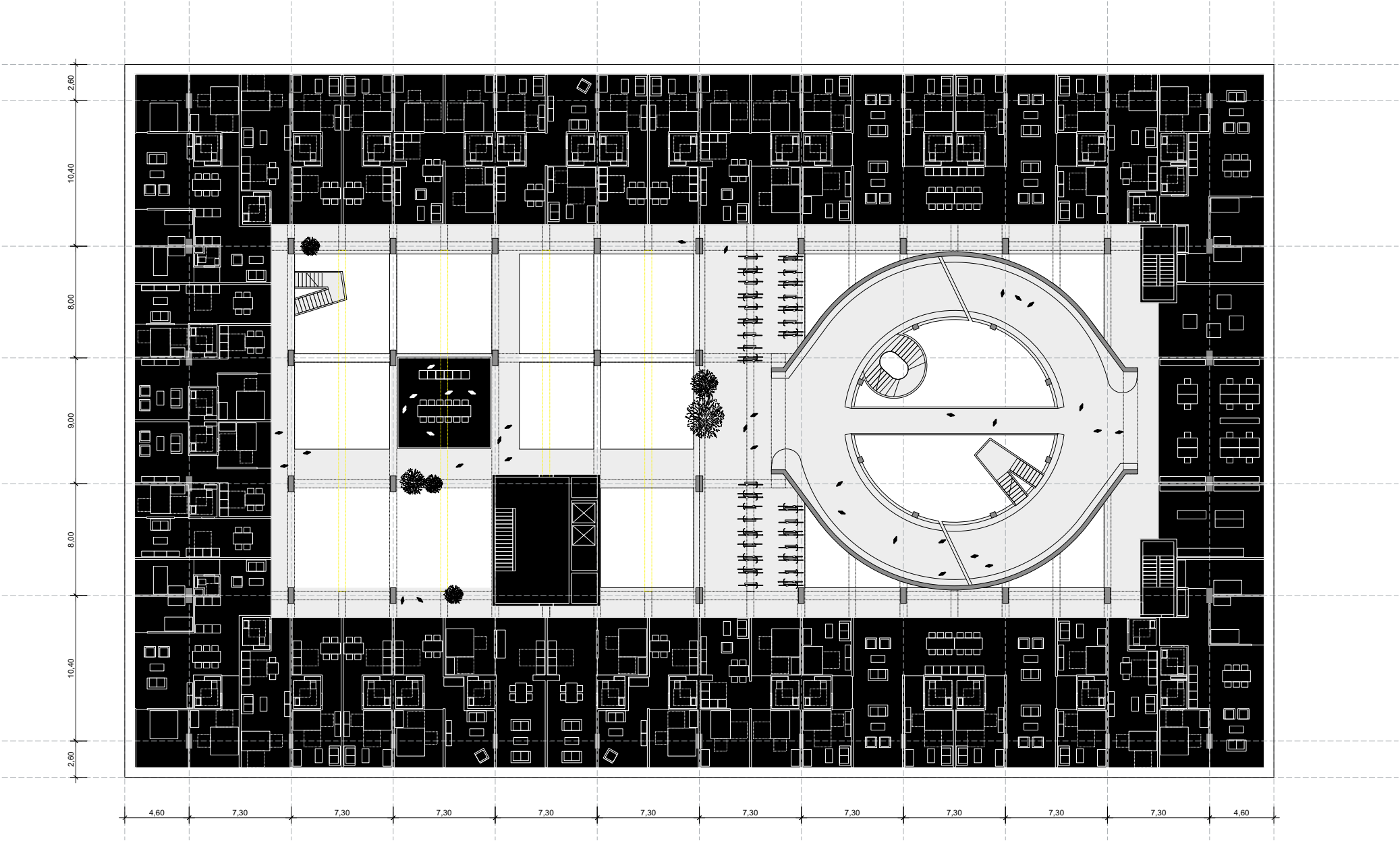


298\_ROE

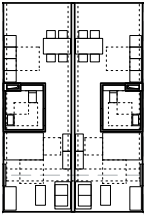
4\_Palimpsest - maximal Parken  
innerstädtisch Wohnen

Regelgeschoss-Grundriss-Skizze

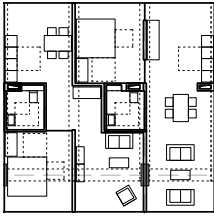
Wohnfläche je Geschoss: **ca. 2000m<sup>2</sup>**



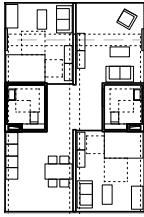
5-Zi-Whg  
ca. 110m<sup>2</sup>



1,5-Zi-Whg  
ca. 35m<sup>2</sup>



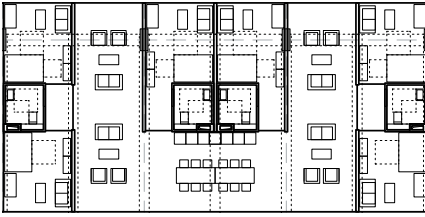
2-Zi-Whg  
ca. 54m<sup>2</sup>



3-Zi-Whg/WG  
ca. 73m<sup>2</sup>



4-Zi-Whg  
ca. 74m<sup>2</sup>



Clusterwohnen  
ca. 200m<sup>2</sup>

Schemagrundrisse, nur beispielhaft

Wohnungsmatrix-Schemagrundrisse

Wohnungsgrößen:  
- 1-Zi-Whg bis 5-Zi-Whg  
- Clusterwohnungen

Wohnformen:  
- Azubi-Wohnen  
- Micro-Living  
- Sozial-Wohnen  
- Mehrgenerationen-Wohnen  
- Wohngemeinschaften / Clusterwohnen  
- Maisonette-Wohnen

298\_ROE

4\_Palimpsest - maximal Parken  
innerstädtisch Wohnen

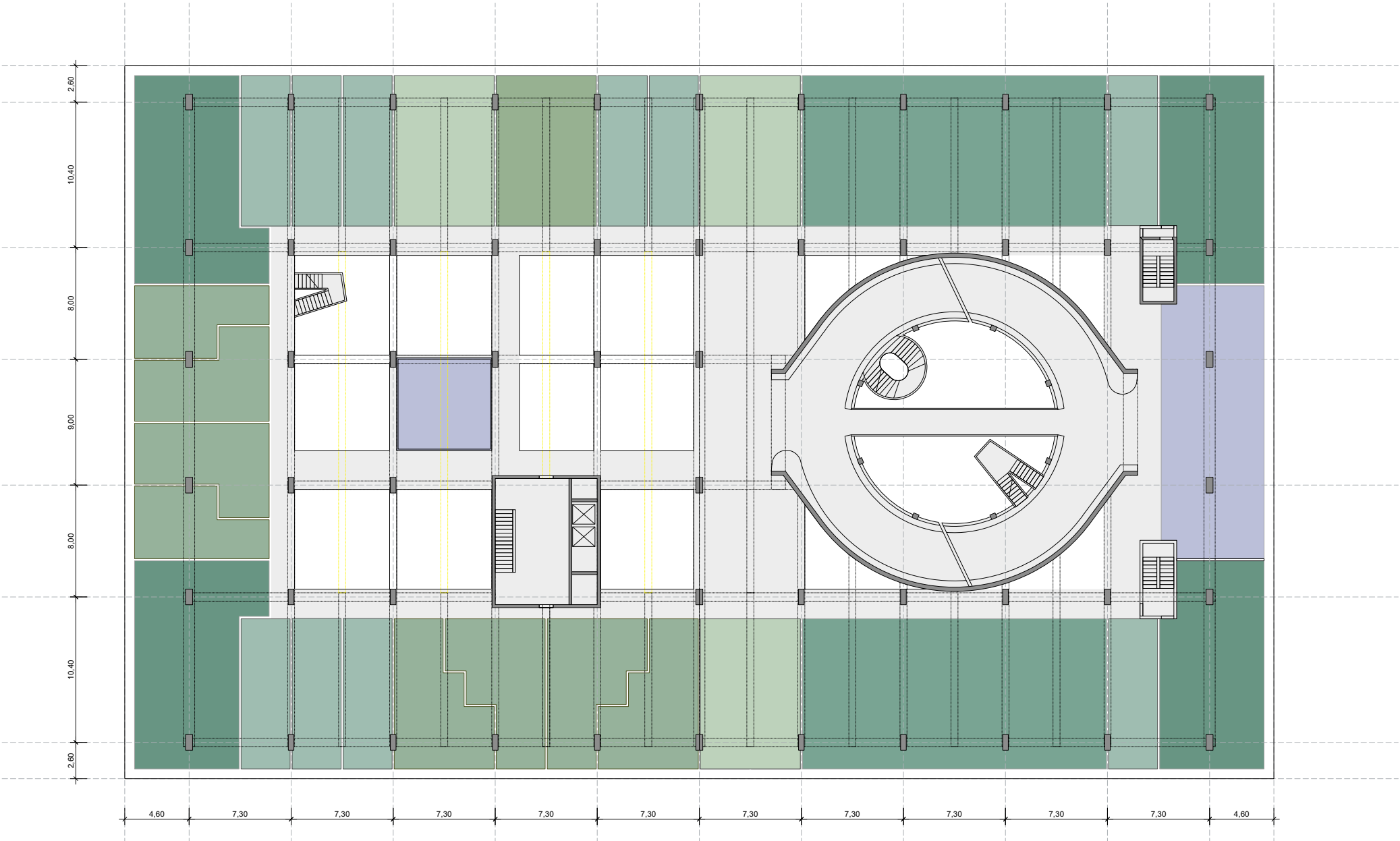
Regelgeschoss-Wohnungsmix

Wohnfläche je Geschoss: ca. 2000m²

- Wohnungsgrößen:
- 1-Zi-Whg bis 5-Zi-Whg
  - Clusterwohnungen

- Wohnformen:
- Azubi-Wohnen
  - Micro-Living
  - Sozial-Wohnen
  - Mehrgenerationen-Wohnen
  - Wohngemeinschaften / Clusterwohnen
  - Maisonette-Wohnen

- Kollektives Programm:
- gemeinschaftlich genutzte Flächen im Lichthof
  - öffentlich genutzte Flächen an Rotunde anschließend



Wohnungsmix fix:

- |   |  |
|---|--|
| <b>1-Zi-WE</b><br>-> 4 Stk/Geschoss<br>-> 20 insgesamt                      | <b>5-Zi-WE</b><br>-> 2 Stk/Geschoss<br>-> 10 Stk insgesamt       |
| <b>2-Zi-WE</b><br>-> 8 Stk/Geschoss<br>-> 40 insgesamt                      | <b>Clusterwohnen</b><br>-> 2 Stk/Geschoss<br>-> 10 Stk insgesamt |
| <b>4-Zi-WE</b><br>-> 2 Stk/Geschoss<br>-> 10 insgesamt                      |  |
| <b>Insgesamt 90 Wohneinheiten</b><br>-> 1480m²/Geschoss<br>-> 7895m² gesamt |  |

Wohnungsmix flex:

- basierend auf einem Raster-Feld  
ca. 10.4m x 7.3m  
-> 7 Flex-Rasterfelder je Geschoss  
-> 35 Flex-Rasterfelder insgesamt
- 1,5/2-Zi-WE**  
-> potenziell 75 Stk
- 3-Zi-WE/WG**  
-> potenziell 35 Stk
- 4-Zi-WE**  
-> potenziell 35 Stk
- Wohnungsmix flex**  
-> 571m²/Geschoss  
-> 2855m² gesamt

Flächen gesamt (1.OG-5.OG):

- Wohnen:**  
2091 m²/Geschoss  
-> 10.455m² gesamt
- Öffentl. Nutzung:**  
144m²/Geschoss  
-> 720m² gesamt



## 298\_ROE

4\_Palimpsest - maximal Parken  
innerstädtisch Wohnen

### Dachgeschoss/Aufstockung - Grundriss-Skizze

Wohnfläche je Geschoss: **ca. 1000m<sup>2</sup>**

Wohnungsmix:

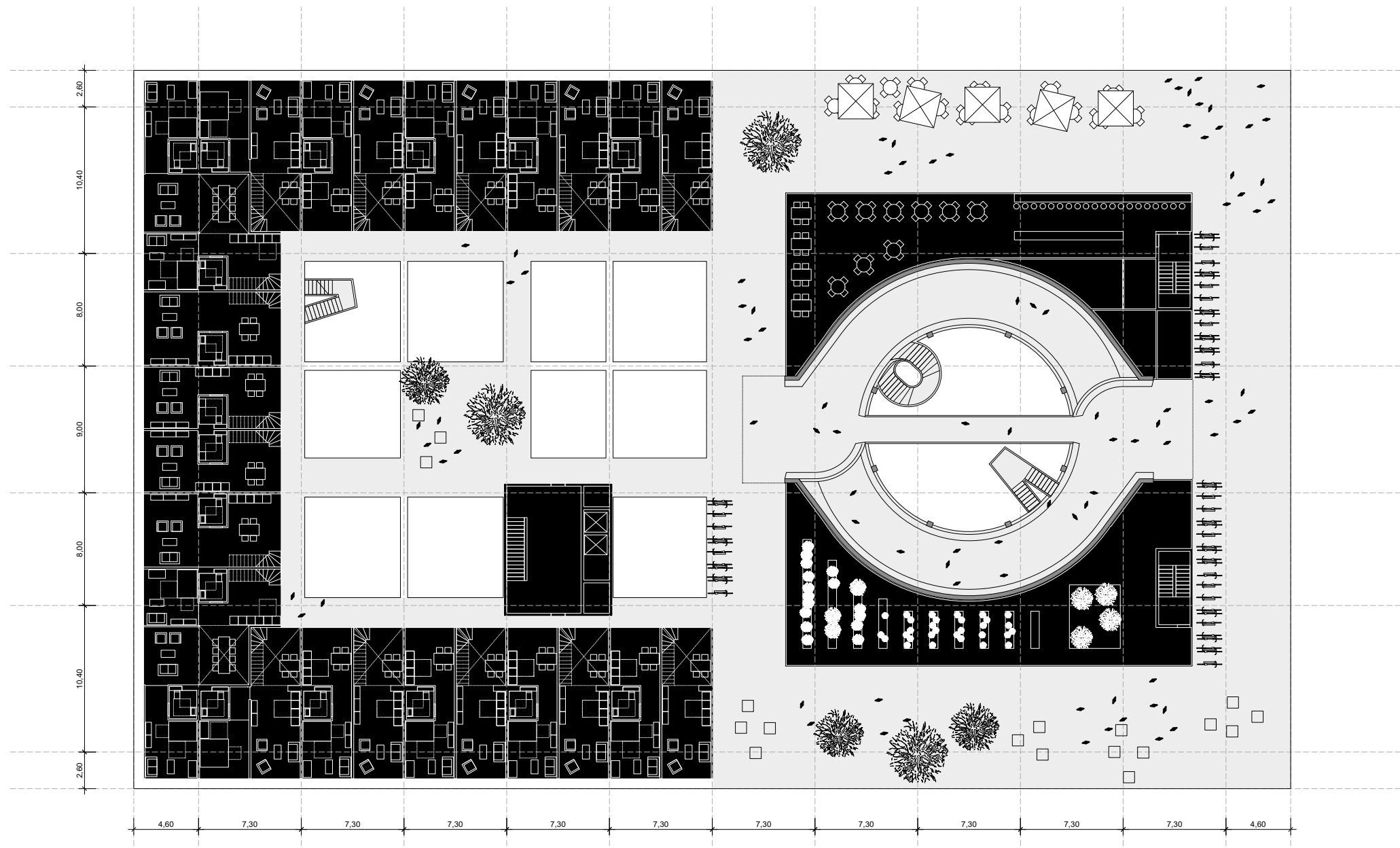
- ca. 16 Maisonettewohnungen von 3-Zi-Wohneinheiten (ca. 85m<sup>2</sup>) bis Cluster-wohnen (ca. 200m<sup>2</sup>)
- ca. 8 1-Zi-Wohneinheiten auf der Dachgeschossesebene (ca. 35m<sup>2</sup>)

öffentliche Nutzungen:

- überdacht: ca. 500m<sup>2</sup>
- Gastronomie / Dachbar
- Dachgarten / Gewächshaus

Außenraum: ca. 1100m<sup>2</sup>

- Dachterrasse



298\_ROE

4\_Palimpsest - maximal Parken  
innerstädtisch Wohnen

Dachgeschoss/Aufstockung - Diagramm

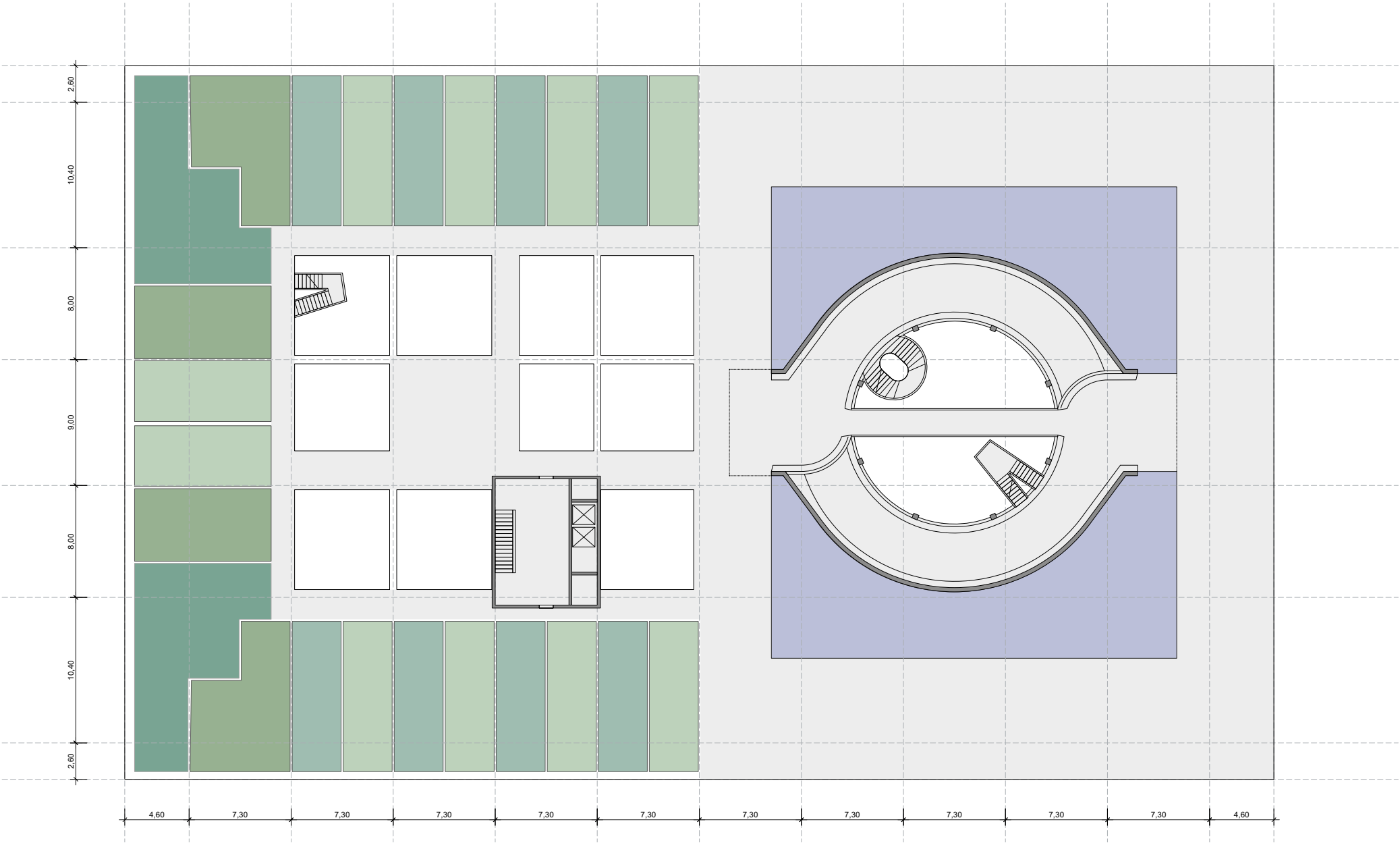
Wohnfläche je Geschoss: ca. 1000m²

Wohnungsmix:

