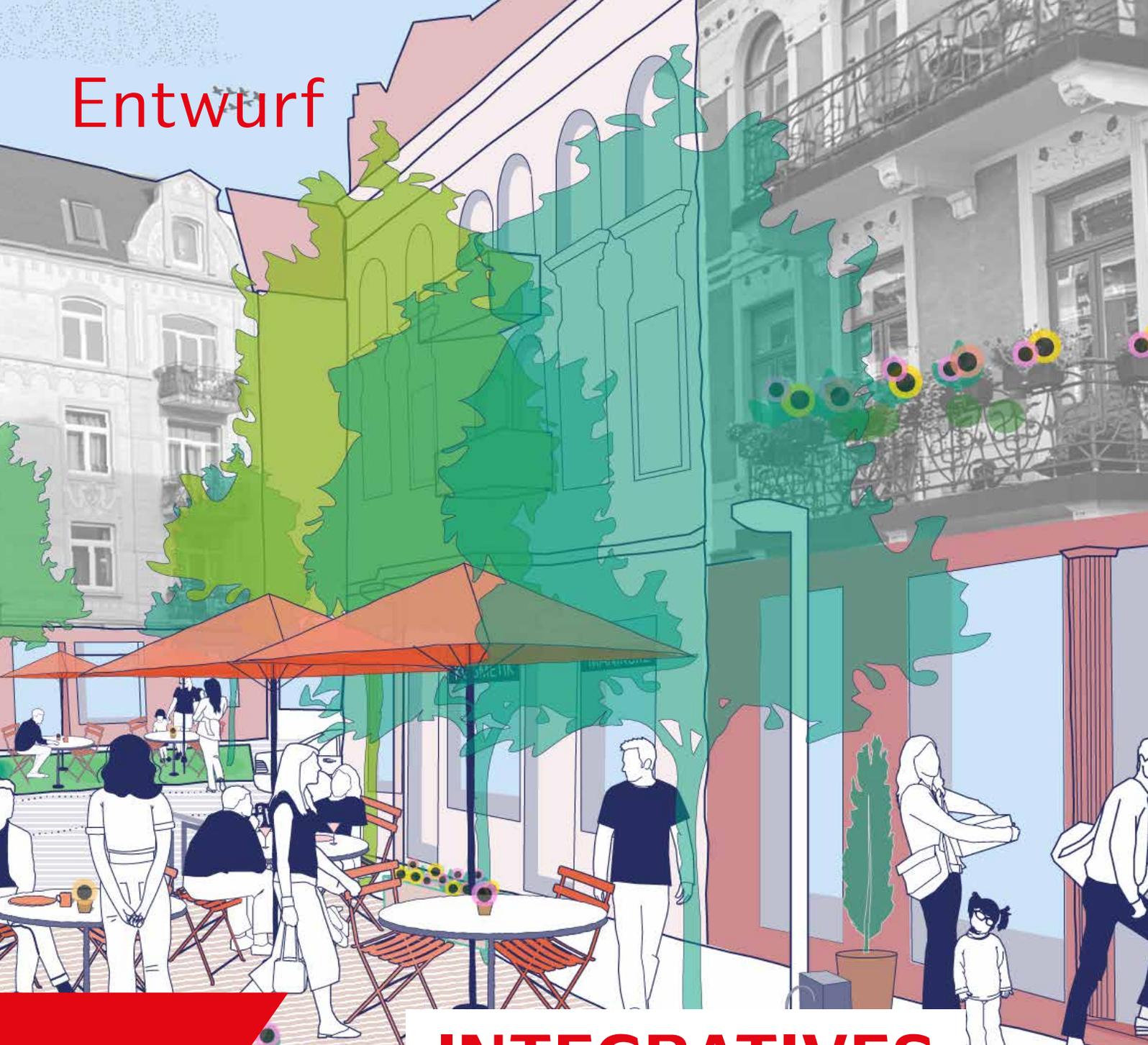


Entwurf



**INTEGRATIVES**  
**INNENSTADTKONZEPT**  
**BERGEDORF**

Eine stadt-, verkehrs- und  
freiraumplanerische Zukunftsperspektive

# IMPRESSUM

## *Auftraggeberin*



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Bergedorf  
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung  
Übergeordnete Planung  
Wentorfer Straße 38a  
D- 21029 Hamburg

## *Auftragnehmer:innen*

Yellow Z Berlin  
Abel Bormann Koch PartGmbH  
Choriner Str. 55  
D-10435 Berlin  
T+4930 439717970  
[www.yellowz.net](http://www.yellowz.net)  
Oliver Bormann, Berin Ergin

steg Hamburg mbH  
Schulterblatt 26-36  
D-20357 Hamburg  
[www.steg-hamburg.de](http://www.steg-hamburg.de)  
T +4940 4313930  
Jan Krimson, Anke Ruckes, Andrea Soyka

schöne aussichten landschaftsarchitektur  
Blank | Soyka PartGmbH  
Hamburg, Kassel, Berlin  
[www.schoenaussichten.net](http://www.schoenaussichten.net)  
T +4940 368200000  
Clara Sander, Nikolai Soyka

Juni 2023

Weitere Informationen finden Sie unter:  
[www.hamburg.de/bergedorf/stadtplanung](http://www.hamburg.de/bergedorf/stadtplanung)

Alle Abbildungen sind, sofern nicht gekennzeichnet, durch Yellow Z/  
steg Hamburg/ schöne aussichten landschaftsarchitektur erstellt.

**INTEGRATIVES  
INNENSTADTKONZEPT  
BERGEDORF**



## VORWORT



1 Cornelia Schmidt-Hoffmann © Bezirksamt Bergedorf

Sehr geehrte Bergedorferinnen und Bergedorfer,

mit großer Freude präsentiere ich Ihnen unser neues Innenstadtkonzept, das darauf abzielt, unsere Innenstadt zu beleben und wieder zu einem florierenden Zentrum des Lebens, der Kultur und der Wirtschaft zu machen.

Das Konzept umfasst strategische Lösungsansätze für die Aufwertung des öffentlichen Raums, die städtebauliche Weiterentwicklung und die Verbesserung der Infrastruktur. Wir wollen einladende Grünflächen schaffen, attraktive Plätze gestalten und die Mobilität in und um die Innenstadt optimieren. Bei der Erarbeitung dieses Konzepts haben wir mit vielen fachkundigen Partnern zusammengearbeitet, darunter der steg Hamburg, Yellow Z und Schöne Aussichten Landschaftsarchitektur. Gemeinsam haben wir mit Fachkompetenz und innovativen Denkansätzen eine vielversprechende Zukunftsvision entwickelt, die wir Ihnen mit diesem Konzept vorstellen möchten.

Um sicherzustellen, dass das Konzept auch die Bedürfnisse und Wünsche der Bergedorferinnen und Bergedorfer widerspiegelt, wurden im Vorfeld Workshops mit politischen Entscheidungsträgern und Akteuren der Innenstadt abgehalten. Diese Diskussionen haben wertvolle Einblicke in die Entwicklungsperspektiven und -möglichkeiten geliefert.

Wir sind bereit, mutige Schritte zu unternehmen und gemeinsam mit Ihnen die Innenstadt zu einem lebendigen und attraktiven Ort zu machen. Das Innenstadtkonzept bietet eine solide Grundlage für unser Vorhaben, die Innenstadt bis 2035 weiterzuentwickeln.

Wir sind zuversichtlich, dass diese Initiative eine positive Wirkung auf die Bergedorfer Innenstadt haben wird und freuen uns auf Ihre weitere aktive Beteiligung und Unterstützung auf diesem Weg.

Herzliche Grüße,  
Cornelia Schmidt-Hoffmann  
Bezirksamtsleiterin



2 Blick über Bergedorf © Bezirksamt Bergedorf

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>08</b>	<b>01 Ausgangslage und Aufgabenstellung</b>
10	Einführung
14	Methodik und Arbeitsprozess
<b>18</b>	<b>02 Grundlagen und Analyse</b>
20	Urban Mapping
26	Zusammenschau vorhandener Planungen und Konzepte
32	Status Quo Analyse
<b>44</b>	<b>03 Zukunftsperspektive</b>
46	Strategische Leitlinien
54	Entwicklungsplan
<b>56</b>	<b>04 Aktionsplan und Lupenräume</b>
58	Aktionsplan
64	Lupenräume
66	Lupenraum Reetwerder/ Alte Holstenstraße
72	Lupenraum Bahnhofsvorplatz Lohbrügge
78	Lupenraum Sander Markt
84	Lupenraum Hinterm Graben
<b>90</b>	<b>05 Ausblick</b>

# 01 AUSGANGSLAGE & AUFGABEN- STELLUNG

Peter Peter

BUTLERS

back  
WERK

Ernstings family

TAMAYUS

Am Mohnhof  
finden Sie:

MARKS Einrichtungen

← Neuer Weg

P Freizeitsplatz

Kita Neuer Mohnhof

Praxen im Neuen Mohnhof

P Neuer Mohnhof

20%  
auf alles



## EINFÜHRUNG

Bergedorf wächst. Im flächengrößten Bezirk Hamburgs entstanden - und entstehen - neuer Wohnraum, zusätzliche Arbeitsplätze und weitere Angebote wie neue Kulturstätten (das Körber Haus). Darunter sind eine Reihe von gemischt genutzten Quartieren, also z.B. Vorhaben mit Einzelhandel, Büro und Wohnen, ergänzt um Neubauvorhaben und Erweiterungen von Grundschulen und weiterführenden Schulen. Diese dynamische Entwicklung zur Weiterentwicklung und Ergänzung des Bestehenden findet insbesondere im urbaneren Teil des Bezirks im sogenannten Kernbereich (Stadtteile Bergedorf, Lohbrügge und Neuallermöhe), nördlich der A25 statt. Die Entwicklungen haben Einfluss auf das Bergedorfer Zentrum sowie direkt angrenzende Teilräume in Hinblick auf Kaufkraft, Erreichbarkeit und Attraktivität und stellen den Innenstadtbereich vor Herausforderungen und Chancen.

Der Bezirk Bergedorf verfügt über ein gewachsenes Zentrum, welches sich über die beiden Stadtteile Bergedorf und Lohbrügge erstreckt. Charakteristisch sind der urbane und historisch gewachsene Stadtkern, der auch oberzentrale Bedeutung für das Umland übernimmt sowie die bis an den Bergedorfer Stadtkern heranreichenden Wohn- und Gewerbegebiete unterschiedlicher Prägung: etwa das Villengebiet, die Lohbrügger Quartiere aus der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts oder das Gewerbegebiet an der Kurt-A.-Körber-Chaussee mit wichtigen, teils in den Weltmarkt eingebundenen Betrieben. Bergedorf-Süd ist seit dem Bau der so genannten Durchbruchstraße, besser bekannt als Bergedorfer Straße (B5) stärker von der eigentlichen Innenstadt getrennt.