- ca. 16 Maisonettewohnungen von 3-Zi-Wohneinheiten (ca. 85m²) bis Cluster-wohnen (ca. 200m²)
- ca. 8 1-Zi-Wohneinheiten auf der Dachgeschossesebene (ca. 35m²)

öffentliche Nutzung:

- Dachbar
- Dachgarten-Gewächshaus

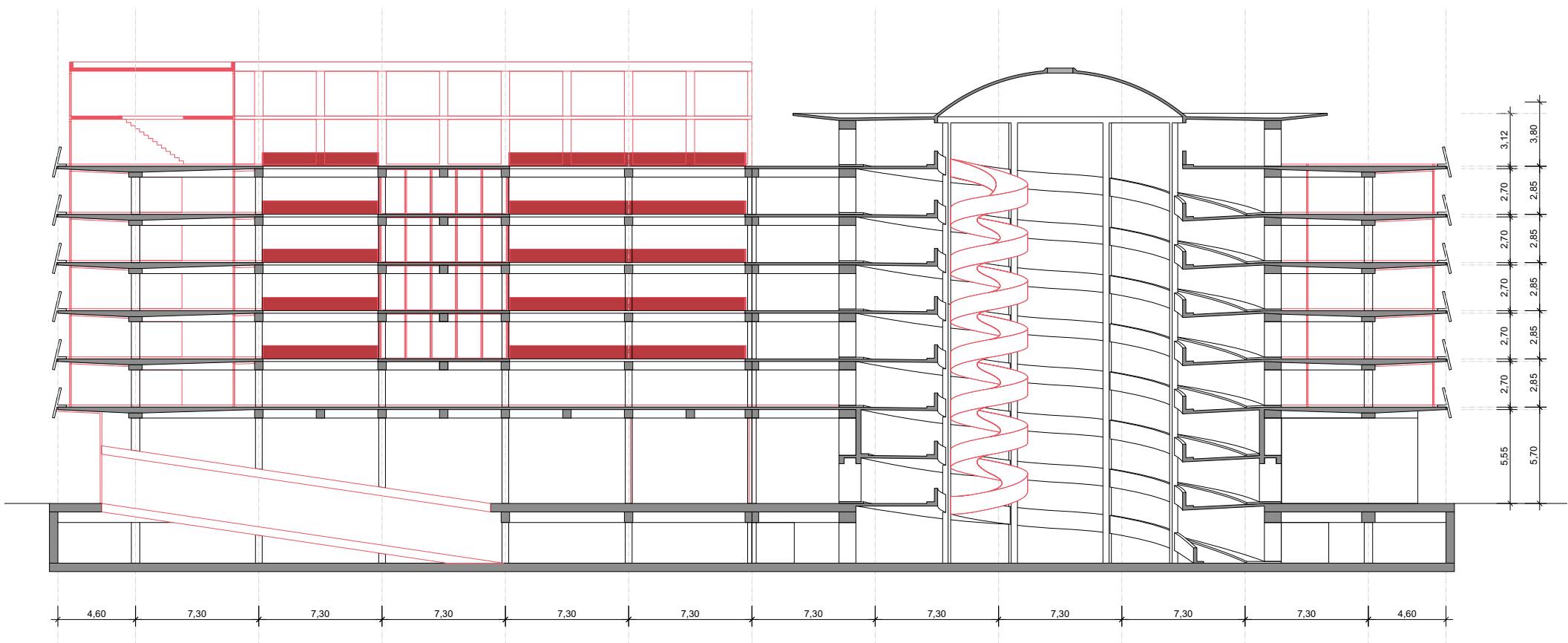
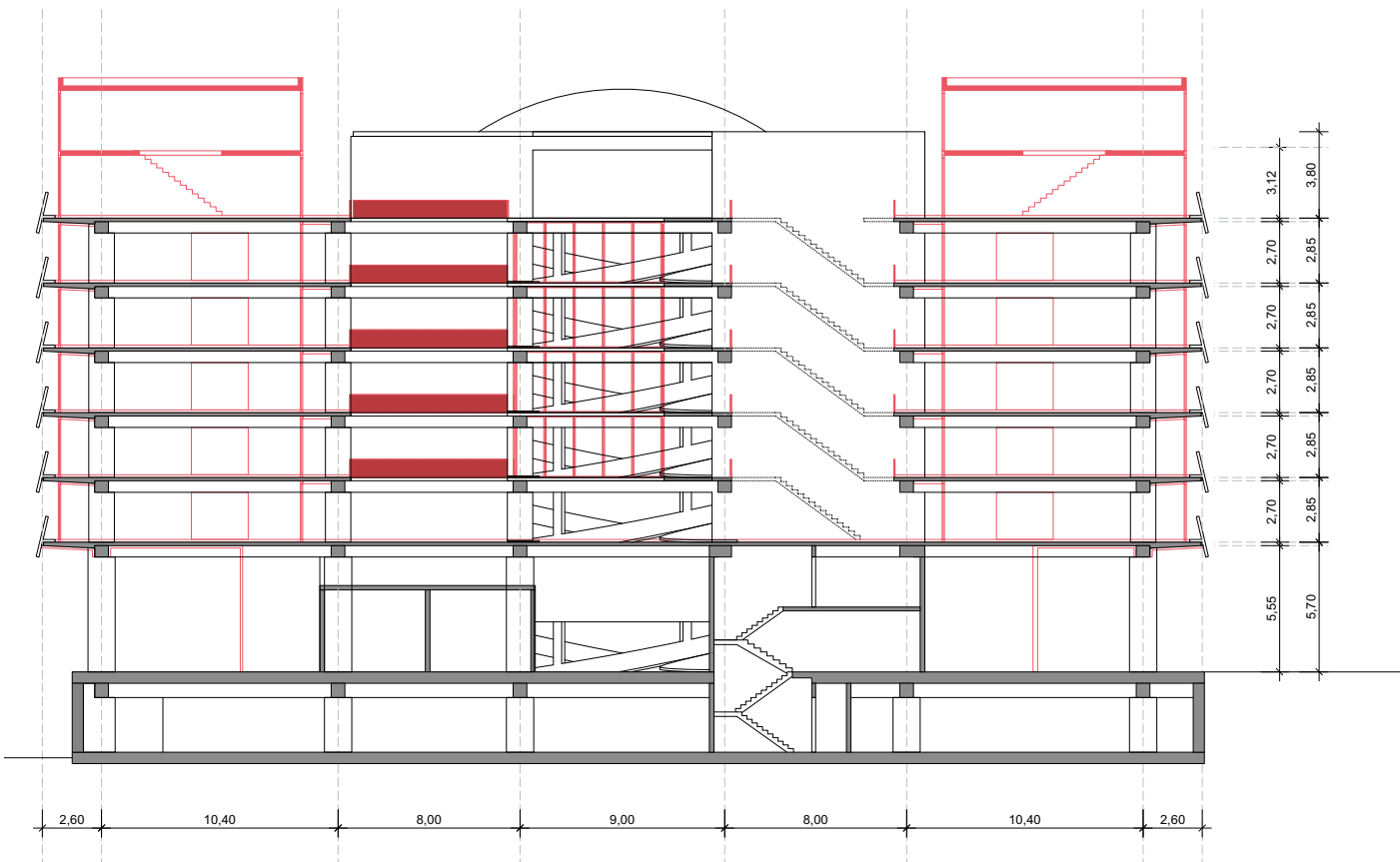


Schnitt - Skizzen

Nutzungsverteilung

Untergeschoss:	Parken
Erdgeschoss:	öffentliche Nutzungen
Regelgeschosse:	Wohnen
Aufstockung:	Maisonette-Wohnen

Lichthof:	kollektives Programm
	-> Gemeinschaftsküche
	-> Atelier / Werkstatt
	-> Spiel / Sport



---

## 5\_Konnektivität\_Präsenz im Stadtraum

---



Stärkung des öffentlichen Raumes und der Wegeverbindung von der Binnenalster zur Elbe.

Korrespondenz zwischen dem Verlagsgebäude von Gruner und Jahr, dem Kontorhaus und dem Parkhaus an der Herrlichkeit.

Legende

- Fahrradverbindung Binnenalster - Landungsbrücken
- Stärkung des öffentlichen Raumes vom Rathausmarkt zur Elbphilharmonie



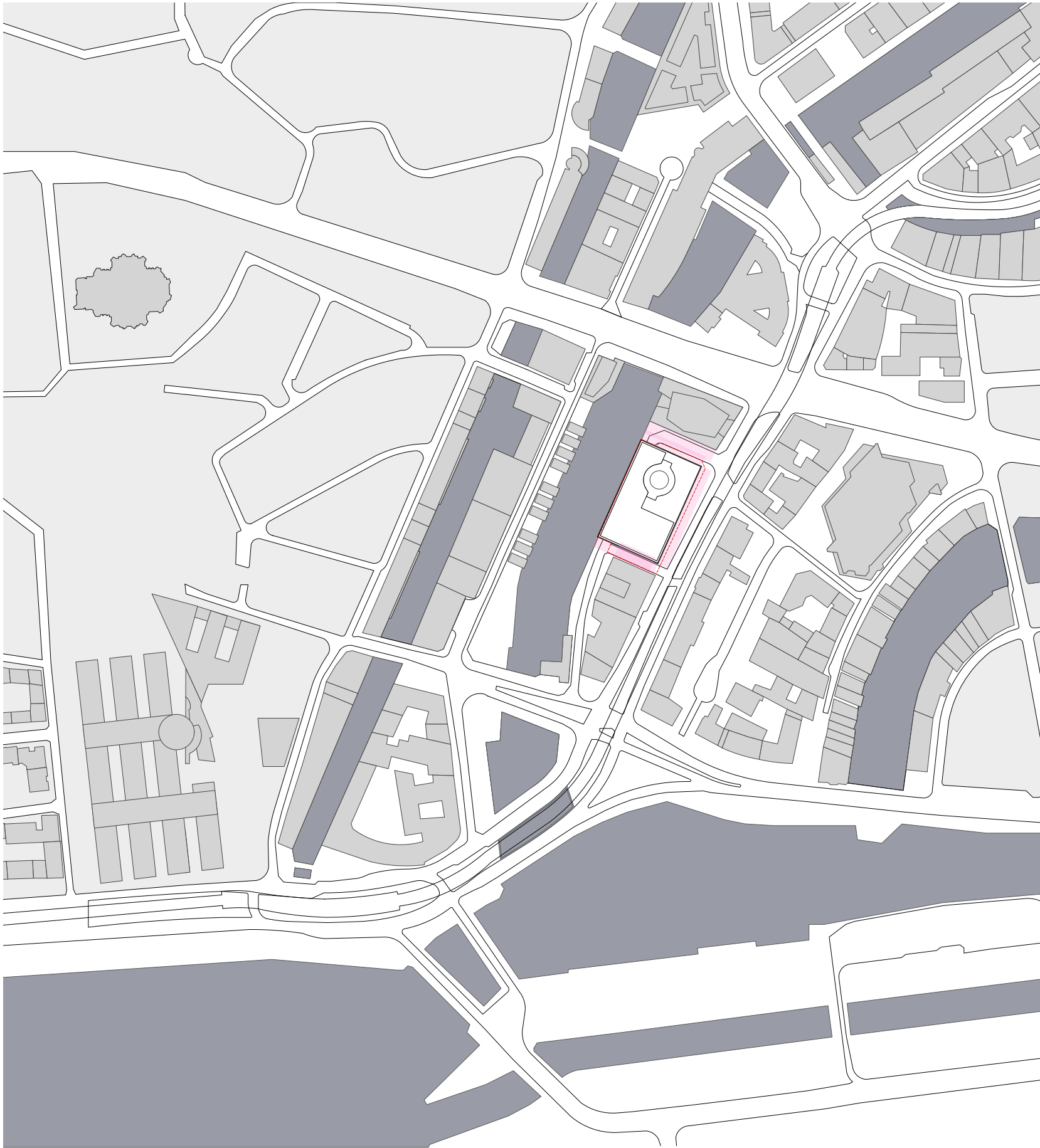
- Die Nachbarn:
- Deutsche Bank (Abriss 2012), ...
  - Gesamt-Ensemble mit dem Parkhaus
  - stadträumliche Qualitäten
  - > großzügiger öffentlicher Raum zog sich unter das Gebäude bis zum Wasser
  - > Blick- und Wege-Bezüge vom Rödingsmarkt zum Alsterfleet



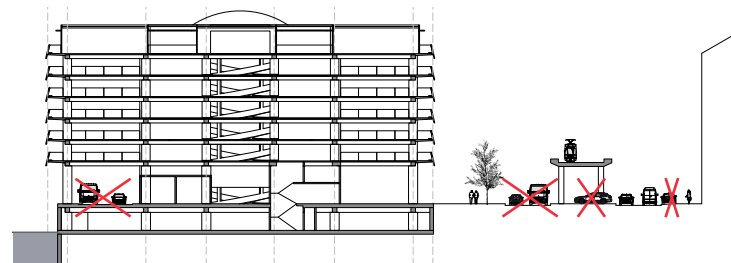
- Ersatzneubauten:
- Bürogebäude



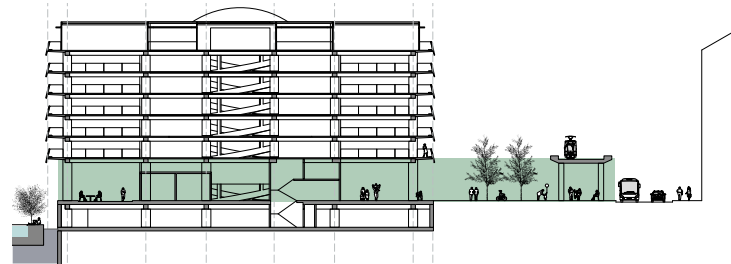




- Situation:
- Direkte Wasserlage am Alsterfleet.
  - Erschließung vom Rödingsmarkt und von der Herrlichkeit.
- Verkehrssituation:
- > zweispurig in beide Richtungen
  - > Parken unterhalb der Hochbahn aus beiden Fahrtrichtungen
  - > Parken entlang des Gehweges auf der westlichen Straßenseite



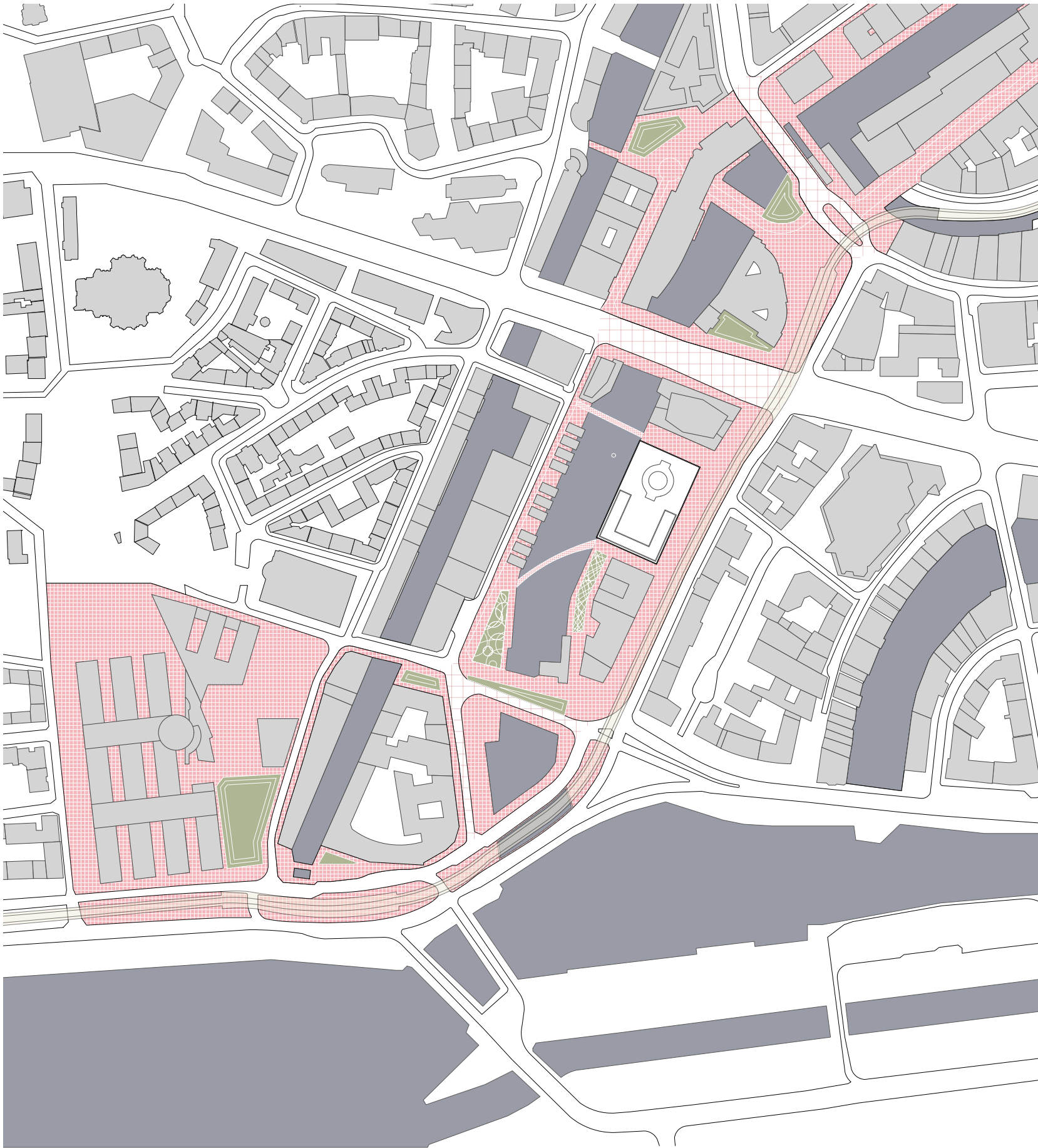
- Maßnahmen:
- Reduzierung des Platzangebotes für den motorisierten Individual-Verkehr zugunsten alternativer Mobilität.
  - Das Parkangebot für den MIV wird entlang des gesamten Rödingsmarktes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV gestrichen.



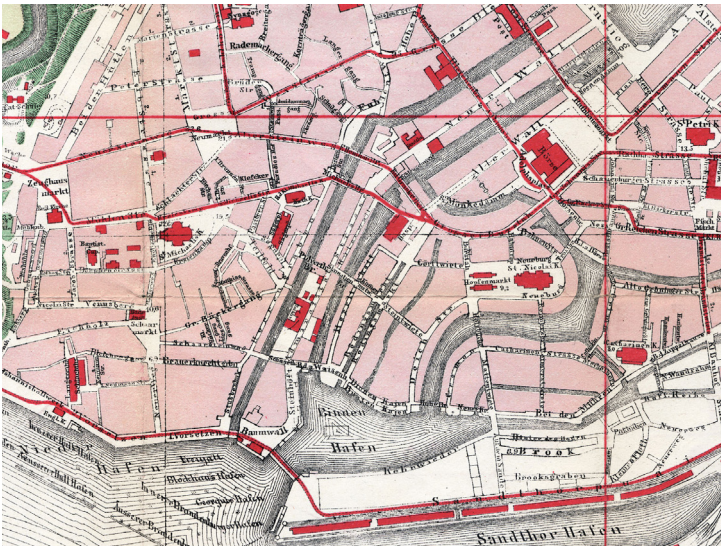
- Referenzen aus der Stadt:
- Alsterarkaden
  - Arkaden auf den Collonaden



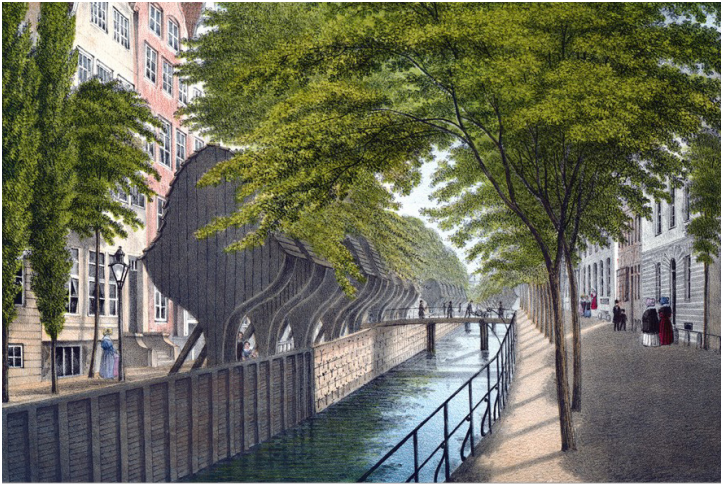




Historischer Rückblick:



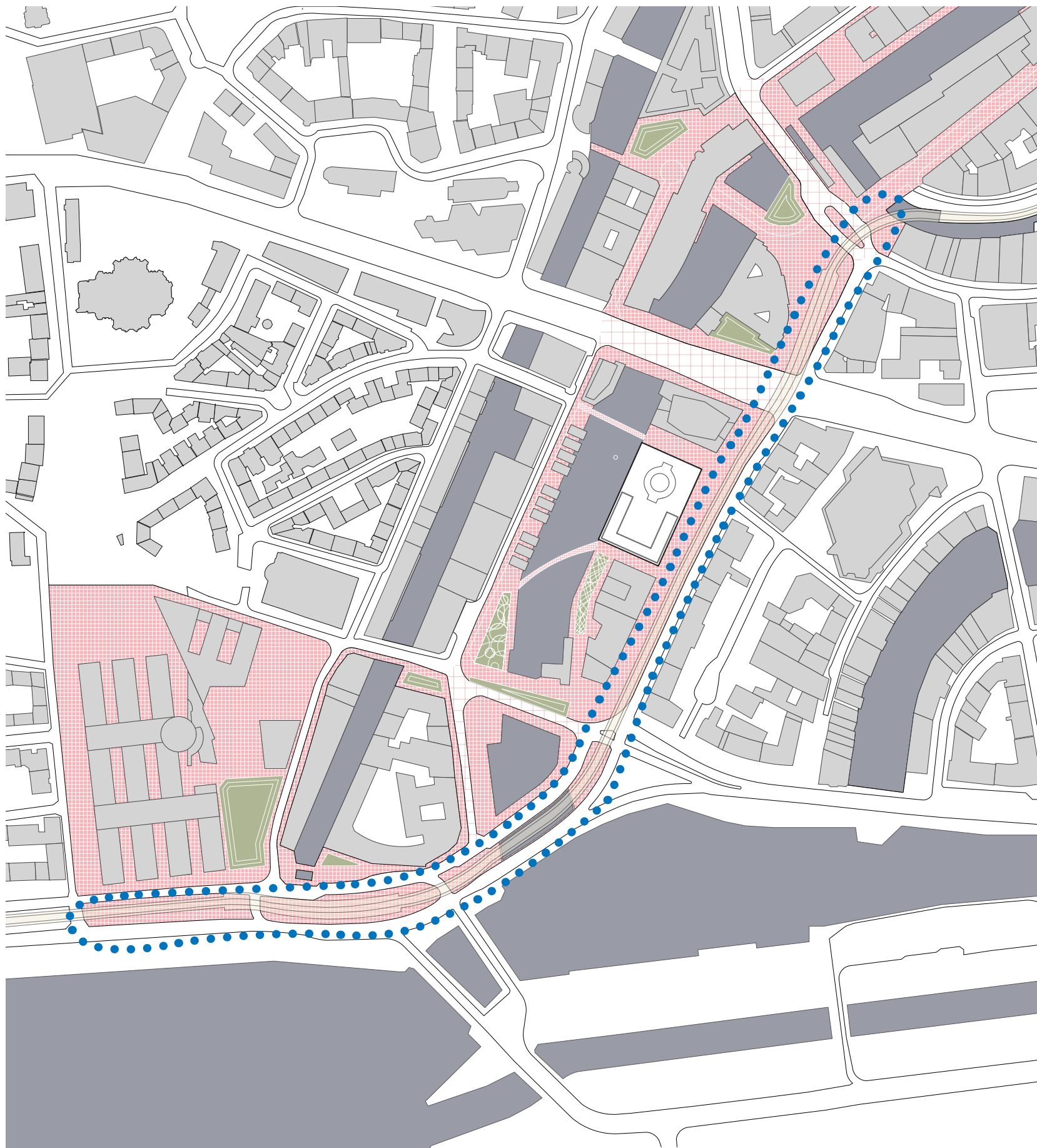
Bis Mitte des 19.Jhd. war der Rödingsmarkt ein Fleet, welcher nach dem großen Brand zuge-  
schüttet wurde.  
In der Verlängerung der Steintwiete bestand  
eine Brückenverbindung über den Alsterfleet zur Pulverturmsbrücke.  
Zur Stärkung kurzer Wegeverbindungen und in  
Anlehnung an die historische Situation wer-  
den für Fußgänger und Radfahrer zwei Brücken  
über den Alterfleet vorgeschlagen.



Der Rödingsmarkt in Hamburg 1842 vor dem grossen Brande



Aktivierung und Qualifizierung des öffentlichen Raumes unterhalb der Hochbahn.  
Schaffung einer Verbindungsachse zwischen Innenstand und Baumwall/Hafencity als Flaniermeile ähnlich der Las Ramblas.





Wechselwirkung mit der Konversion des ehemaligen Verlagsstandortes von Gruner & Jahr

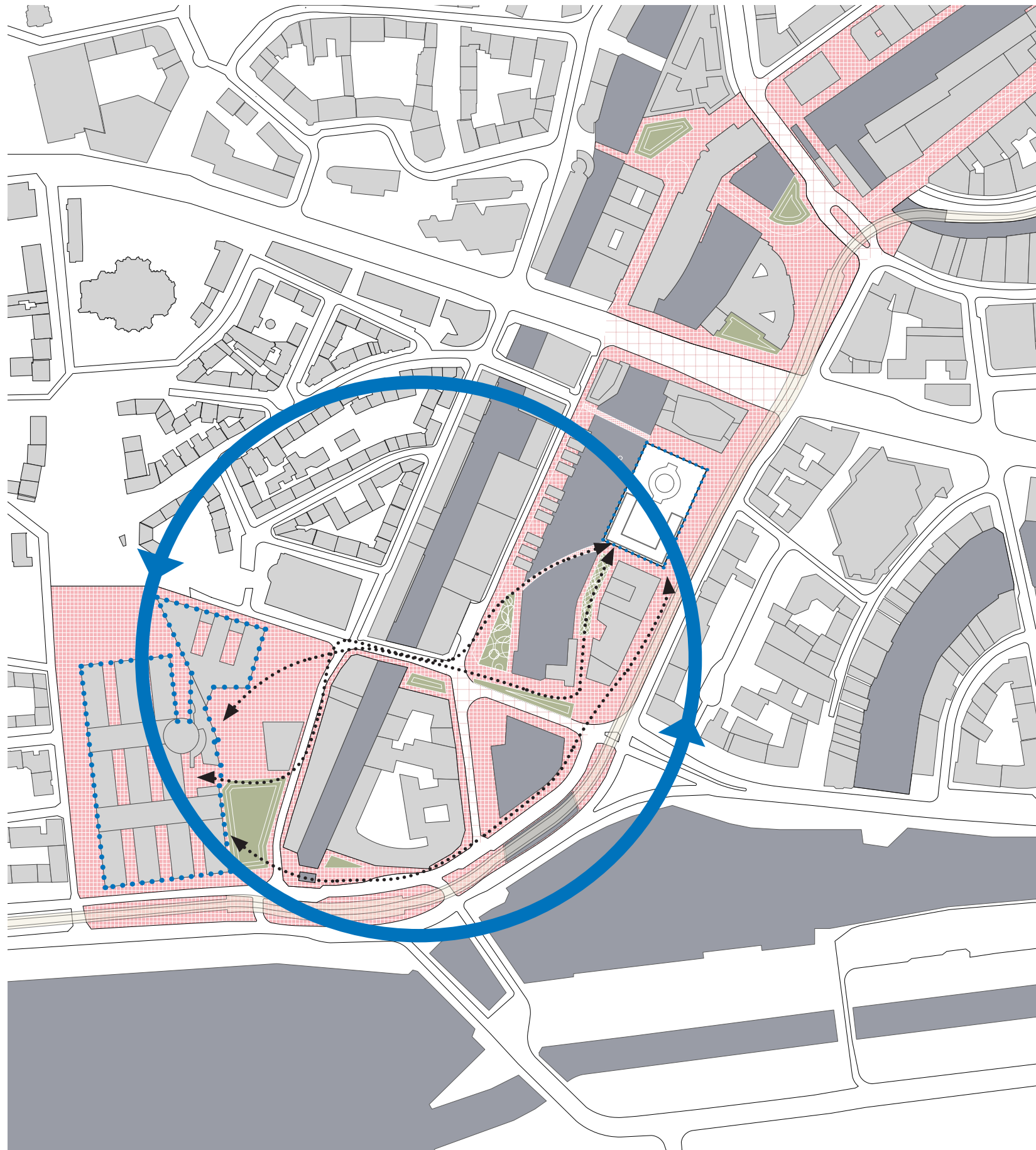
Aktivierung des Synergiepotenzials der benachbarten Projekte:

**räumlich:**

- kurze Wege
- alternative Wege
- attraktive Wege
- Verbindung Innenstadt - Baumwall

**programmatisch:**

- Wohninfrastruktur z.B. gemeinsamer Kita-Standort / Schule
- Nahversorgung / Food-Market
- Mobilitäts-Sharing
- Parken
- Arbeitsräume
- komplementäre Raumprogramme