Nach Süden bzw. Südosten schließt ein besonders dynamischer Entwicklungsraum an die Innenstadt an, in dem seit rund zehn Jahren vielfältige städtebauliche Entwicklungen umgesetzt (Glasbläserhöfe, Wohnen am Schilfpark) bzw. planerisch vorbereitet werden (Stuhlrohrquartier, Wohnen am Weidensteg, Quartier südwestlich Brookdeich). Insgesamt werden in diesem Raum bis zu 3.500 neue Wohnungen und eine noch deutlich größere Zahl an Arbeitsplätzen entstehen. Die stadteigene Gesellschaft Hamburg Invest hat 2023 die Prognose kommuniziert, dass im Innovationspark zwischen 7.500 und 11.000 Arbeitsplätze entstehen können. Hinzu kommen die Arbeitsplätze im Zusammenhang mit den gemischt genutzten Gebieten in Bergedorf-Süd und in der

Schleusenengraben-Achse, die als Urbane Gebiete festgesetzt werden. Dies ist eine relativ neue Baugebietskategorie in der Bundesgesetzgebung, die ein enges Miteinander von Wohnen und weiteren Funktionen vorsieht und zur Entstehung bzw. Weiterentwicklung von funktionsgemischten Stadtstrukturen beitragen soll.

Die Innenstadt und ihre Umgebung befinden sich in einem bedeutenden Veränderungsprozess und zugleich in einer Phase des Aufbruchs. Die Innenstadt hat die Chance, von der steigenden Bevölkerungsdichte im unmittelbaren Umfeld und in der Innenstadt selbst zu profitieren, denn im Zentrum sind ebenfalls eine Reihe von gemischt genutzten Neubauvorhaben mit hohem Wohnanteil in der Planung.

Die Innenstadt übernimmt wichtige Versorgungsaufgaben im Bezirk. Dem Hauptzentrum Bergedorf (Hamburger Zentrenkonzept) kommt aufgrund seiner Lage auch eine überörtliche, in das benachbarte Schleswig-Holstein reichende Versorgungsfunktion zu. Über diese funktionale Bedeutung hinaus bildet es den historischen „Anker“ im Bezirk mit Bergedorfer Schloss, St.Petri und Pauli-Kirche. Der Altstadtbereich vereint wertvolle, einzigartige Bauten mit städtischen und grün geprägten Freiräumen und nicht zuletzt einer attraktiven Lage am Wasser, z.B. am Serrahn und am Schillerufer. Er ist schon heute ein „Aushängeschild“ Bergedorfs und über den Stadtteil hinaus imagebildend.

Bahnhof und Busbahnhof leisten zusammen mit der nahen Autobahn und den großen Straßenzügen B5 Bergedorfer Straße, Wentorfer Straße/ Mohnhof und Sander Damm wichtige Mobilitätsverknüpfungen. Der Stadtkern zeichnet sich durch eine hohe Erschließungsgunst aus und ist sowohl mit den umliegenden Stadtteilen als auch überörtlich gut vernetzt. Bewohner:innen und Besucher:innen gelangen vom Zentrum über teils grün gesäumte Wegverbindungen schnell in abwechslungsreiche Naherholungsräume.

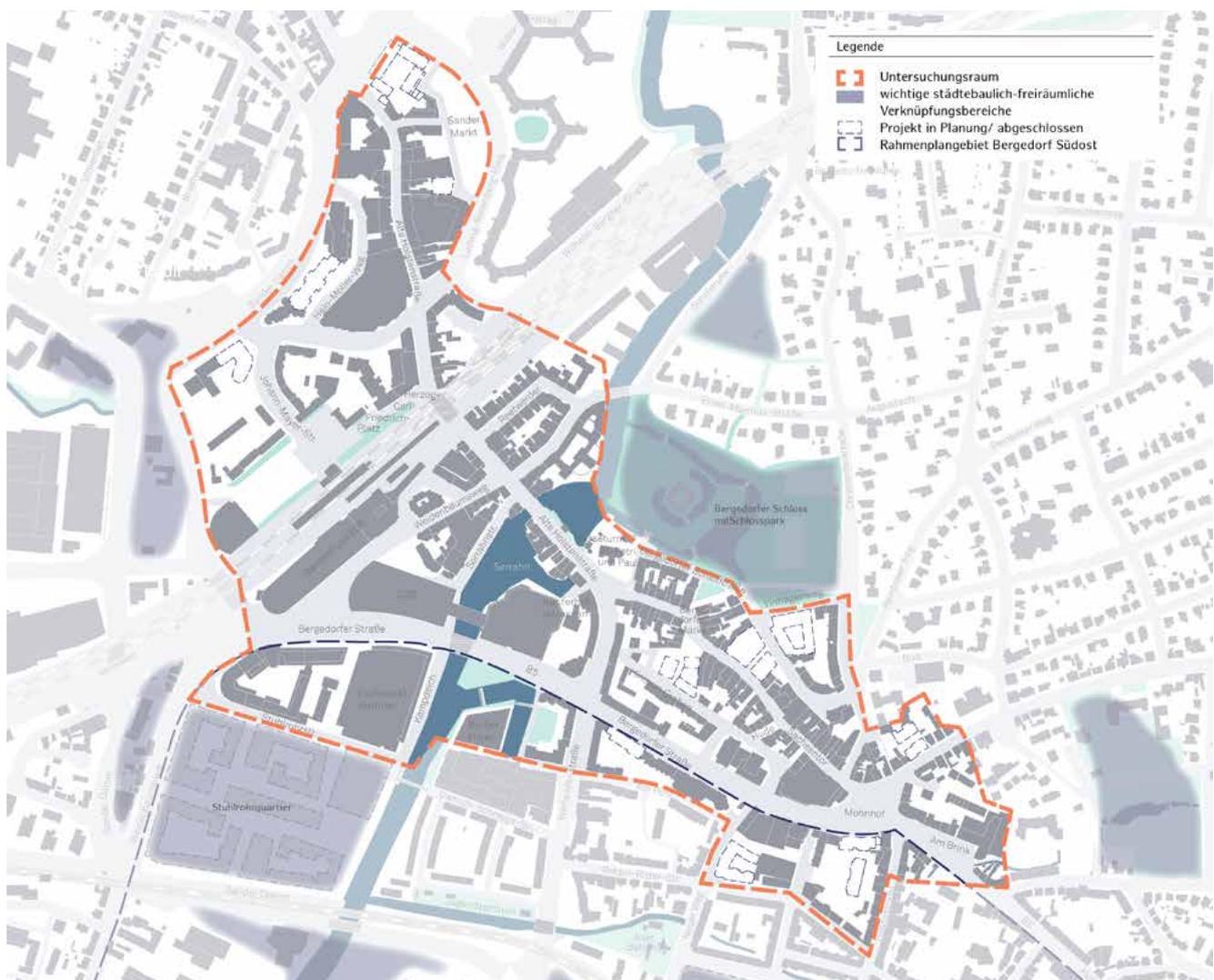
Die Innenstadt steht in Bezug auf die Handelsfunktionen seit langem unter einem erheblichen Veränderungsdruck. Das Kaufkraftverhalten hat sich gewandelt und tut dies weiterhin, der Online-Handel bindet immer größere Umsatzzolumina. Ebenso ist es aufgrund des anhaltenden

Trends der Filialisierung im Handel (Ketten) immer herausfordernder, im stationären Handel inhaber:innengeführte Verkaufsstätten zu betreiben.

Dies und teils ein hohes Miet-Niveau tragen zu einer stehenden Leerstandsproblematik bei. Diesem Negativtrend wird u.a. das Leerstandsmanagement entgegengesetzt. Die zusätzlichen Kaufkraftpotenziale durch die zusätzlichen Quartiere und Vorhaben im unmittelbaren Einzugsbereich können zu einer Trendumkehr ebenfalls beitragen.

Es wird darauf ankommen, nach der Umgestaltung der Serrahnstraße und der Kupferhofterrassen weitere attraktive Aufenthaltsbereiche zu schaffen, die aktuellen und künftigen Ansprüchen genügen - der ebenfalls beständige Trend zum Erlebnisbesuch in Innenstädten kann hier aufgegriffen werden.

In den Nachkriegsjahrzehnten sind zudem mit dem Durchbruch der Bundesstraße 5 (B5) als trennende Hauptverkehrsstraße und der Errichtung großer privater Parkhäuser zahlreiche große Verkehrsinfrastrukturen entstanden. Es stellen sich Fragen, ob die Gestaltung und



Untersuchungsraum

Dimensionierung aus heutiger Sicht zeitgemäß sind. Der Umweltverbund aus öffentlichem Nahverkehr, Fuß- und Radmobilität soll gestärkt werden, die Innenstadt zugleich auch für autoorientierte Nutzer:innen gut erreichbar bleiben. Durchgangsverkehre müssen überprüft werden, da sie nicht unbedingt zur positiven Entwicklung des Stadtkerns beitragen. In Bezug auf die großen Parkhäuser, die teils nennenswerte Leerstände aufweisen, stellt sich die Frage nach der Dimensionierung und der Ausrichtung/ dem Betreiberkonzept oder insgesamt der Umstrukturierung – sowohl planerisch als auch seitens der Nutzer:innen und Verfügungsberechtigten.

In Bergedorf zeichnet sich angesichts neuer Projekte und der Beliebtheit der Innenstadt ein insgesamt positives Bild der Innenstadt ab. Sie ist Anlaufstelle für Shopping-begeisterte, Tourist:innen, Anwohner:innen oder Gewerbetreibende. Es besteht die Chance und das Erfordernis, diese guten Ausgangsbedingungen zu nutzen, um die Weiterentwicklung der Innenstadt ganzheitlich zu denken, um ihre Vielfalt und Attraktivität zu sichern und sie als starken Kern im Bezirk Bergedorf zukunftsorientiert zu profilieren.

#### **Politische Auftragslage**

Auf Grundlage dieser Entwicklungen ergeben sich neben großen Herausforderungen auch vielfältige städtebaulich-freiraumplanerische und verkehrliche Chancen, um die Bergedorfer Innenstadt insgesamt an heutige und künftige Anforderungen an ein attraktives und lebendiges Zentrum anzupassen und die Verflechtung mit den neuen Entwicklungsgebieten umzusetzen. Dazu gehören u.a. die integrative Berücksichtigung unterschiedlicher Entwicklungsperspektiven, die Sicherung und Weiterentwicklung des Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und Kulturstandortes, der Erhalt der denkmalgeschützten Bausubstanz, die Ausweitung von Wohnnutzung und die verkehrliche Entwicklung.