---

## **6\_maximal öffentlich - aktives Erdgeschoss / vertikaler öffentlicher Raum / Stadtbalkon**

---

Erdgeschoss

- öffentliche Nutzungen
- > Mob-Hub, Gastronomie, Gewerbe, ...
- ca. 1900m² BGF

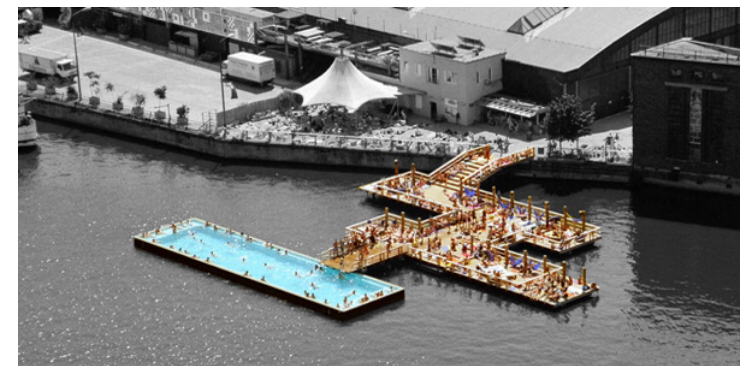
Öffentlicher Raum

- Arkaden
- Aktivierung der Wasserflächen
- kurze Wege -> Brücken

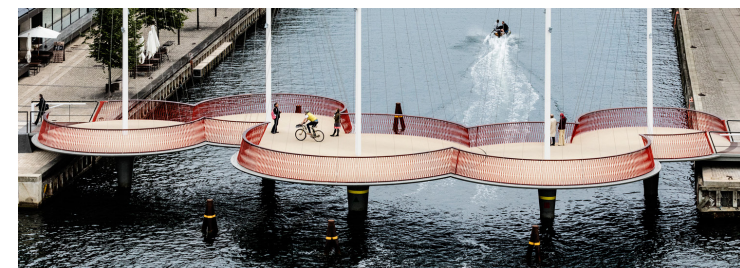
Referenzen



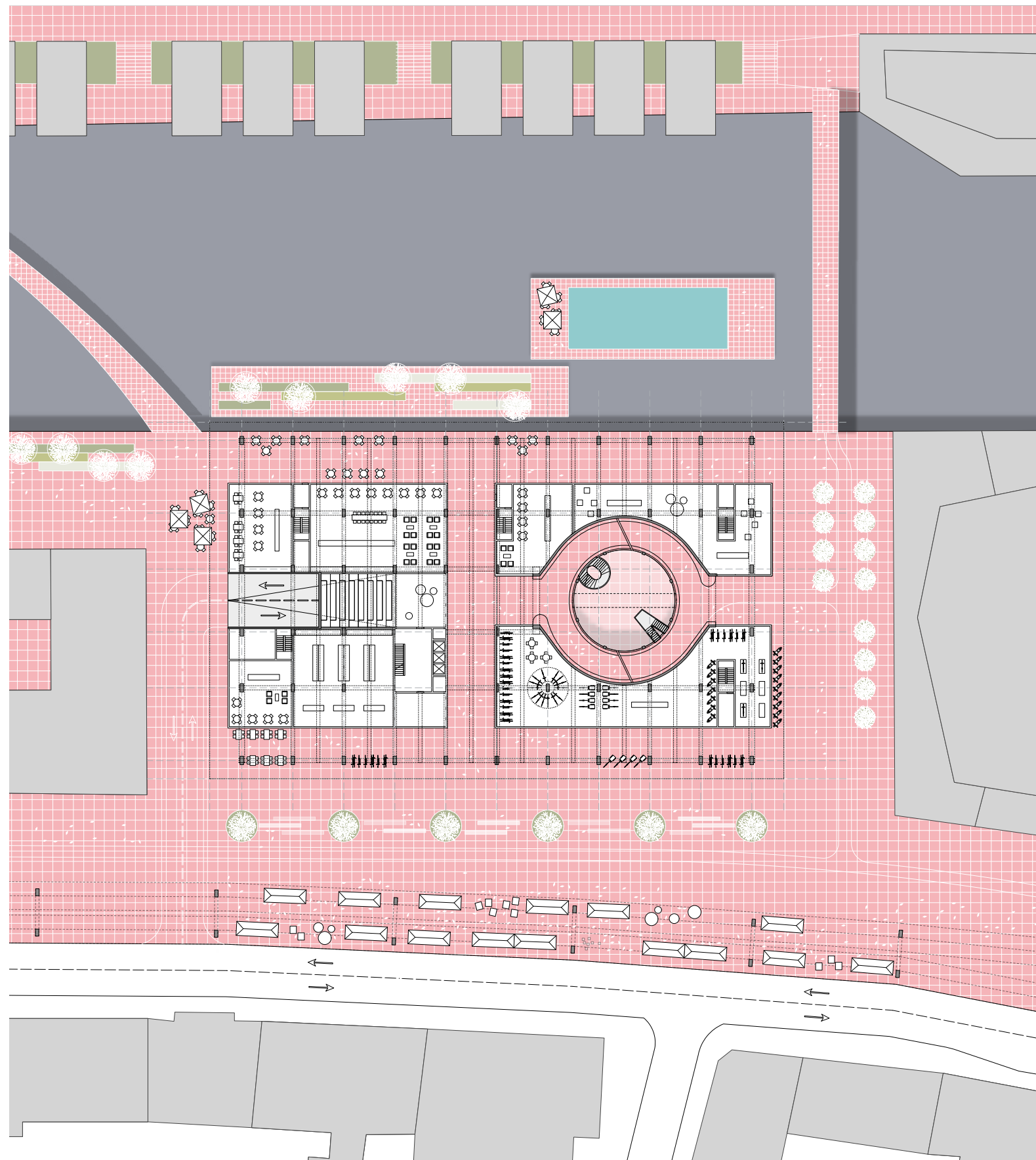
Isemarkt - Hamburg



Badeschiff - Berlin



Olafur Eliasson Brücke - Kopenhagen





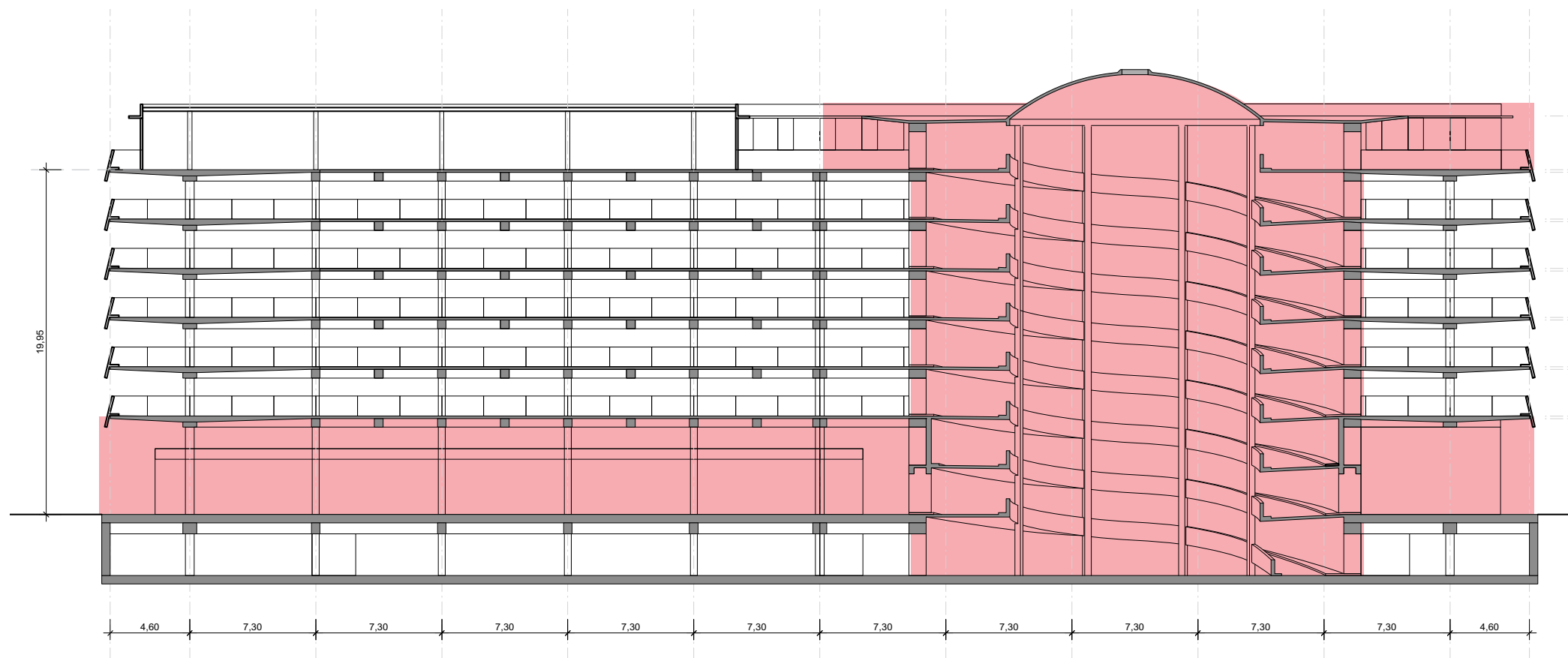
# 298\_ROE

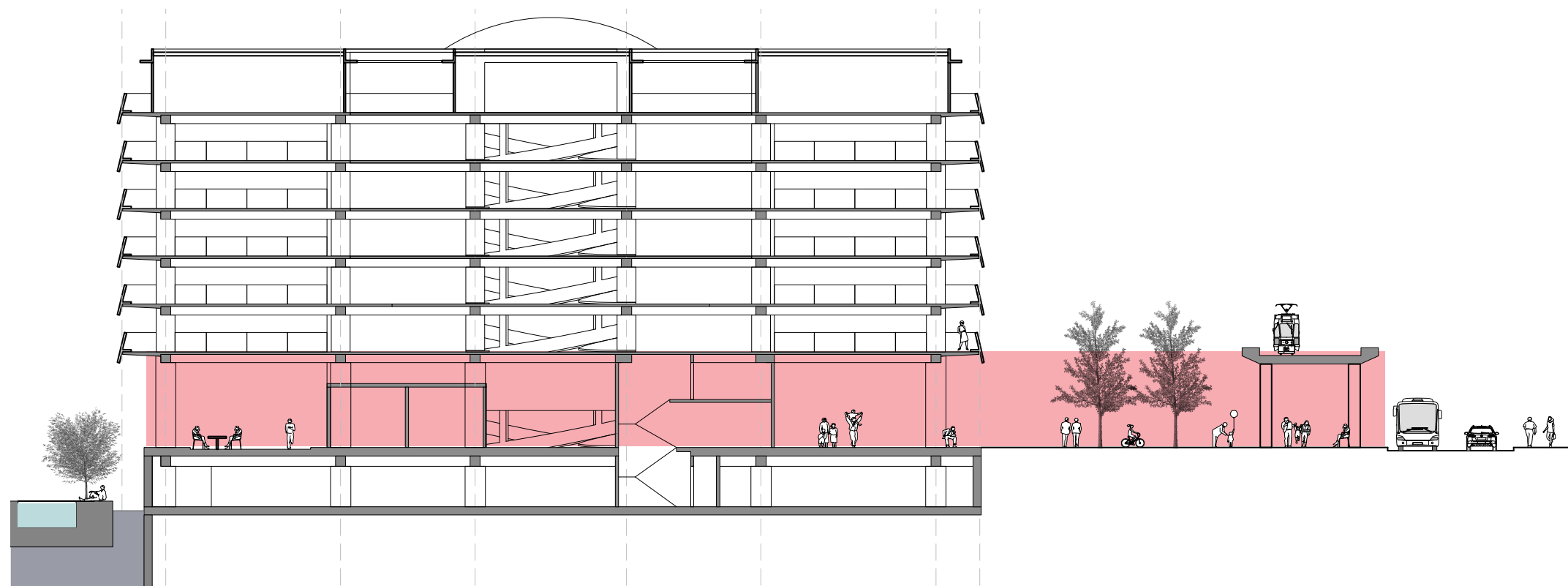
6\_maximal öffentlich

- Öffentlicher Raum - horizontal
- Arkaden
  - Aktivierung der Wasserflächen
  - kurze Wege -> Brücken aktives Erdgeschoss

- Öffentlicher Raum - vertikal
- Rotunde
  - Esplanade

- Stadtbalkon
- Dachgarten





## aktives Erdgeschoss

### Mobility-Market der Hamburger Hochbahn

#### zum Rödingsmarkt:

Prototyp eines neuen HVV-Switchh-Points  
-> diverses Mobilitäts-Sharing-Angebot

#### „leichte Mobilität“ im Erdgeschoss

-> Bike-Sharing (E-Bikes, Cargo-Bikes, etc...)  
-> E-Scooter  
-> DIY - Fahrradwerkstatt

#### „MIV-Mobilität“ im Untergeschoss

-> Car-Sharing  
-> E-Car-Ladestationen

#### zum Alsterfleet:

- Gastronomie

## “leichte-Mobilität”

### Sharing-Anbieter



### Parkangebot für “leichte-Individual-Mobilität”



### öffentlich zugängliches Service-Angebot

- Werkstätten, professionell / DIY
- Service-Station (Kleinstreparaturen, Luftpumpen, etc.)
- Abschließbare Abstellmöglichkeiten
- Ladestationen

## “MIV-Mobilität”

### Sharing-Anbieter

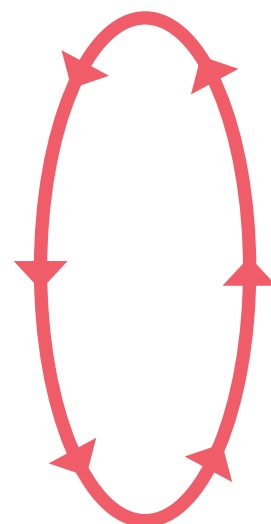


### Parkangebot für privaten MIV (Anwohner)



### ÖPNV

- U-Bahn
- Bus
- Moya



---

## **7\_Cradle to Cradle - minimaler CO<sup>2</sup> - Abdruck**

---

Vor-Ort-Wiederaufbereitung von Abbruchmaterialien

Verwendung ökologischer Baustoffe:

- Ausbau und Aufstockung des Parkhauses als Holzbau

## ecological building-materials





---

# Skizzen, Untersuchungen und Problemstellungen

---

**I. Nutzungen**

---

**II. Parken**

---

**III. Variante Teilabriss**

---

**IV. lichte Raumhöhen**

---

**V. Erschließung Wohnen**

---

**VI. Aufstockung**

---

**VII. Flächen / Kosten / Finanzierung**

---

**VIII. Unwägbarkeiten / allg. Hinweise**

---

---

## I. Nutzungen

---

## 298\_ROE

### Schemaskizze - Nutzungen

Wohnnutzung:  

-> in den Obergeschossen zzgl. Aufstockung

- Sozial-Wohnen
- Azubi-Wohnen
- Mehrgenerationen-Wohnen
- Cluster-Wohnen
- Sonderwohnformen

-> ca. 2000m<sup>2</sup>/Geschoss

Öffentliche Nutzung:  

-> Im Erdgeschoss

-> Dachgeschoss (Stadtbalkon, Dachgarten etc.)

- Mobility-Hub
- Gastronomie
- öffentliche Werkstätten
- Büro / Co-Working
- Gewerbe

-> ca. 200m<sup>2</sup>/GEschoss

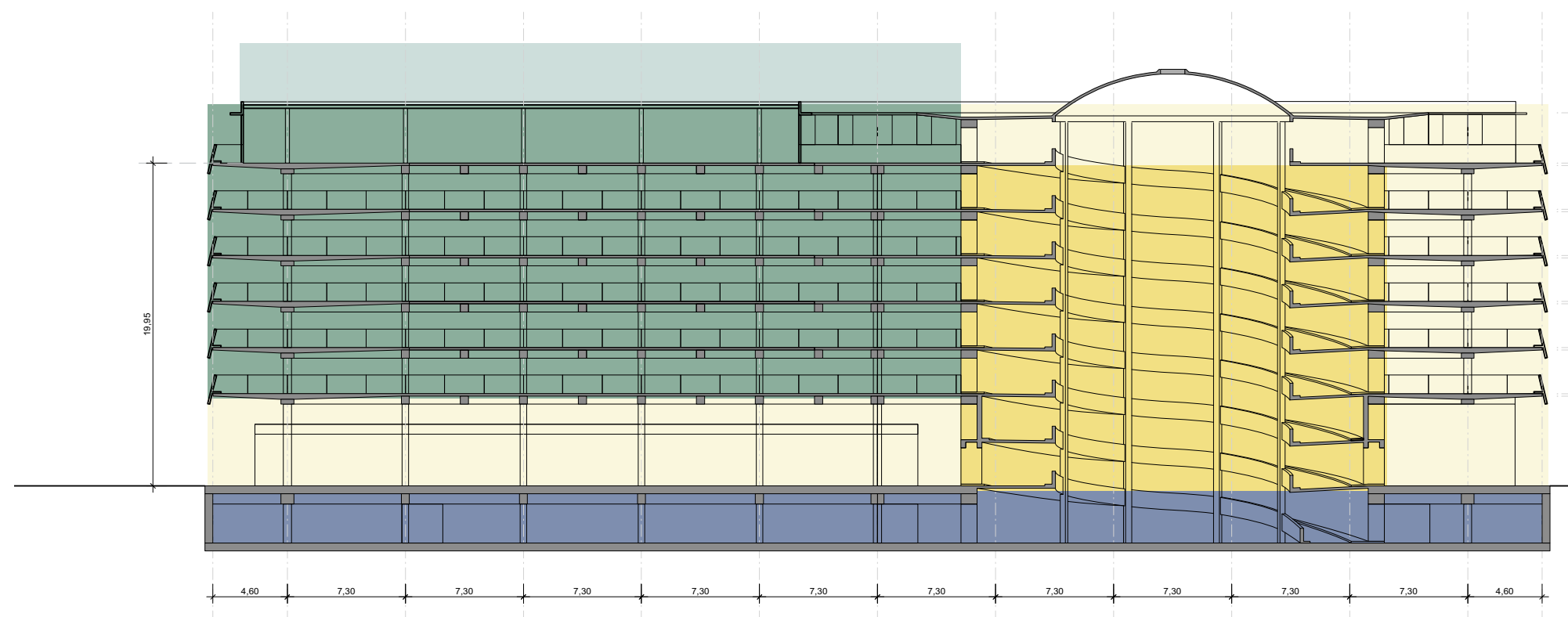
Parken:

-> vorzugsweise nur im Untergeschoss

Problematik: es sollen 200 Stelplätze erhalten bleiben  

Rotunde:  

- öffentliche Nutzung
- kulturelle Nutzung
- Als Erschließung
  - > „Als Erschließung und öffentliche Durchwegung durch das Haus“
  - > „Motor/Herzstück des Hauses“
  - > „Straße mit anliegender Infrastruktur für Wohnnutzung“
- > Nutzungstrennung/Parallelnutzung auf grund der Doppelhelix denkbar



---

## II. Parken

---



Bestand:

- Anzahl Parkplätze im Utergeschoss  
-> 118 Stellplätze
- Anzahl Parkplätze je Obergeschoss  
-> 143 Stellplätze

Gesamt: 833 Stellplätze zzgl. Dachgeschoss

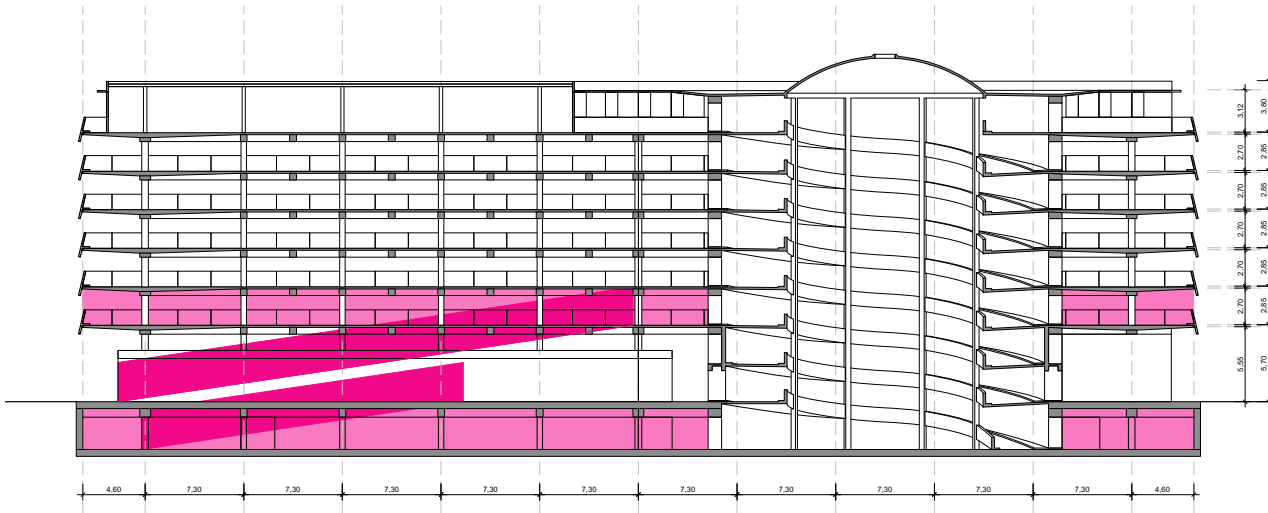
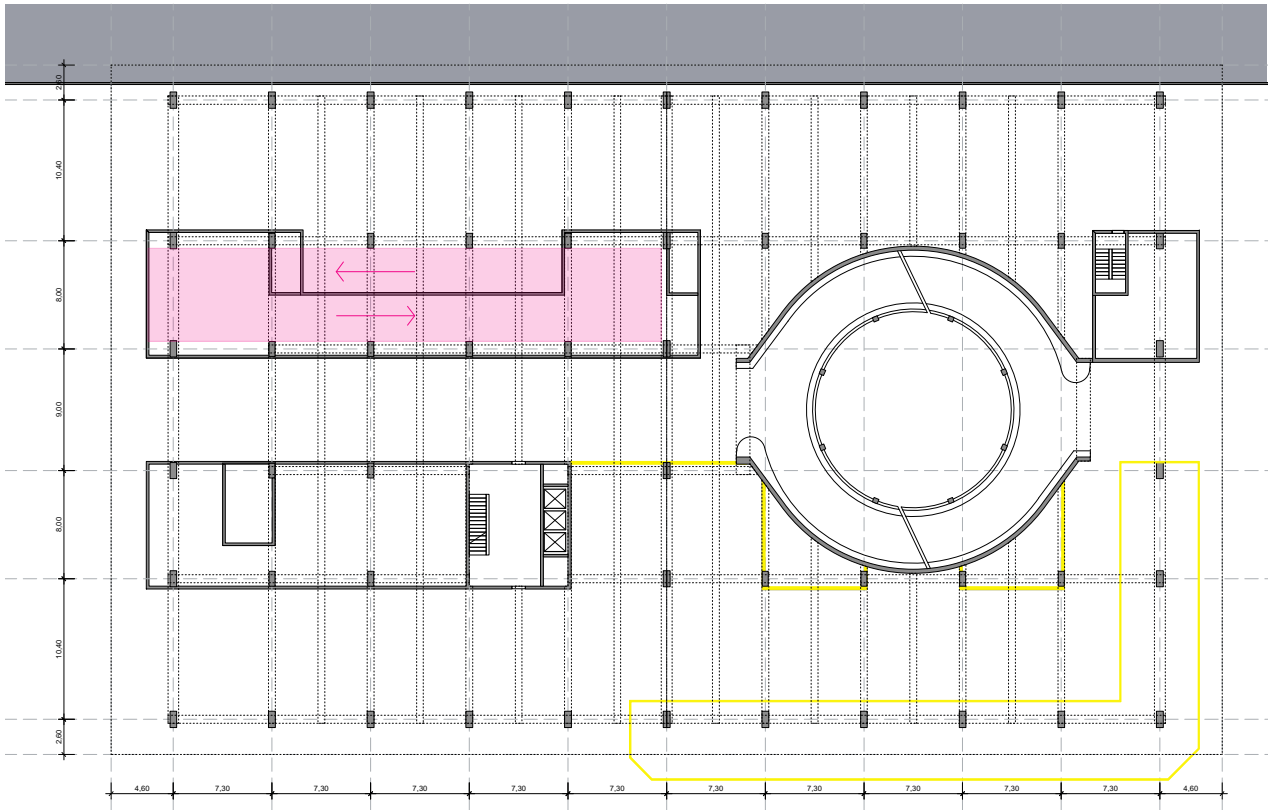
**200 Stelplätze sollen erhalten bleiben!!!**