Die Bergedorfer Politik hat mit Beschluss der Drucksache 21-0500 ein Integratives Innenstadtkonzept „Bergedorf Zentrum“ in Auftrag gegeben, mit dem Namen: „Innenstadt Bergedorf – eine stadt-, verkehrs- und freiraumplanerische Zukunftsperspektive“. Die Zielsetzung besteht darin, die Innenstadt als zukunftsfähigen attraktiven Einkaufs-, Arbeits-, Wohn- und Identifikationsort zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Ebenso beauftragte die Bezirkspolitik, vorbereitend zur Festlegung des RISE-Gebiets „Zentrum Bergedorf“ (Fördergebiet Zentrum Bergedorf im Rahmen des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung) eine Problem- und Potenzialanalyse durchzuführen.

Damit sollen den Aufgaben und Handlungsschwerpunkten der späteren RISE-Gebietsentwicklung (ab vrs. Oktober 2023) sowie dem seit April 2023 eingesetzten Citymanagement „Bergedorf Now“ ein übergeordneter Handlungsrahmen gegeben werden.

Ziel des Innenstadtkonzeptes ist, eine städtebauliche-freiraumplanerische und verkehrliche Zukunftsperspektive zu erstellen, die abgeschlossene, laufende und zukünftige Projekte zur Attraktivierung der Innenstadt mit einem Entwicklungshorizont bis 2035 benennt.

Das Projekt erarbeitet Aufgaben wie den Ausgleich von funktionalen Defiziten, die qualitative Aufwertung des öffentlichen Raumes, die zukunftsgerichtete kritische Betrachtung der Infrastrukturen, auch in Hinblick auf den Umgang mit dem ruhenden Verkehr und der Parkraumbewirtschaftung, die Auseinandersetzung mit den (z.T. neuen) Mobilitätsformen sowie querschnittbezogenen Themen des Klimaschutzes konzeptionell und denkt innovative Lösungsansätze und z.T. neuartige Funktionszusammenhänge vor.

Damit bietet die Zukunftsperspektive des Innenstadtkonzeptes auch umsetzungsorientierte Maßnahmen und Konzepte an, die neben den Ergebnissen der Problem- und Potenzial-Analyse in die Erarbeitung des Integrierten Entwicklungskonzepts RISE Zentrum Bergedorf, einfließen und über das RISE-Fördergebiet als mögliche Maßnahmen eine Umsetzung erfahren können.<sup>1</sup>

1 | Das Fördergebiet „Zentrum Bergedorf“ wurde im Dezember 2022 vom Senat festgelegt. Das RISE-Gebiet „Zentrum Bergedorf“ soll dabei eine ganzheitliche und integrative Betrachtung und Vernetzung der baulichen, stadtgestalterischen und funktionalen Entwicklungen umsetzen, einen integrativen, inhaltlichen und zeitlichen Orientierungsrahmen für die Entwicklung der gesamten Bergedorfer Innenstadt schaffen und Nachbarschaften durch bedarfsorientierte Anpassungen gesellschaftlicher Infrastruktur sowie lokale Ökonomie ganzheitlich und konzeptionell stärken. Mit dem RISE-Gebiet „Zentrum Bergedorf“ sollen sowohl wirtschaftsstabilisierende als auch städtebauliche Maßnahmen integrativ ermöglicht und die laufenden Fördergebiete „Bergedorfer/ Serrahn“ und „Bergedorf-Süd“ ergänzt bzw. mittelfristig ersetzt werden.



5 Bahnhof Bergedorf © M. Kunze

## METHODIK UND ARBEITSPROZESS

Das integrative Innenstadtkonzept wird als motivierende und aktivierende Leitvorstellung, als Orientierungsgeber zukünftiger Stadtentwicklung im Bergedorfer Zentrum verstanden. Die Erarbeitung der Zukunftsperspektive erfolgte in einem konzeptionellen und interaktiven Prozess dessen Ziel die Erstellung der vier elementaren Bausteine Leitlinien, Entwicklungsplan, Aktionsplan und Lupenräume war.

Die Erstellung des Konzepts bzw. der vier Bausteine verlief in den drei intensiven Arbeitsphasen ‚Grundlagen‘, ‚Zukunftsperspektive‘ und ‚Handlungsbausteine‘. Den Abschluss der jeweiligen Phase bildete ein zweistufiger Workshop. Die ersten beiden Phasen mit den Formaten Wissens-Workshop und Zukunfts-Workshop wurden jeweils in einem gemeinsamen Werkstattformat mit relevanten Akteur:innen der Innenstadtentwicklung (Vertreter:innen der Fachämter des Bezirksamtes Bergedorf, der Fachbehörden, der Bezirkspolitik und lokalen Stakeholdern) gefolgt von einer Fazit-Runde mit Teilnehmenden aus der Verwaltung durchgeführt. Beim dritten Termin, dem Umsetzungs-Workshop kamen Vertreter:innen der Fachämter des Bezirksamtes Bergedorf sowie der Bezirkspolitik zusammen. Der Arbeitsprozess und bedeutsame Zwischenergebnisse wurden kontinuierlich mit dem Auftraggeber abgestimmt und rückgekoppelt. Mit der Abschlussveranstaltung wurde die Zukunftsperspektive für die Bergedorfer Innenstadt allen am Prozess beteiligten Akteur:innen vorgestellt. Inhalte der Rahmenpräsentation waren neben einem Rückblick des bisherigen Prozesses und den gesamtstädtischen Entwicklungsmöglichkeiten der Innenstadt auch die strategischen Leitlinien, der daraus abgeleitete Entwicklungsplan und der vertiefende Aktionsplan sowie vier Lupenräume (siehe auch Abschnitt Handlungsbausteine in diesem Kapitel und Kapitel 3 und 4).

### Grundlagen

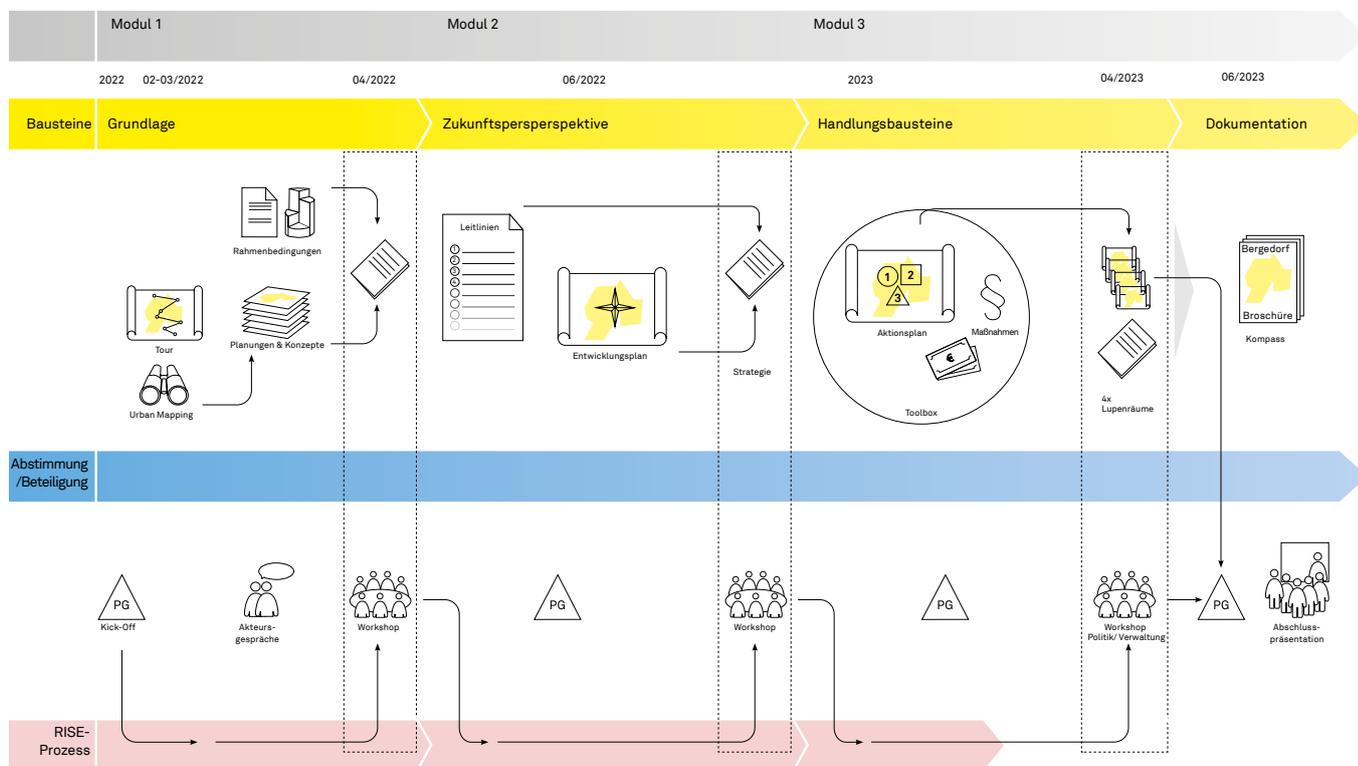
In einer analytischen Zusammenfassung des Untersuchungsgebiets und des Umfeldes wurde in der ersten Phase ein Verständnis für das Zusammenwirken der Räume, Themen und Nutzungen aufgebaut. So entstand – auch im Abgleich mit für den Innenstadtbereich wichtigen Gutachten und Konzepten (wie das bezirkliche Entwicklungskonzept Bergedorf 2030+ etc.), politischen Beschlüssen (insbesondere Drucksache 21-0500:

Integratives Innenstadtkonzept) sowie mit der Problem- und Potenzialanalyse Zentrum Bergedorf (RISE-Gebietsanmeldung; Beschluss zur Gebietsfestlegung des Senats 12/2022) - eine Übersicht über Stärken und Potenziale sowie Schwächen und Herausforderungen als Grundlage der konzeptionellen Planung.

Den Projektstart bildete eine geführte Tour durch das Untersuchungsgebiet. Im Rahmen der Tour mit Vertreter:innen der Bergedorfer Verwaltung und der Hamburger Fachbehörden erfolgte eine erste Lageeinschätzung vor Ort, in der sich tiefe Einblicke zu Problembereichen und besonderen Handlungsbedarfen sowie potenzielle Chancen und spezifischen Situationen in der Innenstadt boten. Anhand eines Urban Mappings, also dem Erfassen und Kartieren von Merkmalen, Eindrücken und Strukturen der Stadt, im Zuge der Ortsbegehung wurden fotodokumentarisch erste Eindrücke gesammelt, themenorientiert zusammengefasst und thesenhafte Aussagen zu den jeweiligen Themen/ Handlungsfeldern getroffen (siehe Kapitel 2 im Abschnitt Urban Mapping). Die vorhandenen übergeordneten Gutachten und Konzepte (v.a. der Rahmenplan Urbanes Bergedorf-Südost, Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept Bezirk Bergedorf und das schon erwähnte bezirkliche Entwicklungskonzept Bergedorf 2030+), aber auch weitere politische Beschlüsse zu diversen Maßnahmen und aktuelle Projekte wurden in Übersicht gebracht und in Bezug auf das Innenstadtkonzept hin ausgewertet (siehe Kapitel 2 im Abschnitt Zusammenfassung vorhandener Planungen und Konzepte).