Parken NEU

- Untergeschoss nicht ausreichend
- zusätzlich Parken im 1.OG
  - > Parallelnutzung der bestehenden Rampe durch Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer ist kritisch zu beurteilen
  - > neue Rampe erforderlich
    - Anzahl Parkplätze im UG: 106
    - Anzahl Parkplätze im 1.OG: 107
- >Gesamt: 213 Stellplätze

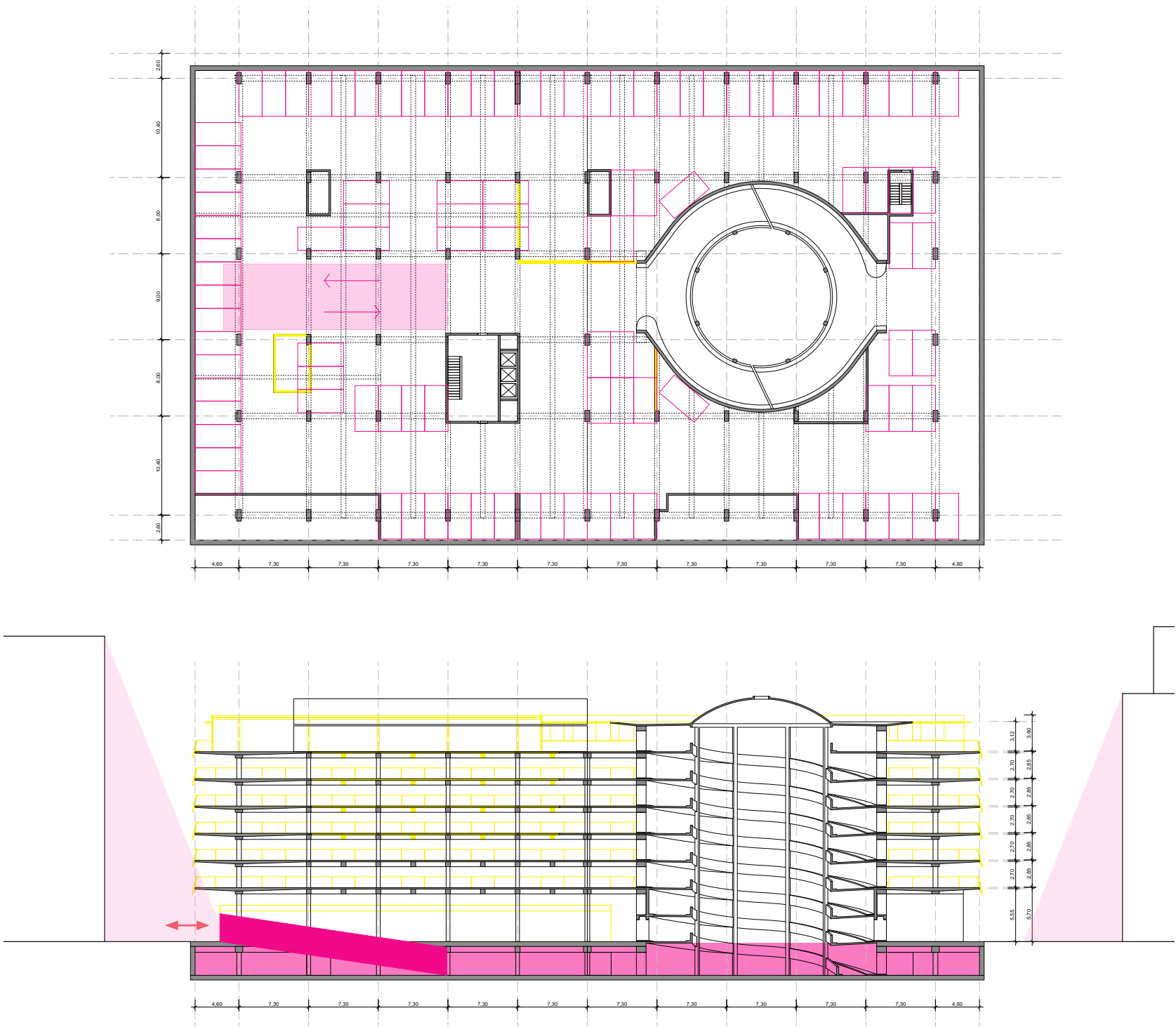
weitere Problemstellungen:

- eine neue Rampe nähme sehr viel Platz in Anspruch
- eine Parknutzung im 1.OG bringt weitere konstruktive Probleme (Dämmung, Dichtigkeit, Schallschutz etc.) mit sich



Parken ausschließlich im Untergeschoss:

- neue Rampe erforderlich  
-> klare Ein- und Ausfahrtssituation im EG
- Anzahl Stellplätze: 105



---

## III. Variante Teilabriss

---

## 298\_ROE

## Untersuchungen - Teilabriss

Variante\_01

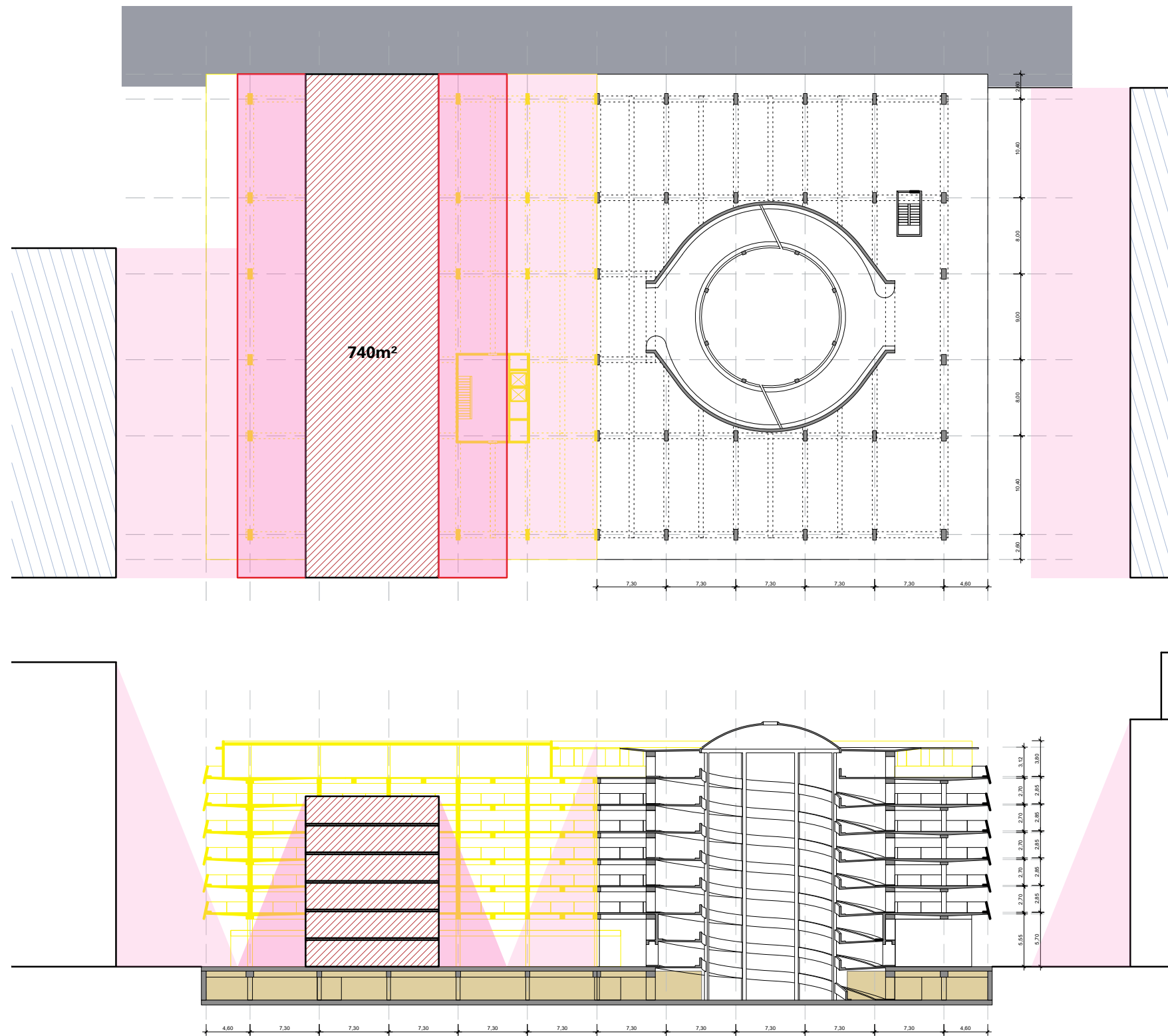
Der Gebäudeteil des Parkhauses mit der Rootunde bleibt als Denkmal erhalten.

Unter Berücksichtigung der Abstandsflächen von  $0,4 \times h$  ergibt sich maximal ein 6-geschossiger Riegel mit einer Grundfläche von  $740\text{m}^2$ .

- städtebaulich stellt diese Variante keinerlei Verbesserung dar

- unter ökologischen Aspekten ist ein Teilabriss/ Ersatzneubau nicht zu empfehlen.

- Ersatzneubau ist unwirtschaftlich





## 298\_ROE

## Untersuchungen - Teilabriss

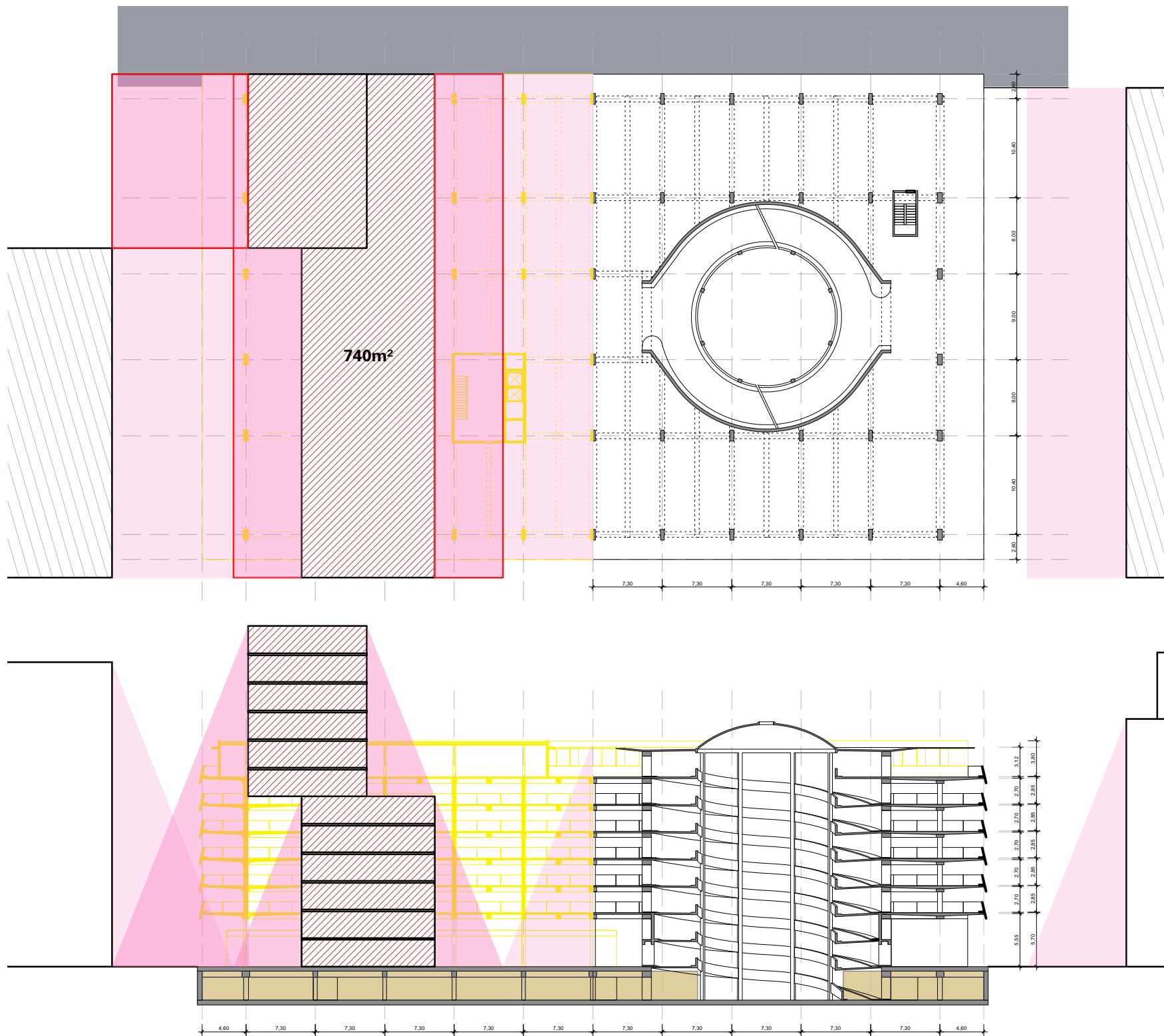
## Variante\_02

Unter Berücksichtigung der Abstandsflächen von  $0,4 \times h$  ergibt sich maximal ein 6-geschossiger Riegel mit einer Grundfläche von  $740\text{m}^2$ . An der Wasserkante könnte zusätzlich ein Hochpunkt geschaffen werden, welcher ebenfalls 6-geschossig wäre.

- ebenso wie Variante\_01 stellt diese Variante keine städtebauliche Verbesserung dar

- die Hochhausgrenze würde überschritten werden -> unwirtschaftlich

- unter ökologischen Aspekten ist ein Teilabriss/  
Ersatzneubau nicht zu empfehlen.



---

## IV. lichte Raumhöhen

---

## Problemstellung - lichte Raumhöhen

- > lichte Höhe im Bereich der Deckenfelder:  
2,70m
- > lichte Höhe im Bereich der Unterzüge:  
2,20m
- > lichte Höhe in den äußeren (rot markierten)  
Rasterfeldern:  
2,50m - 2,70m

-> Um die Anforderungen an Wärme-, und Schallschutz erfüllen zu können, wird die mindest lichte Raumhöhe von 2,40m voraussichtlich sowohl in den Bereichen der äußeren Raster-Felder (rote Flächen) als auch unterhalb der Unterzüge partiell unterschritten. Größtenteils wird die lichte Raumhöhe jedoch mindesten 2,40m betragen können.