Durch weitere Fachgespräche mit Schlüsselakteur:innen aus dem Bereich des Bergedorfer Zentrums wurden zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten und (Ziel-)Konflikte in Erfahrung gebracht. Die städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Analyse des Untersuchungsraums wurde abschließend kompakt zusammengestellt und Stärken und Schwächen, Chancen und Herausforderungen herausgearbeitet (SWOT-Analyse, siehe Kapitel 2 Abschnitt Status Quo Analyse).

Im ersten Workshop, dem Wissens-Workshop, wurde die fachliche und örtliche Expertise Innenstadt-relevanter Akteur:innen abgefragt und genutzt, um die Relevanz vorhandener Erkenntnisse abzugleichen und Informationslücken zu schließen. Hierbei wurden im Rahmen der ersten



6 Prozessplan

Veranstaltung die Urban Mapping-Ergebnisse sowie eine SWOT-Analyse vorgestellt, aus denen durch das Projektteam die drei Handlungsfelder „Resilienz und Nutzungen in der Innenstadt“, „Klimaanpassung und Mobilität“ sowie „Stadtgestalt, Öffentlicher Raum und Freiraum“ abgeleitet wurden. Der Input diente als Grundlage für die darauffolgenden Diskussionsrunden mit Vertreter:innen der Fachämter des Bezirks, der Fachbehörden, lokale Politiker:innen sowie Interessensvertreter:innen der Innenstadt in Kleingruppen. Die zahlreichen Hinweise und Anregungen wurden für die weiteren Arbeitsschritte zur Konzepterstellung verwendet.

### **Zukunftsperspektive**

In der zweiten Phase wurden, basierend auf den gesammelten Erkenntnissen, strategische Leitlinien für eine lebenswerte, lebendige und resiliente Innenstadt erarbeitet. Hier werden zentrale Themenfelder der Innenstadtentwicklung bestimmt und daraus Strategien abgeleitet, unter anderem zu den Themen Einzelhandel, Identität und Zentralität, Nutzungsmix, Mobilität, öffentlicher (Frei-)Raum, Vernetzung, Städtebau, städtebauliche Gestalt- und Aufenthaltsqualität sowie Klimaschutz/-anpassung für eine zentrumsgerichtete Grün- und Mobilitätsausstattung.



Im zweiten Workshop, dem Zukunfts-Workshop, wurden unter Einbindung von Vertreter:innen der Fachämter des Bezirks, der Fachbehörden, lokaler Politiker:innen und Stakeholdern auf Grundlage der erarbeiteten Handlungsfelder neun Thesen zur Innenstadt vorgestellt. Die Thesen orientierten sich an den drei Handlungsfeldern, die im Wissens-Workshop diskutiert und zum Zukunfts-Workshop weiterentwickelt wurden. An drei Thementischen wurde zu jeweils einem Handlungsfeld in rotierenden Kleingruppen diskutiert (Methode World-Café) und gemeinsam Entwicklungs-Vorstellungen bzw. Umsetzungsideen für die Bergedorfer Innenstadt generiert bzw. präzisiert. Zum Ende des Workshops kristallisierten sich vielfältige Botschaften zu den Themenfeldern heraus, die für den weiteren Prozess als Grundlage für die nächste Phase und somit zur Formulierung der Leitlinien (siehe Kapitel 3) dienen.

#### **Handlungsbausteine**

Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen erfolgte im nächsten Schritt die Ableitung konzeptioneller Vorschläge zu Handlungserfordernissen. Die Weiterentwicklung der Ansätze erfolgte auf vier Ebenen: Leitlinien, Entwicklungsplan, Aktionsplan und konzeptionelle Veranschaulichung in vier Lupenräumen.

**Leitlinien:** Die insgesamt sieben strategischen Leitlinien gehen aus der Grundlagenermittlung, den Workshops sowie den formulierten Thesen hervor und bilden den strategischen „Kompass“ der Innenstadtentwicklung. Sie bilden die Basis für die Umsetzungsperspektive und



Maßnahmenentwicklung, die gemeinsam mit dem Entwicklungsplan die übergeordnete konzeptionelle Grundlage der innerstädtischen Entwicklung darstellen. Sie nehmen Bezug zu den übergeordneten Themen Einzelhandel, Nutzungsmix, Mobilität, öffentlicher (Frei-) Raum, Stadtgestalt, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität.

**Entwicklungsplan:** Der Entwicklungsplan führt neben großmaßstäblichen Impulsprojekten der Bergedorfer Innenstadt auch aktuelle Bauvorhaben auf (siehe Kapitel 3). Weiterhin werden den strategischen Leitlinien einzelne Projekte, Maßnahmen und Bereiche sowie Entwicklungen und Empfehlungen zugeteilt und auch strategische Ziele verortet.

**Aktionsplan:** Dieses Planwerk leitet konzeptionelle Interventionen aus der Strategie ab (siehe Kapitel 4). Zudem bildet er die abgeleiteten städtebaulich-freiräumlichen-verkehrlichen Maßnahmen für die gesamte Innenstadt ab und zeigt neben aktuellen Bauvorhaben auch geplante/in Bearbeitung befindliche Vorhaben sowie mögliche weitere Entwicklungsschwerpunkte (Lupenräume) der Innenstadtentwicklung auf.

**Lupenräume:** In vier ausgewählten neuralgischen Punkten der Innenstadtentwicklung werden die konzeptionellen Ideen des Aktionsplans in anschaulich anmutende, teils visionäre Konzeptvorschläge übersetzt: Anhand dieser Punkte, den sogenannten Lupenräumen (siehe Kapitel 4), werden Maßnahmen des Aktionsplans verräumlicht. Anhand von ergänzenden Plänen und atmosphärischen



9

Perspektivdarstellungen werden sie für eine Weiterentwicklung dieser Innenstadtbereiche veranschaulicht. Jeder Lupenraum setzt eigene Schwerpunkte und benennt, je nach Lage, Funktion und Ausrichtung, städtebauliche, verkehrliche und freiraumplanerische Maßnahmen. Die Lupenraum-Konzeptionen sind als erste Annäherung zu verstehen, die das Potenzial illustrieren und in einer Vision veranschaulichen. Die Leitlinien werden hierbei berücksichtigt und in bildhafte Vorschläge für neue Qualitäten an konkreten Orten übersetzt.

Im Umsetzungs-Workshop, dem insgesamt dritten und abschließenden Workshop-Termin, wurde mit Vertreter:innen der unterschiedlichen Fachämter des Bezirksamtes sowie jeweils zwei Fraktions-Vertreter:innen der Bezirksversammlung gearbeitet, um die Diskussionen der letzten beiden Workshops vertiefen und zusammen in Richtung Ausgestaltungs- und Umsetzungsmöglichkeiten denken zu können. Er widmete sich schwerpunktmäßig den aus den Leitlinien abgeleiteten Planwerken Entwicklungsplan und Aktionsplan. Die beiden Pläne wurden durch erste Vorschläge bzw. Maßnahmen für den Innenstadtbereich ergänzt. Es wurden Meilensteine der Entwicklung dargestellt und in den Kontext einer ganzheitlichen Innenstadtentwicklung gebracht. Weiterhin wurden den Teilnehmenden ebenfalls die vier Vorschläge für mögliche Entwicklungen in den so genannten Lupenräumen vorgestellt, die sich aus den Diskussionsbeiträgen und Anregungen der vorherigen Workshops sowie auch den Ergebnissen der PPA herauskristallisiert haben. Für die Lupenräume wurden Bereiche der Innenstadt gewählt,



10



11

- 7 Kick-Off
- 8 Kick-Off
- 9 Zukunfts-Workshop
- 10 Abschlussveranstaltung
- 11 Abschlussveranstaltung

die bisher noch nicht so stark im Fokus der Betrachtung lagen und gute Anknüpfungspunkte an laufende oder in Vorbereitung befindliche Entwicklungen bieten sowie einen Mehrwert für die zukünftige Innenstadtentwicklung hervorbringen können. Die Diskussionsbeiträge konnten mit Blick auf den weiteren Prozessverlauf in Fragestellungen formuliert werden.

02

# GRUNDLAGEN & ANALYSE





20m  
ZON



Hann-Adolf-Hasse-Platz

Burgstraße Schötenstraße

HH 24957

## URBAN MAPPING

**Das „Urban Mapping“ bezeichnet die durch eigene Anschauung gewonnenen und thematisch sortierten Erkenntnisse über den räumlichen und funktionalen Status Quo in der Innenstadt. Hier konnten erste Eindrücke des Betrachtungsraumes dokumentiert und zugespitzt werden. Anhand der gewonnenen Eindrücke wurden thesehafte Aussagen zu Herausforderungen und Potenzialen der Innenstadt versucht und mit den Prozessbeteiligten diskutiert.**



### *Zwei Zentrumbereiche*

Die Innenstadt von Bergedorf, die sich aus zwei Teilbereichen zusammensetzt, hat sich in den letzten Jahren grundsätzlich positiv entwickelt, auch wenn innerhalb der beiden Teilbereiche Lohbrügge und Bergedorf unterschiedliche Entwicklungsdynamiken festzustellen sind. Mit Lohbrügge und Bergedorf stehen sich zwei funktional unterschiedliche Bereiche gegenüber, die das Hauptzentrum (nach Hamburger Zentrenkonzept) gemeinsam bilden: Bergedorf mit Sachsentor hat die Funktion und den Charakter eines überörtlichen Zentrums – auch für das Hamburger Umland. Lohbrügge nimmt hauptsächlich den Charakter eines Nahversorgungszentrums für den Stadtteil ein. Die Fußgängerzonen sind belebt und beliebt, müssen sich jedoch an aktuelle und zukünftige Entwicklungen anpassen können. Durch den sich verändernden Geschäftsbesatz wandelt sich auch der Charakter - die Chance besteht, auch für die zahlreichen neuen Bewohner:innen der Innenstadt und nah angrenzender Entwicklungsbereiche sowie die Beschäftigten aus dem in Kürze entstehenden Innovationspark neue Angebote zu schaffen und insgesamt stärker auf Nähe und Nachbarschaft zu setzen. Der Online-Handel und allgemein das veränderte Einkaufsverhalten stellen die Frage, ob der Versorgungs-, der Erlebniseinkauf, das Informieren, das Erledigen oder das Begegnen und Verweilen der jeweilige Anlass ist, sich in der Bergedorfer Innenstadt aufzuhalten.