ca. 2,40m LRH



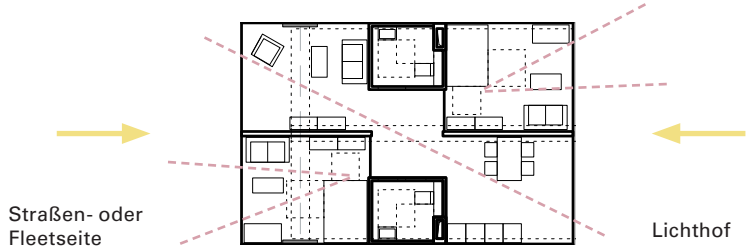
ca. 2,50m LRH



ca. 2,40m LRH



ca. 2,40m LRH



Umgang mit geringen Raumhöhen im Wohnungsbau

Zweiseitige Licht- und Sichtbezüge mittels durchgesteckter Wohngrundrisse



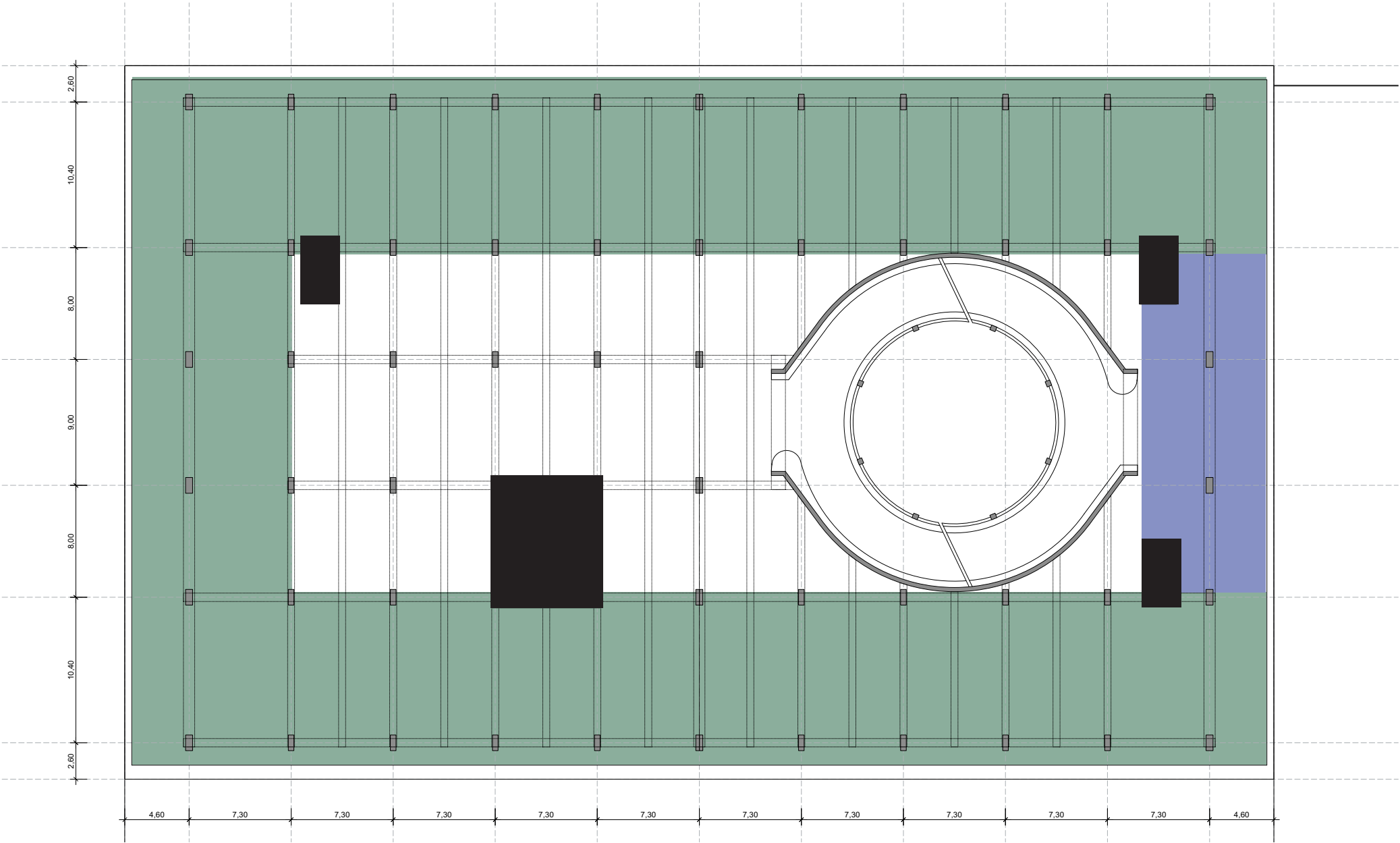
---

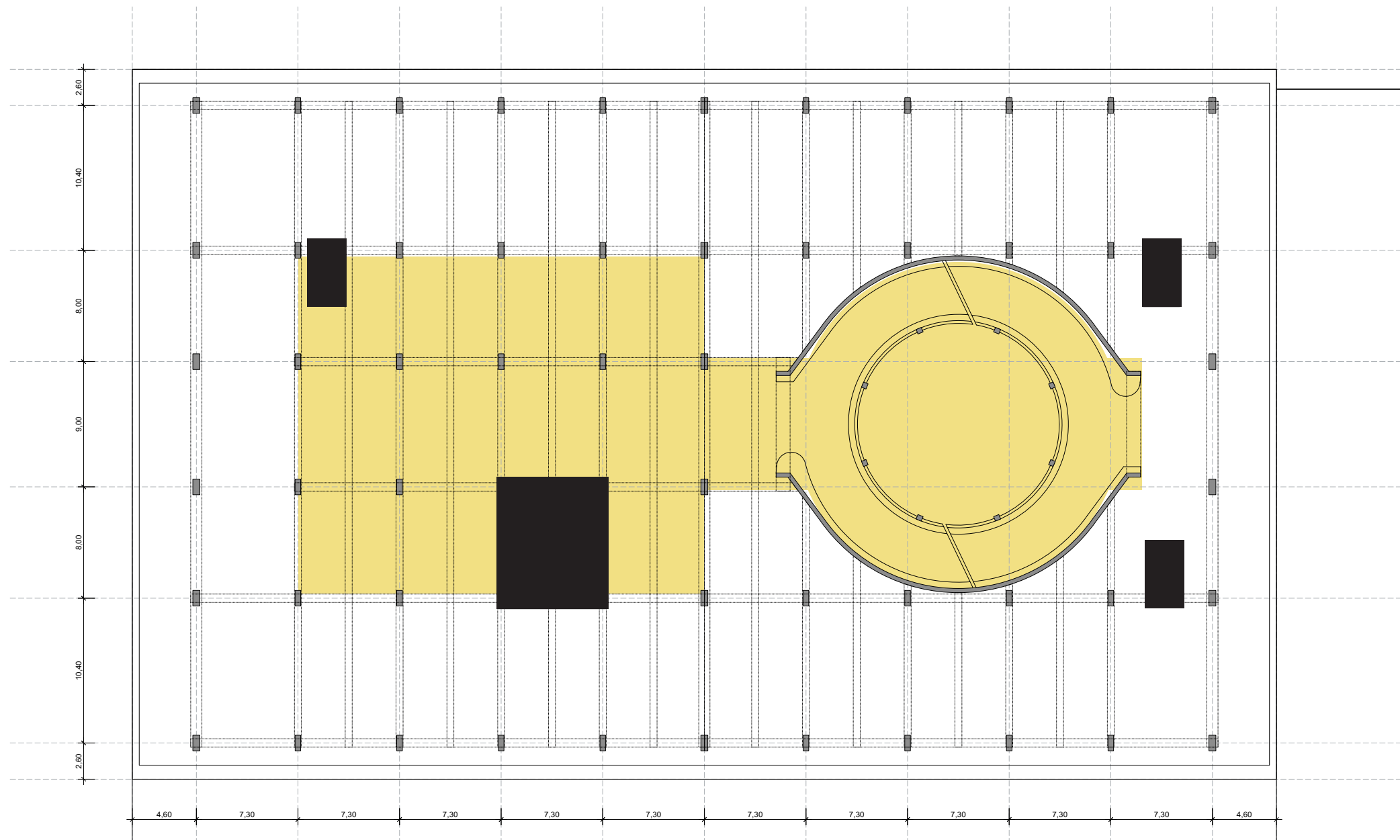
## V. Erschließung Wohnen

---

- Regelgeschoss mit maximaler Wohnnutzung +  
öffentlicher Nutzung  
-> ca. 2000m²/Geschoss

- Wegen der Fluchtweglängen sind zusätzliche  
Treppenhäuser notwendig





- Lichthof
  - > Abbruch von Deckenfeldern und Sekundärträgern aus statischer Sicht möglich
  - > Wohnhof
  - > Erschließungs-Stege / Gemeinschaftsbalkone / Gemeinschaftsflächen
- 
- Rotunde als Erschließungsfigur
  - > Freistellen des runden Körpers aus statischer Sicht möglich
  - > Eingriffe in die Außenwand der Rotunde für Sichtbeziehungen prinzipiell möglich
  - > Eingriffe in die Innenliegende Brüstung der Rotunde aus statischer Sicht nicht ohne Weiteres möglich

---

## VI. Aufstockung

---



### Tragwerk:

- ein Aufstockung von zwei Geschossen wird aus statischer Sicht ohne zusätzliche Ertüchtigungen des Bestands-Tragwerks als umsetzbar bewertet.
- > eine Aufstockung von mehr als zwei Geschossen erfordert voraussichtlich...
  - eine Ertüchtigung des bestehenden Tragwerks
  - ein selbständiges Tragwerk, über welches die Lasten bis in die Gründung abgeleitet werden

### Hochhausgrenze (22.00m über Gelände):

- aktuell liegt die OKFF bei ca. 19.95m über Gelände und somit unterhalb der Hochhausgrenze
- eine Aufstockung würde bedeuten, dass die OKFF des obersten Geschosses über 22.00m über Gelände liegt.

Nutzungen oberhalb der Hochhausgrenze erfordern zusätzliche bauliche und technische Maßnahmen.

- Bauteile müssen einer höheren Feuerwiderstandsklasse entsprechen (mind. F90)
- > Ertüchtigung des Bestandes erforderlich
- > geringere Raumhöhen/Nutzflächen
- > zusätzliche Lasten = ggf. statische Ertüchtigung erforderlich

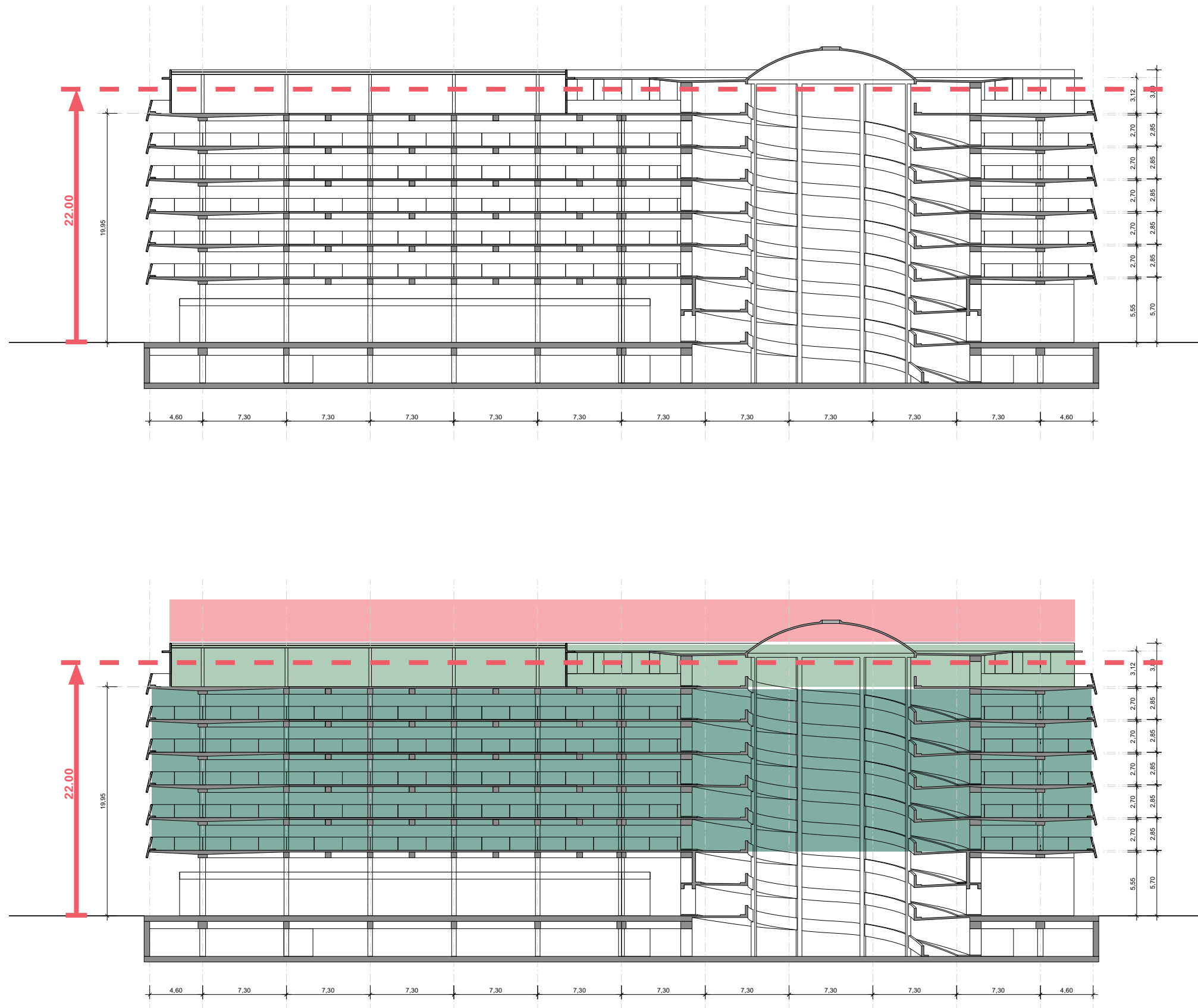
- es ist ein Feuerwehraufzug erforderlich
- > mehr Erschließungsfläche

- Treppenträume sind entsprechend der Hochhausanforderungen auszubilden
- > mehr Erschließungsfläche

- technische Maßnahmen zur Entrauchung (RDA, etc.) werden erforderlich
- > mehr Technikflächen (auf allen Geschossen)

- oberhalb der Hochhausgrenze sind nur nicht-brennbare Baustoffe zu verwenden
- > Holzbau fraglich

- Brandschnitte verkleinern sich
- > zusätzliche Brandwände über gesamte Gebäudehöhe erforderlich



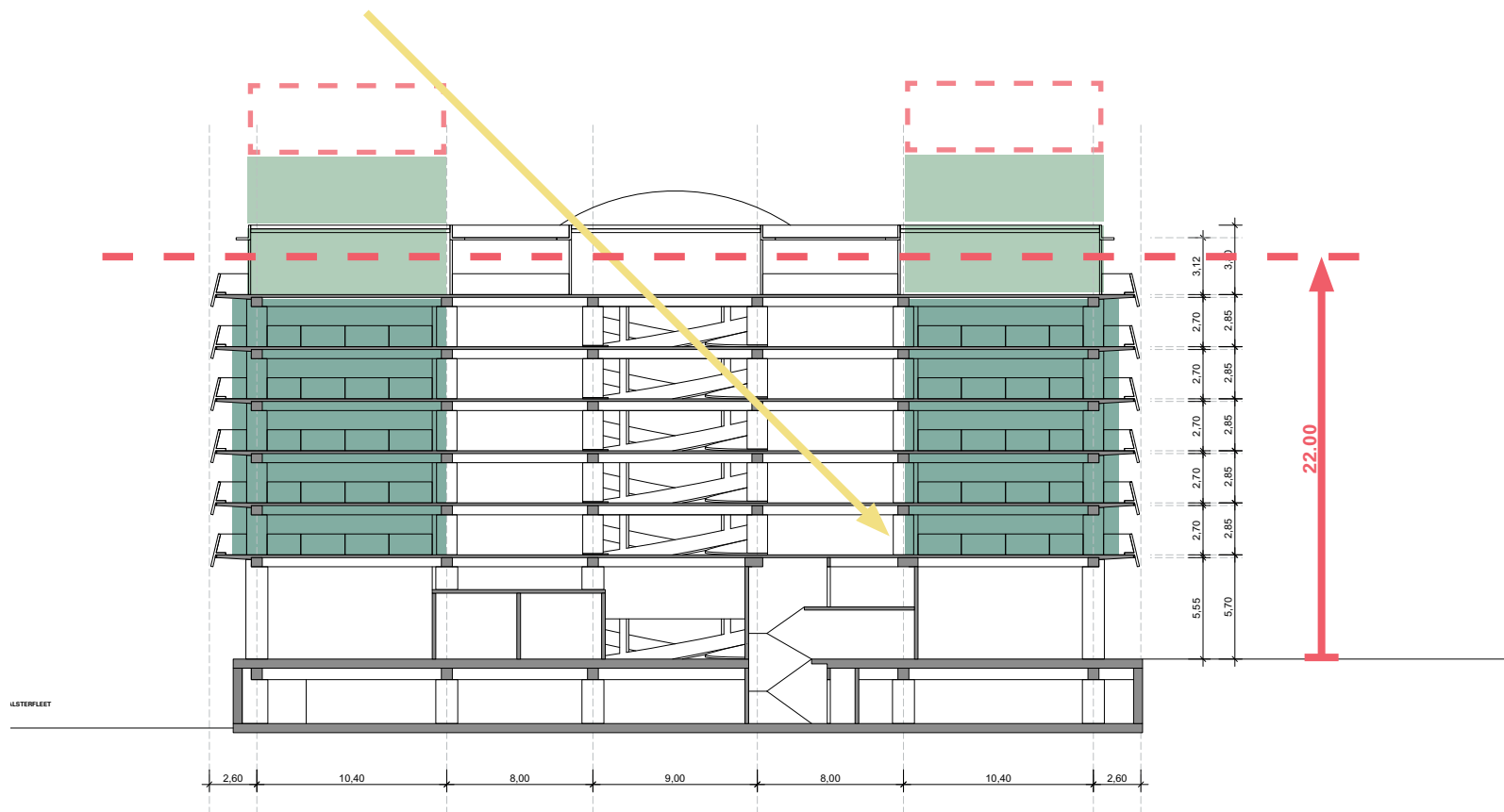
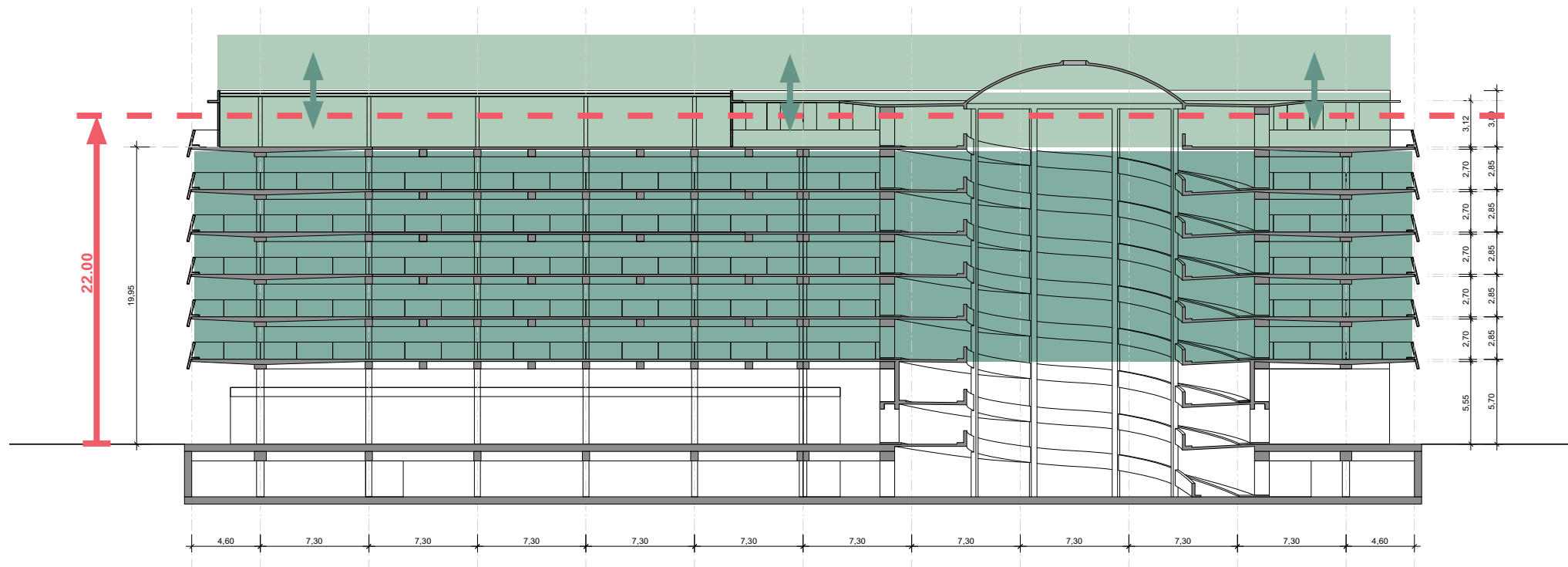
Nutzungen:

- eine Maisonette-Wohn-Typologie ist als zwei-geschossige Aufstockung ohne Anforderungen an die Hochhausrichtlinie möglich.

- separate Wohnnutzungen oder gar öffentliche Nutzungen oberhalb der Hochhausgrenze erfordern die Einhaltung der Anforderungen gem. Hochhausrichtlinie

Belichtung:

Durch den ausgeschnittenen Lichthof sind gesunde Belichtungsverhältnisse auch in den unteren Wohngeschossen gewährleistet.  
-> Bei einer mehr als zweigeschossigen Aufstockung verschlechtern sich die Belichtungsverhältnisse der unteren Wohntagen maßgeblich.