13 Alte Holstenstraße  
14 Sachsentor © Claas Möller

### ***Bergedorf am Wasser***

Die Bergedorfer Innenstadt ist vielerorts, z.B. am Serrahn, Bille und Schleusengraben durch attraktive Wasserlagen geprägt. Für die gesamthafte Aufwertung dieser wertvollen Potentiale gehen die Entwicklungen an der Serrahnstraße, dem KörberHaus und Kupferhofterrassen mit gutem Beispiel voran. Sie schaffen stimmungsvolle Verweilmöglichkeiten für Tourist:innen, Besucher:innen

und Bewohner:innen direkt am Wasser. Durch die in Vorbereitung befindliche Umgestaltung der Alten Holstenstraße können weitere Wasserlagen erschlossen werden, die sich positiv auf den Gesamteindruck des Innenstadtbereichs auswirken können.



15



16



17

- 15 Blick vom Schlossteich © M. Kunze
- 16 Serrahn © M. Kunze
- 17 Serrahn © Claas Möller



18



19

- 18 Schillerufer  
19 Kaiser-Wilhelm-Platz

### ***Grün und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum***

Innerhalb der Innenstadt sind identitätsprägende grüne Strukturen und Freiräume vorhanden, die sowohl für Bewohner:innen als auch für Besucher:innen und Tourist:innen gut zu erreichen sind. Hervorzuheben sind der Schlosspark, das nahe Schillerufer und die städtisch geprägten Räume um den Bergedorfer Hafen z.B. die Serrahnstraße, in dem in den letzten zwei Jahren zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten und -qualitäten geschaffen wurden. Auch sind einige Bereiche der Innenstadt durch einheitliche Gestaltungen verbessert wurden. Ein großer Vorteil für Innenstadtbewohner:innen ist die schnelle Erreichbarkeit attraktiver (Nah-)Erholungsräume mit unterschiedlicher Prägung per Fuß oder Rad, die durch anstehende Projekte bald noch attraktiver werden wird. Dennoch ist der Versiegelungsgrad innenstadttypisch hoch und in Teilbereichen die Aufenthaltsqualität und Ausdifferenzierung von Grün- und Freiräumen noch ausbaufähig.



### ***Vielseitiges Stadtbild***

Die Gebäudestruktur ist durch große Maßstabssprünge geprägt. Vom kleinteiligen Fachwerk über introvertierte Shopping-Center bis hin zu Gründerzeitquartieren und zum Schloss bietet sich ein interessantes und reizvolles Bild aus verschiedenen städtebaulichen Ausprägungen. Mit den kürzlich umgesetzten und geplanten Projekten in der Innenstadt wird das Stadtbild nochmals vielseitiger.



- 20 CCB
- 21 Alte Holstenstraße © M. Kunze
- 22 Baugrube am Bergedorfer Markt, ehem. Karstadt-Sport
- 23 Bergedorfer Schloss



24



25



26

- 24 Kreuzung Mohnhof
- 25 Hinterm Graben
- 26 Parkplatz Sander Markt

#### ***Ruhender und Rollender Verkehr***

Die Innenstadt ist für den Kfz-Verkehr gut erschlossen, jedoch prägt umgekehrt der Verkehr weite Bereiche, die dadurch an Attraktivität als öffentliche Räume einbüßen. Raumgreifende Kreuzungen und Straßen, große, zum Teil wenig ausgenutzte Parkhäuser und Parkplätze unterstreichen die einnehmende Wirkung des Kfz-Verkehrs auf den öffentlichen Raum. Da Bergedorf in weiten Bereichen ländlich strukturiert ist und die Innenstadt für Handel, Erlebnis und Dienstleistungen einen Magneten für diese Gebiete und das Umland darstellt, wird die Erreichbarkeit der Innenstadt dauerhaft eine große Rolle spielen. Neben attraktiven Bahn- und Busanbindungen tragen Velorouten, bezirkliche Fahrradroutes und der Schleusengrabenweg dazu bei, dass gute Alternativen zum autoorientierten Individualverkehr vorhanden sind. Und es stellt sich die Frage, wie die vorhandenen Parkplatzangebote kompakter und besser ausgenutzt werden können, um zusätzliche Nutzungen und verbesserte Qualitäten in der Innenstadt zu ermöglichen - und gleichzeitig auch denen Parkraum anzubieten, die mit dem Auto kommen müssen oder wollen. Die Neuorganisation ausgewählter Straßenabschnitte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Optimierung der Radmobilität bieten Potenziale. So kann die Belebung und Attraktivierung der Innenstadt verbessert werden. Auch zukünftigen Herausforderungen durch den Klimawandel kann entsprechend begegnet werden.

### Feinvernetzung durch Passagen

Die Innenstadt besteht aus einem Netz an Straßen, mit der historischen Hauptachse und in weiten Teilen Fußgängerzone Alte Holstenstraße – Sachsentor. Einige der quer abgehenden Passagen und Zubringer zu den Fußgängerzonen sind wenig attraktiv gestaltet, teils schwer auffindbar und untergenutzt. Sie tragen zur fußläufigen Durchlässigkeit und Vernetzung der Innenstadt bei, jedoch fehlt es in Teilen an Charme und Attraktivität, die ihre Verknüpfungsfunktion bestärken würde.



27 Passage zum Sachsentor



28 Fußgängerzone Sachsentor © M. Kunze  
29 Anlieferstraße Hinterm Graben

### Vorder- und Rückseiten

Weite Teile der Innenstadt sind geprägt durch belebte Erdgeschosszonen. Die höchste Dichte „aktiver“, also öffentlichkeitswirksamer Erdgeschoss-Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen befindet sich traditionell in den Fußgängerzonen Sachsentor und Alte Holstenstraße. Sie sorgen (zumindest zu den Öffnungszeiten) für eine Belebung der Innenstadt und ihrer öffentlichen Räume. Gleichzeitig befinden sich rückseitige, z.T. wenig belebte und funktional untergenutzte Bereiche im Untersuchungsgebiet. Diese Räume besitzen oftmals dienende Funktionen als Anlieferungsstraßen und bleiben bezüglich ihrer Gestaltung und Nutzbarkeit unter ihren Möglichkeiten. Durch Steigerung der Aufenthaltsqualität und ergänzende Innenstadtnutzungen können diese Bereiche attraktiver und belebter werden.

## ZUSAMMENSCHAU VORHANDENER PLANUNGEN UND KONZEPTE

**Verschiedene bereits vorliegende Planungen und Konzepte bilden einen übergeordneten Rahmen für das Innenstadtkonzept. Mögliche strategische und operative Gemeinsamkeiten, aber auch eventuelle Konkurrenz wurden im Sinne eines anschlussfähigen Innenstadtkonzepts im Bearbeitungsprozess abgeglichen.**

### **Integriertes bezirkliches Entwicklungskonzept „Bergedorf 2030+ Eigen bleiben. Offen sein. Weiter gehen.“**

Mit dem in 2022 abgeschlossenen gesamtbezirklichen Entwicklungskonzept „Bergedorf 2030+“ wurde die Grundlage für eine nachhaltige und umsichtige Stadtentwicklung erarbeitet. Das Gesamtkonzept Bergedorf 2030+ stellt somit einen wesentlichen Ausgangspunkt für das vorliegende Innenstadtkonzept dar. Die Innenstadt und angrenzende Quartiere sind hier als lebendiges, produktives und vernetztes Zentrum beschrieben. Bereits heute zeichnet sich der urbane Kern Bergedorfs durch verschiedene Teilbereiche und Nutzungsschwerpunkte aus: Handel, Gastronomie, zentrumsnahes Wohnen, Gewerbe, Handwerk und Dienstleistung sowie etablierte Institutionen und Unternehmen von Wissenschaft und Forschung. Das Vorhandene wird als Potential erkannt und fortentwickelt. Um die Innenstadt funktional weiter zu stärken, sollen größere Entwicklungsvorhaben miteinander und mit dem Zentrum verknüpft sowie dessen Attraktivität als überregionales Versorgungszentrum gesichert und ausgebaut werden.

Mit den Umbrüchen im Einzelhandel ist auch die Altstadt als bedeutender überregionaler Einkaufsort konfrontiert und muss durch eine stärkere Nutzungsmischung, ggf. Zwischennutzungen und kulturellen und sozialen Projekten gehalten. Durch die Revitalisierung des Hafens Serrahn gewinnt das Altstadtzentrum neue Aufenthaltsqualitäten direkt am Wasser dazu und kann mehr touristische Anziehungskraft entfalten. Die Aufgabe der beiden großen Warenhäuser und weitere Überlegungen zur Umnutzung von zentralen Parkhäusern bergen neue Herausforderungen, aber auch Chancen.

Das Lohbrügger Zentrum soll künftig verstärkt in Beziehung mit den umliegenden nördlichen Quartieren entwickelt werden – durch lokale und niedrigschwellige

Angebote des Einzelhandels, der Gastronomie, Dienstleistungen sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen. Für bestimmte Teilräume sind städtebauliche und freiräumliche Aufwertungen erforderlich und zum Teil bereits in der Vorbereitung bzw. Umsetzung. Hiermit wurden und werden schon erste Maßnahmen unternommen, um die Anziehungskraft der Innenstadt zu vergrößern. Der Klimaschutz ist zudem eine übergreifende Aufgabe, gerade in einem von historisch wertvoller Bausubstanz geprägtem Stadtkern. Ausreichende Freiraum-, Wege- und Radverbindungen sollen bestehende und neu hinzugewonnene Teile der Innenstadt künftig noch besser miteinander vernetzen sowie übergeordnete Anschlüsse garantieren.



**Zur Broschüre „Bergedorf 2030+“ scannen**

### **Hamburger Zentrenkonzept**

Bergedorf ist neben Altona, Wandsbek und Harburg eines von insgesamt vier Hamburger „Hauptzentren“, welche neben dem „Innenstadtbereich mit Citylagen“ aufgrund ihrer Lage und des umfangreichen Funktionsmix aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnungen, Freizeit-, sozialen und kulturellen Angeboten sowie öffentlichen Einrichtungen und Büroarbeitsplätzen gekennzeichnet sind. Bergedorf besitzt aufgrund seiner klaren räumlichen Trennung zur Hamburger Kernstadt den Charakter einer eigenständigen Stadt innerhalb Hamburgs und ist gleichzeitig mit der Entwicklung des Hamburger Umlands verflochten. Das (Doppel-)Zentrum Bergedorf-Lohbrügge hat damit eine besondere Funktion als Gravitationszentrum für den Bezirk und das Umland. Die Ziele des Zentrenkonzeptes sind im Innenstadtkonzept entsprechend berücksichtigt.