**298\_ROE**

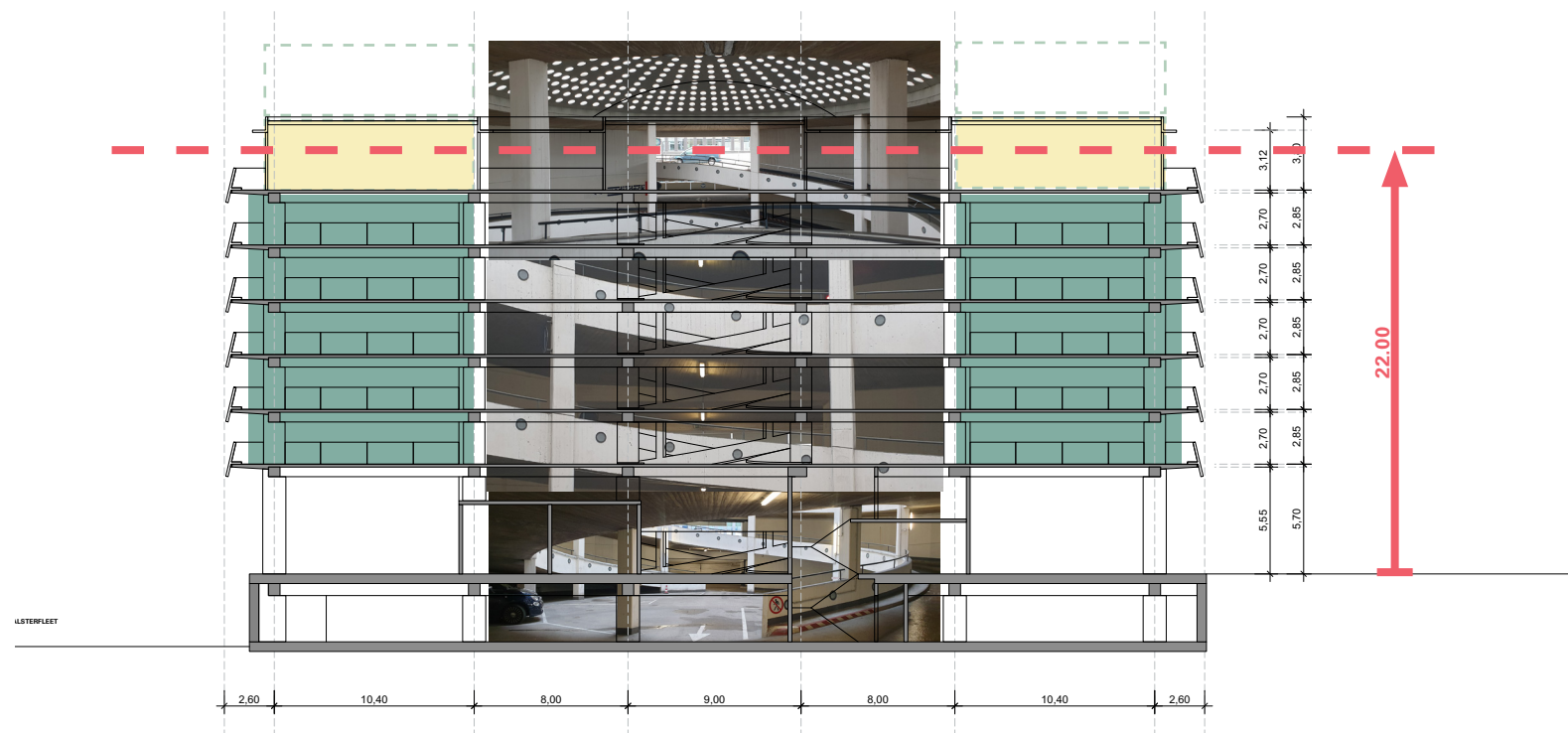
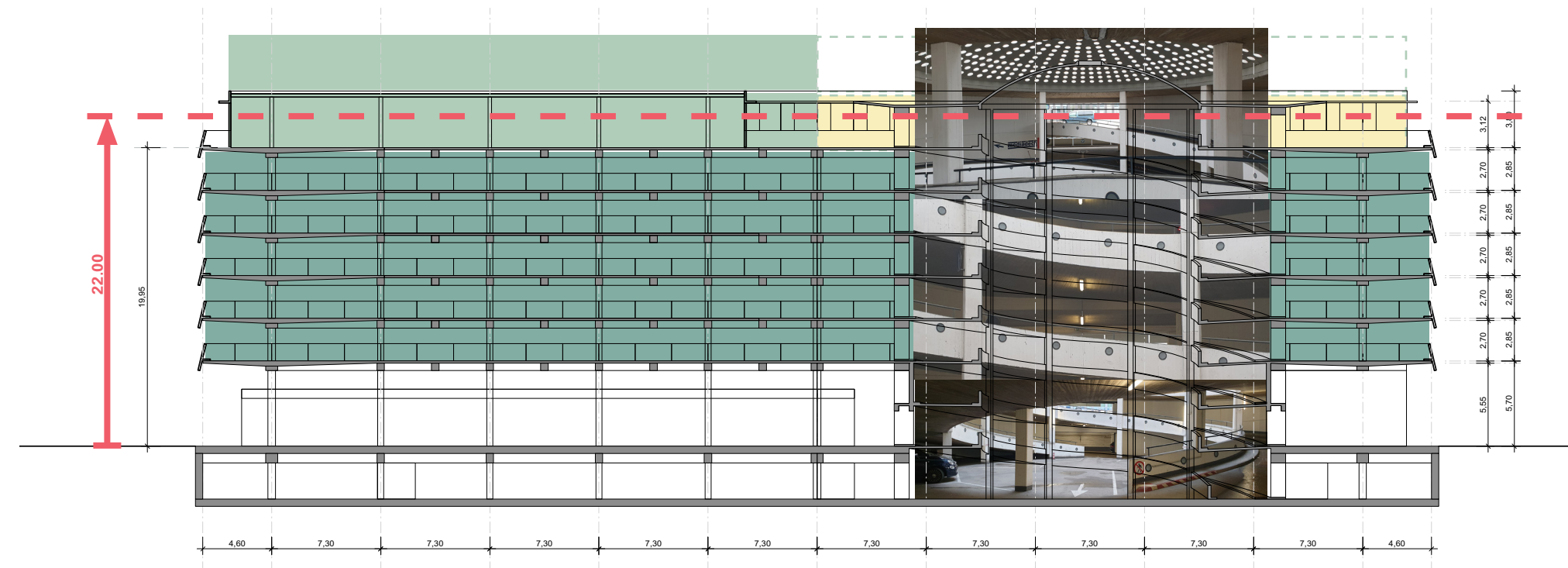
Aufstockung\_  
Respekt/Inszenierung vorhandener Qualitäten

**Respekt:**

Eine vollflächige Aufstockung und somit eine Umbauung der Rotunde würde zu Lasten der innenräumlichen Qualitäten der Rotunde ausfallen.

### Inszenierung vorhandener Qualitäten:

Eine öffentlich zugängliche Dachterrasse auf der bestehenden obersten Ebene macht die Rotunde in ihrer ursprünglichen Form sowohl für Anwohner als auch für Besucher erfahrbar.  
-> Anforderungen gem. Hochhausrichtlinie sind in diesem Fall nicht gestellt.



---

## VII. Flächen / Kosten / Finanzierung

---



# 298\_ROE

## Flächen

### Erdgeschoss

BGF gesamt:	ca. 4190m <sup>2</sup>
BGF R:	ca. 2250m <sup>2</sup>
BGF S:	ca. 1940m <sup>2</sup>

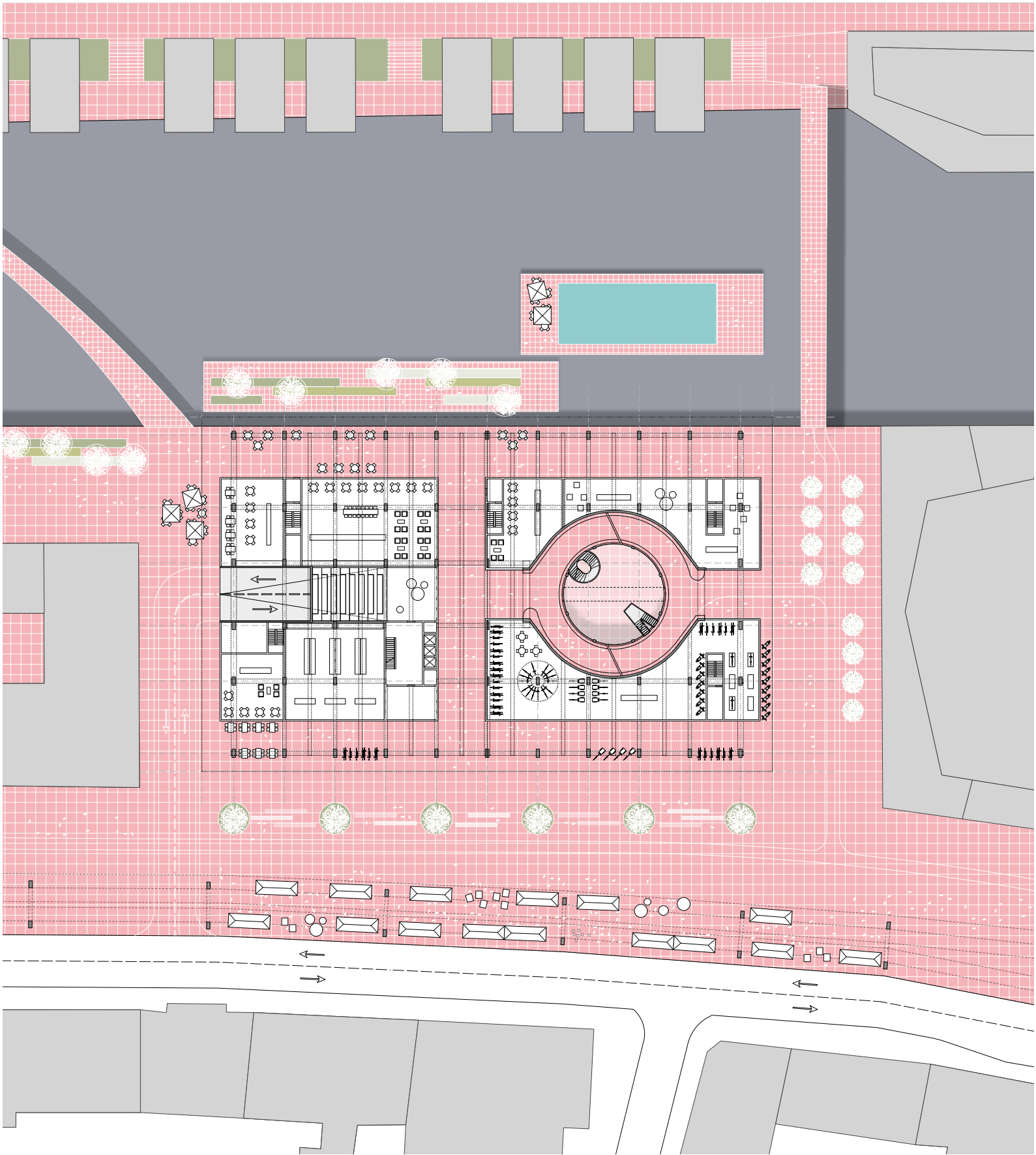
Rampe Rotunde:	ca. 298m <sup>2</sup>
Luftraum Rotunde:	ca. 165m <sup>2</sup>

Rampe neu:	ca. 100m <sup>2</sup>
------------	-----------------------

NF:	ca. 1900m <sup>2</sup>
VF (Kern):	ca. 120m <sup>2</sup>

Pontons (Badeschiff und Park)	
insgesamt ca.	770m <sup>2</sup>

Brücken:	
- ca. 56m Länge, 200m <sup>2</sup> Fläche	
- ca. 68m Länge, 230m <sup>2</sup> Fläche	



Regelgeschoss-Diagramm

Wohnfläche je Geschoss:  
Wohnfläche 1.OG - 5.OG:  
zzgl. ca. 2000m<sup>2</sup>  
Aufstockung  
  
-> ca. 12.000m<sup>2</sup>

Städtebauliche Kennzahlen:  
  
Grundstücksgröße: ca. 4700m<sup>2</sup>  
GRZ: 0,89  
GFZ (Wohnen/Obergeschosse): 2,55  
GFZ (gesamt): 3,95

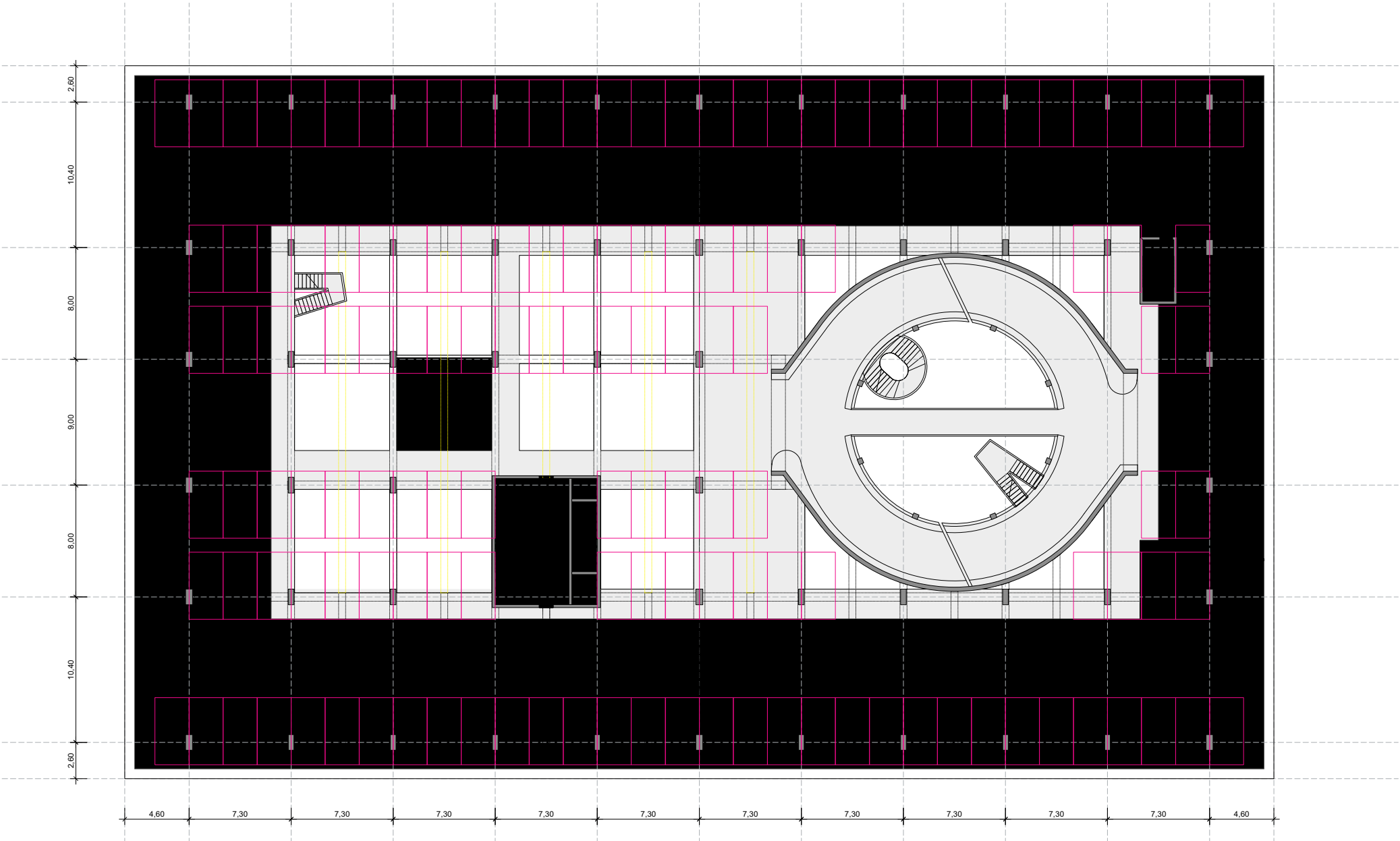
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Bauen  
Maß der baulichen Nutzung

Obergrenzen für die bauliche Nutzung  
  
Das Maß der baulichen Nutzung darf zum Beispiel folgende Obergrenzen nicht überschreiten:

Baugebiete	Grund- flächen- zahl (GRZ)	Geschoss- flächen- zahl (GFZ)	Bau- massen- zahl (BMZ)
in urbanen Gebieten (MU)	0,8	3,0	--
in Kerngebieten (MK)	1,0	3,0	--

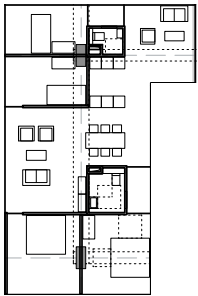
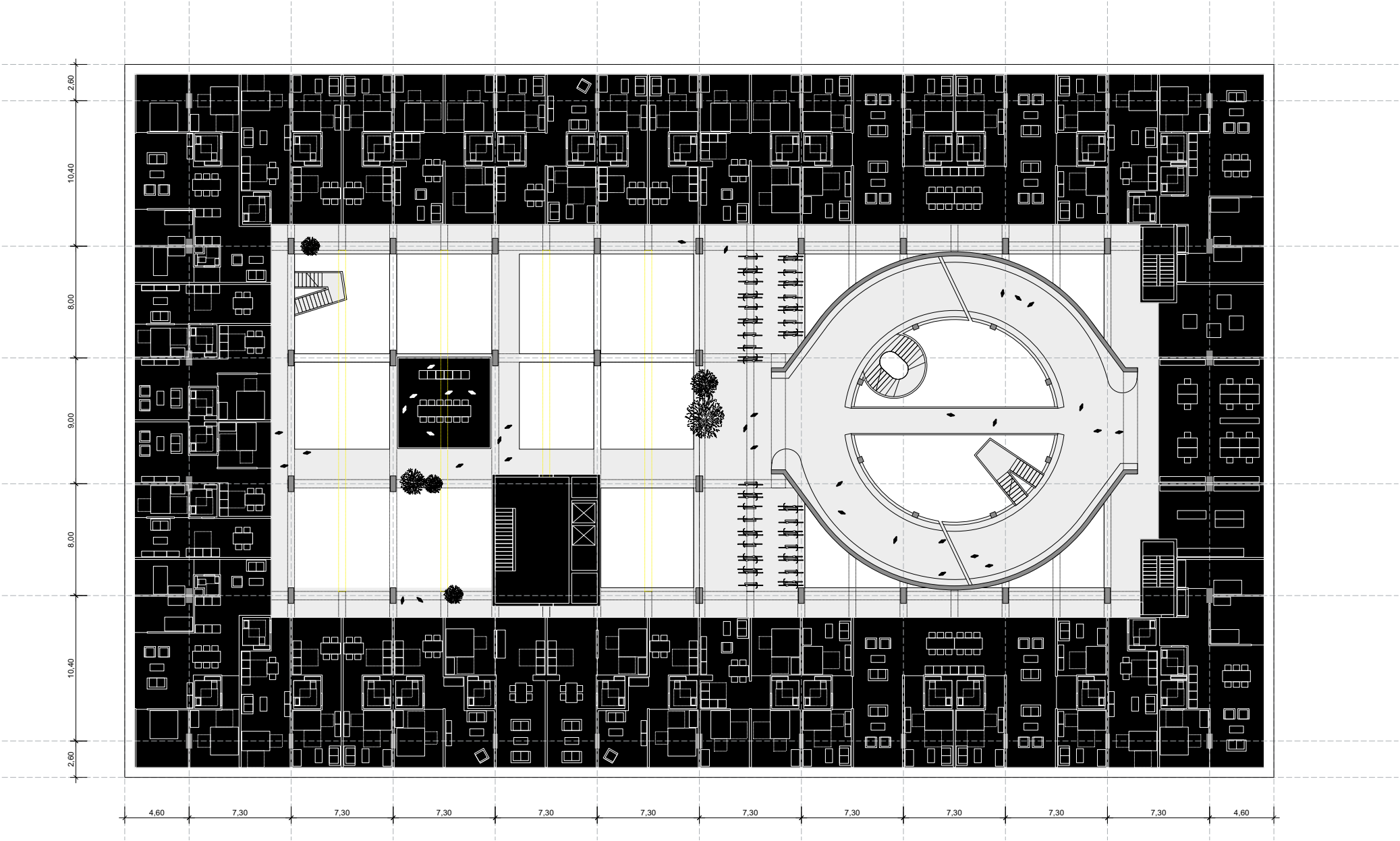
-> zum Vergleich:  
das „Holstenareal/Neue Mitte Altona“ weist  
eine GFZ-Dichte von 2,9 - 3,5 auf.