### **Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept**

#### **Bezirk Bergedorf**

Die Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel sehen vor, dass bezirkliche Nahversorgungskonzepte die Erfordernisse der Nahversorgung auf lokaler Ebene abdecken (Ziel 1.7 der „Leitlinien für den Einzelhandel“). Die sieben Hamburger Bezirke haben im Januar 2016 eine gemeinsame Erarbeitung von Nahversorgungskonzepten für jeden einzelnen Bezirk beauftragt. Für den Bezirk Bergedorf umfasst das Konzept weiterhin standort- und sortimentsbezogene Entwicklungsempfehlungen, insbesondere für die weitere Entwicklung des sogenannten Hauptzentrums (sowie für Oberbillwerder und weitere Fachmarktstandorte). Das Bergedorfer Konzept wurde somit um diese Bausteine zu einem Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept erweitert. Aufgezeigt werden für die 14 Stadtteile des Bezirks neben den Basisdaten wie Bevölkerungszahl, Zentralität auch räumliche Versorgungslücken und Handlungsempfehlungen. Als zentrale Versorgungsbereiche werden ein übergeordnetes Zentrum und neun Nahversorgungszentren festgelegt. In der Innenstadt von Bergedorf und Lohbrügge wird der zentrale Versorgungsbereich Bergedorf-Lohbrügge als übergeordnetes Zentrum abgegrenzt. Das Zentrum hat darüber hinaus oberzentrale Bedeutung für das Umland. Das Einzugsgebiet des Zentrums für den Einzelhandel umfasst neben dem Bezirk vor allem die schleswig-holsteinischen Nachbargemeinden mit einem Marktgebiet von rund 265.000 Einwohner:innen.

Für das Zentrum erfolgten Erhebungen und Bewertungen der Einzelhandelsausstattung (Anzahl Betriebe, Sortimente, Verkaufsflächen) sowie der städtebaulich-funktionalen Situation und Qualitäten.

Für das Zentrum wurden für den Einzelhandel folgende Entwicklungsziele genannt:

- Sicherung der bestehenden Versorgungsfunktion für den Bezirk Bergedorf v. a. bei den zentrenrelevanten Sortimenten
- Ergänzung fehlender Sortimente/ Formate (insb. größerer Sportanbieter)
- Weitere Profilierung des Zentrums Bergedorf als Einkaufs- und Versorgungsstandort für das Marktgebiet.

Außerdem werden Handlungsempfehlungen unter Einzelhandelsgesichtspunkten aufgeführt:

- Beibehaltung der kompakten Strukturen und zusammenhängenden Lauflagen
- Konzentration zentrenrelevanter Sortimente im Hauptzentrum
- Hebung der touristischen Potenziale der attraktiven Bergedorfer Innenstadt (insb. Bereich Serrahn/ Bille, Schlossgarten)
- Unterstützung insbesondere inhaber:innengeführter Handelsbetriebe bei zeitgemäßer Online-Präsenz und Umsetzung von Multi-/ Omni-Channel-Strategien (insb. durch BIDs, vgl. Lupenbetrachtung Kapitel V.4), z.B. „Click&Collect“, „Click&Reserve“
- Installation eines einheitlichen Online-Angebots für die Bergedorfer Innenstadt
- Bei strukturellen Leerständen Restrukturierung/ Zusammenlegung von Ladeneinheiten prüfen
- Einzelhandelsbetriebe (mit zentrenrelevantem und nicht-zentrenrelevantem Kernsortiment), die gegebenenfalls durch die Entwicklung des Stuhrohrquartiers einen neuen Standort suchen, sollten vorrangig innerhalb des Hauptzentrums angesiedelt werden.

### **Rahmenplan „Urbanes Bergedorf-Südost“**

Direkt angrenzend an das Bergedorfer Zentrum finden für den Bezirk wegweisende Entwicklungen statt. Der Rahmenplan „Urbanes Bergedorf-Südost“ zeigt hierzu ein Zukunftsszenario auf und wurde Ende 2021 von der Bezirkspolitik beschlossen. Im Bereich der ehemaligen Industrieadler Schleusengraben, die durch Handel, Gewerbe und Industrie geprägt war und in den vergangenen Jahren aus der Nutzung fiel, entstehen Wohnungsbau- und Gewerbeflächen mit Nahversorgungs- und Forschungseinrichtungen, die der historischen Achse einen neuen Charakter verleihen. Einen weiteren großen Impuls setzten die Planungen zur Entwicklung eines Innovationsparks im südlichen Planungsbereich östlich des Curslackers Neuen Deichs und nördlich der Autobahn A25. Insgesamt sollen innerhalb des Rahmenplan-Gebiets bis zu 3500 neue Wohneinheiten allein im Innovationspark nach Angaben der städtischen Gesellschaft Hamburg Invest zwischen 7.500 und 11.000 Arbeitsplätze entstehen, die durch die Nicht-Wohnnutzungen in den größeren Entwicklungsquartieren am Schleusengraben und in Bergedorf-Süd noch ergänzt werden. Zudem sind höhere/ stärkere Grundstücksausnutzungen im Bereich von Pollhof, Randersweide und anderen von Gewerbe und Handwerk geprägten Bereichen aufgezeigt worden. Das „Framework“ des Rahmenplans setzt sich mit der bestehenden Fragmentierung der Stadtstrukturen auseinander und schlägt mit dem Linear-Park, der Life-Line, weiteren Verbindungen nach Bergedorf-Süd und zur Innenstadt sowie mit dem geplanten Schleusengrabenweg für den Rad- und Fußverkehr zahlreiche Verbindungen und Vernetzungen vor. Diese werden erreichen, dass auch die Innenstadt noch intensiver mit den Vier- und Marschlanden sowie mit den Wohnquartieren und Arbeitsplätzen und dort vorgesehenen Angeboten für Sport, Freizeit und Versorgung verknüpft wird.

Der Rahmenplan liefert die Leitlinien zur Entwicklung des Gebietes als lebendiges Wohn- und Arbeitsquartier, welches auch die Bergedorfer Innenstadt in Zukunft in ihrer Funktion als Anknüpfungspunkt und regionales Versorgungszentrum stärken kann.



**Zur Broschüre „Urbanes Bergedorf Südost“ scannen**

### **Problem- und Potenzialanalyse Zentrum Bergedorf (PPA)**

Die PPA bildet die Grundlage für die Festlegung des RISE-Fördergebiets Zentrum Bergedorf durch den Hamburger Senat im Dezember 2022. Anlass für die Festlegung des Fördergebiets- und somit zur Erstellung der PPA war, dass städtebauliche und lokal ökonomische Problemlagen sowie Defizite in der Zentrenfunktion für Bezirk und Umland bestehen. Auch die stark trennende Wirkung zentraler Verkehrsachsen – zu nennen vor allem die Bahntrasse Hamburg-Berlin und die Magistrale Bundesstraße 5 – stellen Herausforderungen in Hinblick auf Erreichbarkeiten und Attraktivität für das Zentrum dar. Weiterhin wurde die Notwendigkeit gesehen, eine flankierende Begleitung der großflächigen Neubauvorhaben im Zentrum zu gewährleisten. Entwicklungs- bzw. Anpassungsbedarfe ergeben sich zudem für die öffentlichen Räume im Fördergebiet. Daneben wurden die Stärkung und der Ausbau der Zentrenfunktion sowie die Neu- und Umgestaltung der Mobilität als wichtige Bausteine der zukünftigen Gebietsentwicklung identifiziert.

Die zentrale Aufgabe des künftigen Fördergebiets liegt in der funktionalen Stärkung und räumlichen Verzahnung der zentralen Versorgungsbereiche. Es sollen das baukulturelle Erbe, gastronomische und touristische Potenziale aktiviert und öffentliche Räume sowie ggf. auch Straßenverkehrsflächen neugestaltet werden. Maßnahmen im öffentlichen Raum kommt dabei eine entscheidende Rolle zu.

Als sogenannte „Erste Projekte“, die einen frühzeitigen Einstieg in die RISE-Gebietsentwicklung ermöglichen, wurden in der PPA folgende Projekte identifiziert und aufgenommen:

- Umgestaltung Rathauspark
- Aufwertung Alte Holstenstraße (Abschnitt Lohbrügge – mit kleinen Baumbeten und Pflanzkästen)
- Aufwertung des Öffentlichen Raums Vinhagenweg
- Aufwertung/ Umgestaltung Bahnunterführung Alte Holstenstraße
- Belebung öffentlicher Raum Bergedorfer Schloßstraße
- städtebauliche Untersuchung/ konkurrierendes Verfahren Umgestaltung/ Bebauung Parkpalette und Bahnhofsvorplatz (Lohbrügge)
- städtebauliche und verkehrliche Untersuchung Bereich Hinterm Graben

- städtebaulich-freiraumplanerische und verkehrliche Konzeptentwicklung zum Sander Markt
- Aufwertung/ Umgestaltung Alte Holstenstraße einschließlich Straße Reetwerder

Alle Projekte sind in den Aktionsplan übernommen worden bzw. dienen auch als Hinweis/ Anreiz für eine vertiefende Befassung im Rahmen des Innenstadtkonzeptes.

### **Masterplan Magistralen**

Der aktuell in Verantwortung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen in Erarbeitung befindliche Masterplan Magistralen der Stadt Hamburg soll Qualitäten und Ziele für die Magistralen der Hansestadt definieren. Die Magistralen wie auch die Stadträume im Umfeld von Schnellbahnhaltstellen und Zentren bergen ein großes Potenzial für vielfältige Nutzungen und kompakte Stadtstrukturen in gut erreichbaren Lagen. Mit dem Verlauf der Magistrale 8, die in weiten Teilen identisch mit der Bundesstraße B5 ist, ist der Bezirk Bergedorf mit dem Hamburger Zentrum und dem Schleswig-Holsteinischen Umland verknüpft. In Bergedorf führt die B5 mitten durch das Zentrum bis zur Stadtgrenze am bewaldeten Geesthang bei Börnsen (Kreis Herzogtum Lauenburg). Die Magistrale verläuft im Bereich des Sander Damms und der Bergedorfer Straße bis hin zum Mohnhof, vorbei an großflächigen Einzelhandelsstrukturen, dem Bergedorfer Bahnhof und dem Serrahn. Sie steht derzeit im Spannungsverhältnis mit der dynamischen Entwicklung Bergedorfs (vgl. Entwicklungen Rahmenplan Urbanes Bergedorf Südost). Dies wird durch die angestrebte Verknüpfung der neuen Wohn- und Arbeitsstandorte und die seit vielen Jahren laufende integrierte Stadtteilentwicklung in Bergedorf-Süd noch stärker ins Gewicht fallen. Eine mögliche Umgestaltung der Straße wäre aufgrund der Verteilung von privaten und öffentlichen Leitungen hochkomplex. Eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und die Qualitätssteigerung der Nebenflächen für Fuß- und Radverkehr sowie den Aufenthalt ist wünschenswert.