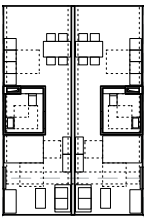
Regelgeschoss-Grundriss-Skizze

BGF: ca. 3455m<sup>2</sup>  
BGF R: ca. 2380m<sup>2</sup>  
BGF S: ca. 1075m<sup>2</sup>

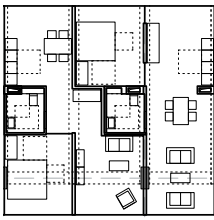
NF: ca. 1953m<sup>2</sup>  
VF (Kern): ca. 103m<sup>2</sup>



5-Zi-Whg  
ca. 110m<sup>2</sup>



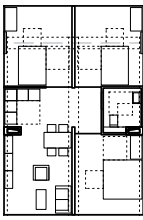
1,5-Zi-Whg  
ca. 35m<sup>2</sup>



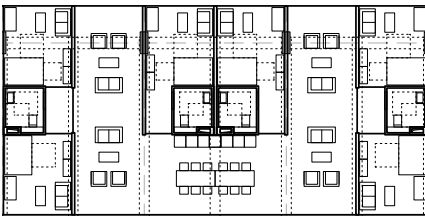
2-Zi-Whg  
ca. 54m<sup>2</sup>



3-Zi-Whg/WG  
ca. 73m<sup>2</sup>



4-Zi-Whg  
ca. 74m<sup>2</sup>



Clusterwohnen  
ca. 200m<sup>2</sup>

Schemagrundrisse, nur beispielhaft

Wohnungsmatrix-Schemagrundrisse

Wohnungsgrößen:  
- 1-Zi-Whg bis 5-Zi-Whg  
- Clusterwohnungen

Wohnformen:  
- Azubi-Wohnen  
- Micro-Living  
- Sozial-Wohnen  
- Mehrgenerationen-Wohnen  
- Wohngemeinschaften / Clusterwohnen  
- Maisonette-Wohnen

Dachgeschoss/Aufstockung - Grundriss-Skizze

Wohnen OG 6:

BGF: ca. 1553m<sup>2</sup>  
BGF R: ca. 1220m<sup>2</sup>  
BGF S: ca. 333m<sup>2</sup>

NF: ca. 1098m<sup>2</sup>  
VF (Kern): ca. 63m<sup>2</sup>

Wohnen OG 7:

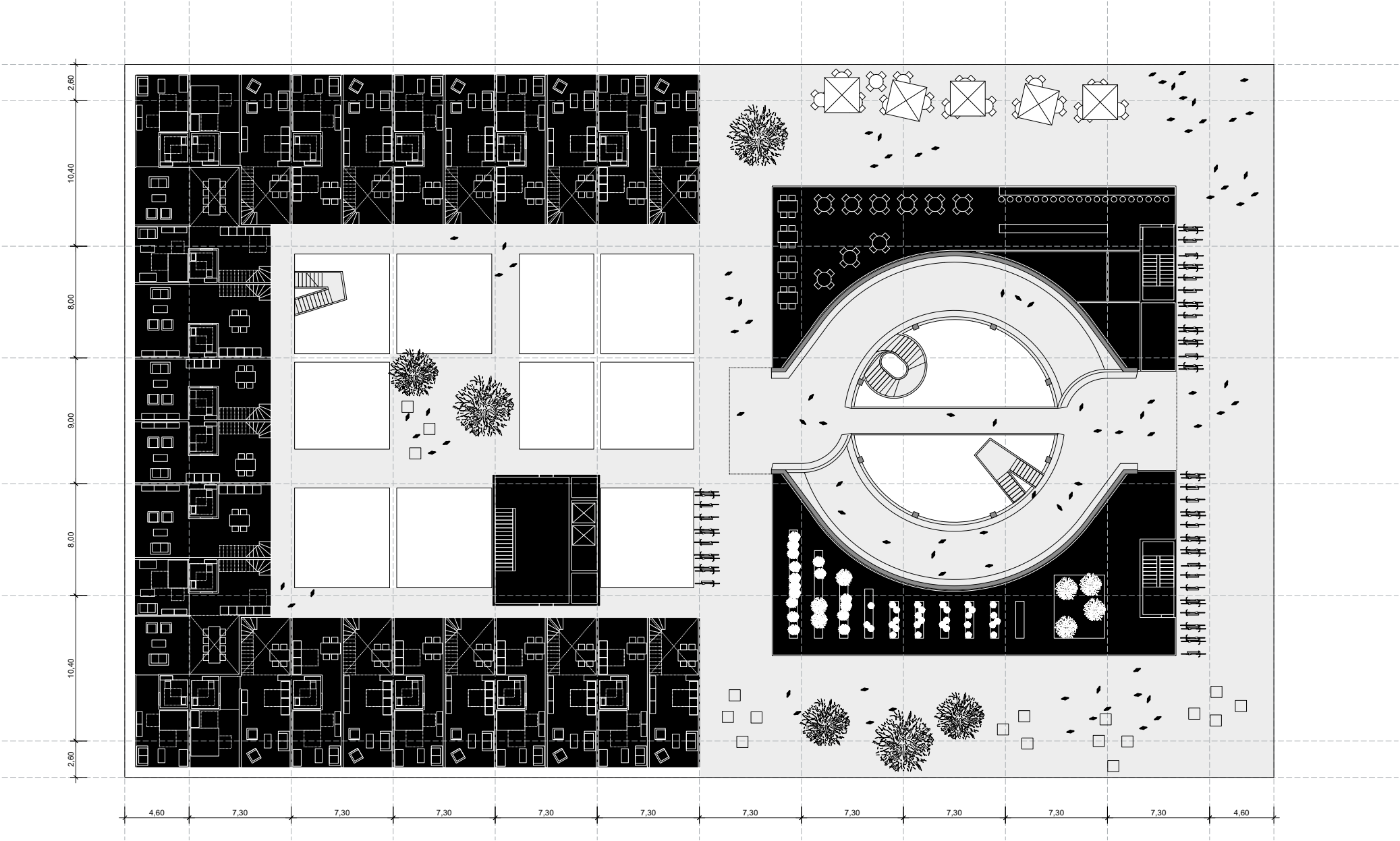
BGF: ca. 1220m<sup>2</sup>

NF: ca. 1098m<sup>2</sup>

Stadtbalkon / Dachbar (OG6)

BGF: ca. 1992m<sup>2</sup>  
BGF R: ca. 480m<sup>2</sup>  
BGF S: ca. 1512m<sup>2</sup>

NF: ca. 401m<sup>2</sup>  
VF (Kern): ca. 40m<sup>2</sup>





298\_ROE

Parkhaus Herrlichkeit - Hamburg Rödingsmarkt

Kennwerte - Umbau/Revitalisierung

Stand: 24.09.2021  
siehe auch Hinweise Deckblatt sowie Annahmen

Baukonstruktion		Anmerkungen	Bezug	Bezug	GP netto	EP netto
100	Grundstück	keine Kosten enthalten			- €	
200	Herrichten und Erschließen	Abbruch in KG 390	BGF(R+S)	30.406 m²	243.248 €	~8 €
300	Baukonstruktion		BGF(R+S)	30.406 m²	47.400.000 €	~1.560 € 79%
310	Baugrube	keine Annahmen	BGI		- €	~0 €
320-360	Rohbau/Tragwerk		BGF	30.406 m²	10.650.000 €	~360 €
330	Fassade		AWF	10.532 m²	12.060.000 €	~1.150 €
	Bestandsfassade ertüchtigen		m²AWF	4.850 m²	1.454.850 €	~300 €
	Fassade EG		m²AWF	2.138 m²	2.778.750 €	~1.300 €
	Aluminium-Pfosten-Riegel-Konstruktion					
	Zulage PR-Konstruktion, Tür 1-flg.					
	Zulage PR-Konstruktion, Dreh- Kipp Konstruktion					
	hochwertige Aussenwandverkleidungen					
	Fassade 1.OG -6.OG		m²AWF	3.843 m²	3.074.000 €	~800 €
	Holz-Aluminiumfenster					
	Zulage Sonnenschutzverglasung					
	Zulage Schallschutz					
	VSG-Absturzverglasung					
	Zulage Öffnungsflügel klein					
	Fenstergriff (Standard) Edelstahloptik					
	hochwertige Aussenwandverkleidungen					
	Fassade 1.OG -6.OG Innenhof		m²AWF	2.683 m²	2.146.000 €	~800 €
	Holz-Aluminiumfenster					
	VSG-Absturzverglasung					
	Zulage Öffnungsflügel klein					
	Zulage Sonnenschutzverglasung					
	Fenstergriff (Standard) Edelstahloptik					
	Fassade Aufstockung		m²AWF	1.604 m²	1.282.880 €	~800 €
	Aluminiumfenster					
	VSG-Absturzverglasung					
	Zulage Öffnungsflügel klein					
	Zulage Sonnenschutzverglasung Süd					
	Fenstergriff (Standard) Edelstahloptik					
	Fassade sonstiges		m²AWF	10.532 m²	1.316.513 €	~125 €
	Staketengeländer					
	Stabstahlgeländer Absturzsicherung					
	Glasgeländer Dachterrasse					
	Fassadenrinnen					
360	Dach		DAF	4.190 m²	2.500.000 €	~600 €
320-370	Ausbau		NRF	30.406 m²	13.210.000 €	~440 €
	Grundausbau			18.981 m²	3.701.381 €	~200 €
	Ausbau Untergeschoss			3.925 m²	925.422 €	~240 €
	Ausbau Wege/Flur/Erschließung			9.160 m²	1.832.000 €	~200 €
	Ausbau öffentliche Bereiche			2.010 m²	1.271.325 €	~633 €
	Ausbau Wohnen			13.046 m²	5.476.059 €	~420 €
	Sonstige Maßnahmen für Baukonstruktion incl. weicher Abbruch, und EG		BGF	30.406 m²	4.420.000 €	~150 €
	Baustellereinrichtung		BGF	30.406 m²	2.432.480 €	~80 €
	Weicher Abbruch (Deckenfelder etc.)		BGF	30.406 m²	1.672.330 €	~60 €
	Abbruch Erdgeschoss		BRI	4.190 m³	104.750 €	~30 €
	Abbruch Mediadeck		BRI	8.024 m³	200.600 €	~30 €
390.1	Zulagen					
	Zulage übergeordnete Baulogistik		BGF	30.406 m²	769.000 €	~30 €
	Zulage erweiterte Brandschutzmaßnahmen		BGF	30.406 m²	692.000 €	~30 €
	Zulage Schallschutzmaßnahmen/ Lärmpegelbereiche V-VI anteilig KG330		AWF	10.532 m²	1.206.000 €	~120 €
	Unwägbarkeiten		Faktor	4%	1.821.000 €	~60 €



298\_ROE

Parkhaus Herrlichkeit - Hamburg Rödingsmarkt

Kennwerte - Umbau/Revitalisierung

Stand: 24.09.2021  
siehe auch Hinweise Deckblatt sowie Annahmen

Baukonstruktion		Anmerkungen	Bezug	Bezug	GP netto	EP netto
400	Technischer Ausbau		BGF(R)	21.246 m²	12.300.000 €	~580 € 21%
410-490	Technische Anlagen		BGF(R)			
	Grundausbau		BGF(R)	21.246 m²	2.124.600 €	~100 €
	Ausbau Wohnen		BGF(R)	21.246 m²	7.754.790 €	~365 €
410	Abwasser, Wasser, Gas		BGF(R)		2.656.000 €	~130 €
420	Wärmeversorgungsanlagen		BGF(R)		1.806.000 €	~90 €
430	Lufttechnische Anlagen		BGF(R)		2.077.000 €	~100 €
440	Starkstromanlagen		BGF(R)		2.231.000 €	~110 €
450	Fernmeldeanlagen		BGF(R)		1.063.000 €	~60 €
460	Förderanlagen		BGF(R)		288.000 €	~20 €
470	Nutzungsspezifische Anlagen		BGF(R)		- €	~0 €
480	Gebäudeautomation		BGF(R)		255.000 €	~20 €
490	Sonstiges		BGF(R)		723.000 €	~34 €
	Unwägbarkeiten		Faktor	10%	1.110.000 €	
500	Außenanlagen		m²AF	1.110 m²	560.000 €	~510 €
600	Kunst / Besondere Ausstattung	keine Kosten enthalten	BGF(R+S)		- €	
	Zwischensumme		BGF(R+S)	30.406 m²	60.503.248 €	~1.990 €
700	Baunebenkosten				15.130.000 €	~25%
710	Bauherrenaufgaben				1.967.000 €	
720	Vorbereitung der Objektplanung				152.000 €	
730	Objektplanung Architekten- und Ingenieurleistungen allgemein				10.667.000 €	
740	Fachplanungen, Gutachten und Beratung allgemein				1.513.000 €	
750	Künstlerische Leistungen				76.000 €	
760	Allgemeine Baukosten				303.000 €	
790	Sonstige Baunebenkosten				454.000 €	
GP	Generalplanerzuschlag in Teilen KG 730/740				- €	
800	Finanzierung	keine Kosten enthalten				
100-800	Gesamt netto		BGF(R+S)	30.406 m²	75.633.248 €	~2.490 €
300-400	Gesamt netto		BGF(R+S)	30.406 m²	59.700.000 €	~1.970 € 100%

\*Es handelt sich hier um Kennwerte/Annahme, die als **Mischkalkulation** auf Basis von internen Daten, aus Einzelermittlungen und von konkreten Planungsabsichten ermittelt wurden.



Alle Angaben vorbehaltlich den von  
Höhler und Partner gemachten Anmerkungen  
aus dem Dokument:  
PRHH\_210924\_KoRa\_Machtbarkeit\_H+P

---

## VIII. Unwägbarkeiten / allg. Hinweise

---

---

**Planunterlagen:**

- Die als Grundlage für diese Konzeptstudie dienenden Planunterlagen basieren auf einem vor Ort selbsterstellten Aufmaß.  
In den Zeichnungen angegebene Maße und Bauteile können von den realen Dimensionen abweichen.
- Es liegen keine offiziellen Planunterlagen zur städtebaulichen Situation vor (Abstände zu Nachbargebäuden, Grundstücksgröße, etc.).  
Die hier getroffenen Angaben sind aus öffentlich zugänglichen Planunterlagen ermittelt und können von der realen Situation abweichen.
- Planunterlagen seitens eines Vermessungs-Ingenieurs liegen nicht vor.
- Planunterlagen zu TGA-Installationen und zur anliegenden technischen Infrastruktur liegen nicht vor.

---

**Tragwerk:**

- Angaben zum Tragwerk können nur als Annahme getroffen werden. Es liegen keine Informationen zur Gründung, zur Bewehrung und zu statischen Berechnungen des Bestandsgebäudes vor. Eine tiefer gehende statische Analyse der Bestandsstruktur ist bisher nicht erfolgt.

---

**Brandschutz:**

- Eine brandschutztechnische Untersuchung der Bestandsbauteile liegt nicht vor.

---

**Bauphysik:**

- Eine bauphysikalische Untersuchung hat im Rahmen dieser Konzeptstudie nicht stattgefunden.

---

**Bauakustik / Schallschutz:**

- Angaben zur Bauakustik und zum Schallemissionseintrag liegen dieser Konzeptstudie nicht zugrunde. Aufgrund der Nähe der Hochbahn (U-3) und des hohen Verkehrsaufkommens in unmittelbarer Nähe zu dem Grundstück, ist von einer erhöhten Schallemission auszugehen, welche evtl zusätzliche bauliche Maßnahmen erfordern würde.

---

**Bestandsnutzungen / Altlasten:**

- Informationen über eventuell belastete Bauteile liegen nicht vor. Der Rückbau / Abbruch der bestehenden Nutzungen im Erdgeschoss (Waschstraße, Tankstelle, Werkstatt, etc.) als auch im Dachgeschoss (Mediadeck) kann erhöhte Anforderungen an die Entsorgung der Abbruchmaterialien erfordern.

---

© EM2N Zürich. Alle Rechte vorbehalten.

# EM2N

Architekten Berlin GmbH  
Mathias Müller | Daniel Niggli

Brunnenstraße 9  
D-10119 Berlin

T +49 (0)30 585 83 46 30  
F +49 (0)30 585 83 46 32

em2n@em2n.de | [www.em2n.de](http://www.em2n.de)