In den letzten Jahren sind in dem Bereich neue Vorhaben geplant und realisiert worden, die meisten von privaten Bauherr:innen. Das Bergedorfer Tor, das neue Körberhaus und die Planungen an der Rektor-Ritter-Straße und Mohnhof sind entweder direkt an der Magistrale oder in unmittelbarer Nähe verortet. Südlich der stark befahrenen

Straße schließt das Gebiet Bergedorf-Süd an, in welchem seit 2011 ein Gebiet der Integrierten Stadtteilentwicklung festgelegt wurde, um insbesondere das Wohnumfeld und den öffentlichen Raum aufzuwerten, die Verkehrsfunktion zu verbessern, die Entwicklung der lokalen Wirtschaft zu unterstützen sowie die Wohnfunktion zu sichern und auszubauen.



### **Hamburger Klimaplan und Integriertes Klimaschutzkonzept Bergedorf**

Im Hamburger Klimaplan sind die Klimaziele der Stadt Hamburg festgeschrieben. Dabei werden Klimaschutz und -anpassung integriert betrachtet. Hamburg hat sich das Ziel gesetzt, bis 2045 CO<sub>2</sub>-neutral zu werden. Dazu wird der Transformationsprozess in vier Transformationspfaden entwickelt: Wärmewende inkl. Gebäudeeffizienz, Mobilitätswende, Wirtschaft sowie Klimaanpassung. Darüber hinaus umfasst der Hamburger Klimaplan weitere klimarelevante Handlungsfelder. Hier wird dargestellt, wie die Umsetzung der Transformationspfade durch ein handlungsfeldübergreifendes Vorgehen unterstützt wird. Der Aufbau eines Demonstrationszentrums zur Sektorenkopplung am Energiecampus Bergedorf ist eine beispielhafte Maßnahme im Transformationspfad Wirtschaft des Hamburger Klimaplans. Dadurch ist Bergedorf direkt in den Klimaplan eingebunden.

Die Umsetzung des Klimaplans zum Erreichen der dort enthaltenen Ziele ist Aufgabe der Bezirke. Mit dem

Integrierten Klimaschutzkonzept (IKK) von 2017 wurde ein wichtiger Anstoß für ein zukunftsfähiges Bergedorf gegeben. Angesprochen wird die Bevölkerung („alle“), das Bezirksamt („als Vorbild“), externe Akteure wie Unternehmen sowie Akteure aus den Bereichen Stadtentwicklung und Mobilität. Für die Weiterentwicklung des Zentrums kann Bergedorf auf Erfahrungen aus Impulsprojekten und gute Partnerschaften mit ansässigen Forschungsinstituten und Unternehmen setzen, um zukünftig Klimaschutz und -folgenanpassung auch im Zentrum weiter zu verfolgen. Neben der strategischen Zusammenarbeit kann an die Handlungsfelder der Energieversorgung und Mobilitätswende angeknüpft werden.

#### **Radverkehrskonzept Bergedorf**

Das in 2017 erstellte Konzept betrachtet den gesamten Bezirk Bergedorf und beinhaltet Vorschläge zur Ergänzung der städtischen Velorouten mit dem Ziel eines dreigliedrigen Wegenetzes (bestehend aus den Hamburger Velorouten, Bezirksrouten und Stadtteilrouten). Aufgezeigt werden wichtige Anknüpfungspunkte (Hamburger Velorouten und Bezirks- und Stadtteilrouten bzw. Freizeitrouten) für Wegeverbindungen im betrachteten Innenstadtbereich. Die dort beschriebenen Teilabschnitte sind in fünf Entwicklungsstufen differenziert. Es gibt eine Nord-Süd sowie Ost-West Achse, die sich in der Bergedorfer Innenstadt, südlich der B5, kreuzen. Darüber hinaus liegt eine Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Hamburg-Geesthacht vor, die eine durch Bergedorf geplante Streckenführung untersucht und ein Angebot für Radpendler:innen schaffen soll. An Teilbereichen wird auch bereits konkret geplant. Diese Planungen stellen somit einen Ausgangspunkt für das Innenstadtkonzept dar.

Basierend auf einem Workshop sind für den Innenstadtbereich folgende Ergebnisse von Bedeutung: Ausbildung einer Nord-Süd-Achse, Prüfung der Ausbildung zweier Ost-West-Achsen auf beiden Seiten der S-Bahn, Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen sowie die Herrichtung der Schleusengrabenachse. Hierbei ist festzuhalten, dass für eine Nord-Süd-Verbindung die Route Leuschnerstraße mit einer Verknüpfung der Velorouten 8 und 9 über den Ludwig-Rosenberg-Ring und im späteren Verlauf entlang des Schleusengraben empfohlen wurde. Die präferierte Ost-West-Achse würde nach Verlauf über die Stuhlohrstraße/ Dietrich-Schreyge-Straße in großen Abschnitten

südlich des Zentrums entlang des Brookdeichs verlaufen. In der Innenstadt werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Durchquerung mit dem Fahrrad verfolgt, etwa der Umbau der Chrysanderstraße ab 2023. Zudem ist im Weiteren bei der Entwicklung der Parkhäuser und der öffentlichen Räume auch der ruhende Verkehr für normale Fahrräder und Lastenräder konzeptionell zu berücksichtigen und attraktiv zu gestalten. In größeren Entwicklungsvorhaben bieten sich auch fahrradorientierte Sharing-Modell unterschiedlicher Art an, um die Nutzung des Verkehrsmittels so attraktiv wie möglich zu gestalten und damit alltagstauglich.

#### **Baurechtliche Verordnungen (Vergnügungstättenkonzept und Erhaltungsbereiche)**

Der Bezirk Bergedorf hat als erster Bezirk Hamburgs ein Konzept zur Steuerung von Vergnügungstätten und Erotikangeboten im Jahr 2013 beschlossen (Vergnügungstättenkonzept Bergedorf zur städtebaulichen Steuerung von Vergnügungstätten und Erotikangeboten im Bezirk Bergedorf (Gesamtbetrachtung)). Es geht dem Regelungserfordernis aufgrund der städtebaulichen Auswirkung dieser Nutzungen nach, um negative Folgen wie Nutzungskonflikte, Mietpreisverzerrungen, Ortsbildveränderungen u.ä. zu vermeiden. Das Vergnügungstättenkonzept wird als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Absatz 6 Nummer 11 des Baugesetzbuchs in der Bebauungsplanung berücksichtigt und besteht als Abwägungsgrundlage für Bebauungspläne. Weitere baurechtliche Verordnungen wie die „Verordnung über die Erhaltung baulicher Anlagen in Bergedorf – Bergedorf Hafen/ Serrahn“ (2019) sowie die Erhaltungsbereiche aus Bebauungsplänen zur Sicherung der städtebaulichen Eigenart der Gebiete sind bei der Projektplanung und -umsetzung in der Innenstadtentwicklung als Grundlagen zu integrieren.



## STATUS QUO ANALYSE

***Dieses Kapitel stellt basierend auf der Auswertung städtischer Konzepte und Daten, einer Stadtraumanalyse durch eigene Anschauung sowie regelmäßige Rückkopplung mit den weiteren Planungsbeteiligten ein aktuelles Bild der Innenstadt zu verschiedenen entwicklungsrelevanten Aspekten dar. Im Folgenden werden die städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen in der Innenstadt aufgezeigt. Zudem wird die „Eigenlogik“ einzelner Teilbereiche und deren Charakteristika herausgearbeitet. Das Querschnittsthema Klima wird jeweils innerhalb der Themen bearbeitet. Die Erkenntnisse werden mit Blick auf die konzeptionelle Weiterarbeit in Schwächen und Herausforderungen sowie Stärken und Potenziale (SWOT-Analyse) zusammengefasst.***

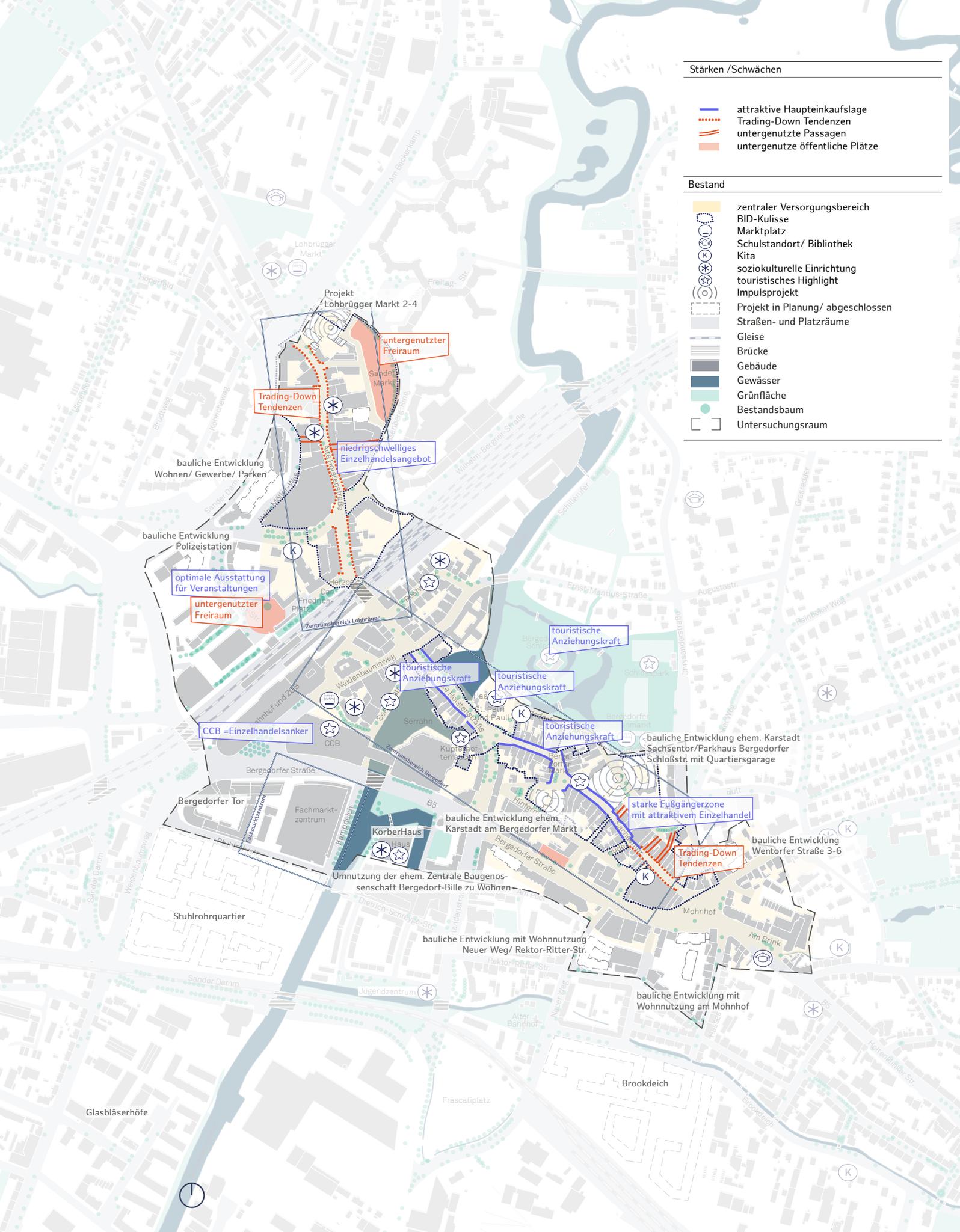
### ***Zentrenfunktion und Nutzungen***

Grundsätzlich lassen sich in der Innenstadt verschiedene, unterschiedlich geprägte Zentrumsbereiche unterscheiden. Der Bereich Lohbrügge, zwischen Lohbrügger Markt und Bahnunterführung in der Alten Holstenstraße, fungiert als Stadtteilzentrum mit Angeboten des Einzelhandels, der Gastronomie und Dienstleistungen für den lokalen Bedarf der Nachbarschaft. Der Bergedorfer Teil, westlich der Bahntrasse bis Mohnhof, stellt hingegen einen klassischen Innenstadtbereich und touristisches Zentrum für den gesamten Bezirk und darüber hinaus dar. Die historische Achse Sachsen- Alte Holstenstraße verbindet Lohbrügge mit Bergedorf und ist als Fußgängerzone und Einkaufsstraße von herausgehobener Bedeutung für die Zentrenfunktion. Entlang der Fußgängerzonen konzentriert sich ein hoher Anteil geläufiger Ladengeschäfte mittlerer Größe neben inhaber:innengeführten Geschäften, wobei im Osten eine hochwertigere und urbanere Prägung ablesbar ist. Weitere Einzelhandelsschwerpunkte stellen das Einkaufszentrum CCB sowie das Fachmarktzentrum südlich der B5 dar, geprägt von größtenteils Filialisten und Franchise-Nehmern. Aus dieser teilräumlichen Logik entsteht die weit über Bergedorf hinaus reichende Bedeutung der Innenstadt, die als Kristallisationspunkt des Bezirks und des schleswig-holsteinischen Umlandes verschiedenste Zielgruppen wie Anwohnende, Tourist:innen, Besucher:innen und Gewerbetreibende zusammenbringt.

Durch fortschreitende Digitalisierung, neue Produktions- und Vertriebswege erfährt der stationäre Handel der Bergedorfer Innenstadt – wie auch andere Innenstädte –

zunehmend Konkurrenz. Das Nutzungsspektrum soll auf Sicht durch Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur- und Bildungsangeboten sowie Wohnen ergänzt und damit gestärkt werden. Auch die bereits begonnene Umgestaltung öffentlich nutzbarer Aufenthaltsbereiche trägt zur Veränderung des Stadterlebens in der Innenstadt bei und bietet Raum und Gelegenheit für Kommunikation, Begegnung und Erholung. Mit der Schließung der beiden Karstadt-Warenhäuser ist die Innenstadt durch Effekte geprägt, die viele Stadtkerne in ähnlicher Weise betreffen. Nach der Etablierung von Fachmarkttagglomerationen und zentrenfernen Handelsstandorten, zum Teil auf der „grünen Wiese“ folgte die Schließung großer Warenhäuser mit einem breiten Sortiment an Waren. Zudem sind zum Teil Trading-Down-Prozesse wahrzunehmen, die sich an (punktuellen) Leerständen, einer qualitativen Verschlechterung von Warengeländen oder der Ansiedlung von Vergnügungsstätten, Wettvermittlungsstellen und ähnlichen Nutzungen festmachen lässt. Zu beobachten ist dies in beiden Zentrumsteilen, stärker ausgeprägt auf der Lohbrügger Seite. Wenngleich sich die Anzahl der Leerstände in der Bergedorfer Innenstadt sich auf eher niedrigem Niveau bewegt, ist davon auszugehen, dass nicht jedes Geschäft die Folgen des stattfindenden Wandels bewältigen kann. Eine Herausforderung liegt darin, eine ausgewogene Nutzungsmischung „auszubalancieren“.

Hier hat das Bezirksamt bereits mit dem RISE-Projekt FLEKS (Flächen- und Erdgeschoss Koordination) und dem über Bundesmittel geförderten Nachfolgeprojekt „Bergedorf Now“ angesetzt. Vom Herbst 2021 bis Ende 2022 konnten im Rahmen von FLEKS Betriebs- und



Stärken / Schwächen	
<span style="color: blue;">—</span>	attraktive Haupteinkaufslage
<span style="color: orange;">- - - - -</span>	Trading-Down Tendenzen
<span style="color: orange;">/ / / / /</span>	untergenutzte Passagen
<span style="color: orange;">□</span>	untergenutzte öffentliche Plätze

Bestand	
<span style="background-color: yellow;">□</span>	zentraler Versorgungsbereich
<span style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	BID-Kulisse
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Marktplatz
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Schulstandort/ Bibliothek
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Kita
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	soziokulturelle Einrichtung
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	touristisches Highlight
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Impulsprojekt
<span style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Projekt in Planung/ abgeschlossen
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Straßen- und Platzräume
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Gleise
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Brücke
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Gebäude
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Gewässer
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Grünfläche
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Bestandsbaum
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span>	Untersuchungsraum

Analyse Nutzungen  
 (ohne Maßstab, Kartengrundlage: Geoportal Hamburg, Quelle: Bezirksamt Bergedorf)

Nebenkosten bei Zwischenmietungen übernommen und bei Einverständnis der Eigentümer:in die Flächen u.a. interessierten Gewerbetreibenden, sozialen und öffentlichen Einrichtungen, Künstler:innen, Galerien und Bildungseinrichtungen zur Verfügung gestellt werden. Auch eine digitale Leerstandskarte sowie das Pilotprojekt „Digitales Schaufenster“ konnten u.a. als Bausteine umgesetzt werden. Das City-Management „Bergedorf Now“ hat im April 2023 seine Arbeit aufgenommen und wird diese Bausteine künftig fortführen. Weitere Themen des City-Managements werden u.a. Digitalisierung, Innenstadtmarketing, Tourismus und Förderung von Zwischennutzungen zur Belebung der Innenstadt sein.

Das Künstler- und Handwerkerhaus am Bergedorfer Markt bietet bis 2025 die Chance, in einer vormals leerstehenden Handelsimmobilie Flächen zu nutzen und sich im Bergedorfer Kern zu präsentieren. Die Verwaltung hat das Gebäude für diesen Zeitraum angemietet und bietet es zur Nutzung durch z.B. Künstler und Handwerker an. Auch für Kommunikationsprozesse kann das Objekt genutzt werden.

Die Ende 2022 durch den Senat erfolgte Festlegung des RISE-Fördergebiets „Zentrum Bergedorf“ ist als weiteres Element anzuführen, welches bis zunächst Ende 2029 durch den Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung positiven Einfluss auf die Entwicklung/ Gestaltung des Bergedorfer Zentrum nehmen soll. Hierbei wird es schwerpunktmäßig, wie in der Einleitung erwähnt, um die Aufwertung und Umgestaltung von öffentlichen Räumen und Flächen sowie die Vernetzung und Unterstützung der innerstädtischen Akteur:innenlandschaft bei Projekten und Maßnahmen zur Belebung und Aufwertung des Zentrums gehen. Zusätzlich gibt es mit dem laufenden Business Improvement District (BID) „Alte Holstenstraße“ und dem BID „Bergedorf“ Handlungsansätze, die vornehmlich die privaten Grundeigentümer:innen bieten und nutzen, um zur Stabilisierung und Qualitätssteigerung der Innenstadt beizutragen. Auch das vielfältige Engagement etwa des WSB e.V. (Wirtschaft- und Stadtmarketing für die Region Bergedorf e.V.) zielt auf die positive Entwicklung der Innenstadt ab. Im Bergedorfer Hafen ist der Bergedorfer Hafen e.V. aktiv, um den besonderen Ort geschichtsbewusst weiterzuentwickeln und zu beleben. Zudem gibt es zahlreiche aktive Gremien/Akteur:innen, die auf verschiedene Weise auf die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt abzielen bzw. sich dafür engagieren.

Aktuell sichtbare Bau- und Planungstätigkeiten zeigen die dynamischen Entwicklungen im Bezirk, die sich insb. im Süden und Südosten der Innenstadt konzentrieren. Im Innenstadtbereich selbst sind mehrere Neubauvorhaben in Planung bzw. Umsetzung. Zu nennen sind in dem Zusammenhang die Verfahren am Bergedorfer Markt ehem. Karstadt-Sport und in der Bergedorfer Schloßstraße (Parkhaus)/ Sachsentor (ehem. Karstadt) und die Neuplanung am Lohbrügger Markt (LoMa4) nördlich des Sander Markt mit einem gemischt genutzten Block. Das neue KörberHaus wurde Ende 2022 eröffnet und die Fertigstellung des Projekts Bergedorfer Tor an der B5 erfolgt in 2023. Mit diesen Impulsprojekten, die neue Nutzungen, Arbeitsplätze und Besucher:innen in das Bezirkszentrum bringen, wird die Funktion der Innenstadt gestärkt. Es sind neben Wohnnutzungen und Dienstleistungen, Angebote spezialisierter Ärzteversorgung, unterschiedliche Konzepte der Gastronomie aber auch ein hochmodernes Theater, die neu aufgestellte Bücherhalle und weitere Nutzungen entstanden.



Vor der Kulisse der beschriebenen strukturellen Veränderungen lassen sich Anforderungen aus den Bereichen Klimaschutz und -folgenanpassung als weitere besondere Herausforderung für die Zentrenfunktion und Nutzung der Bergedorfer Innenstadt nennen. Im Zuge der Veränderungen bestehen jedoch besondere Chancen, Synergien und Potenziale herauszubilden. Es wird dabei auch darum gehen, die historische Bausubstanz behutsam zu erhalten und bei der energetischen Optimierung geeignete Lösungen zu finden.

#### **Verkehr und Freiraum**

Die Bergedorfer Innenstadt besitzt durch den Fern-, Regional- und S-Bahnhof Hamburg-Bergedorf sowie den ZOB eine hervorragende überörtliche ÖPNV-Anbindung. Außerdem ist die hohe Erschließungsfunktion der B5 als gesamtstädtische Magistrale zentral für die Erreichbarkeit der Bergedorfer Innenstadt.

Die historische Achse zwischen Mohnhof und Lohbrügger Markt über Sachsen- und Alte Holstenstraße ist das Rückgrat der Innenstadt. Die Straßen in „zweiter Reihe“, also Nebenstraßen und Querverbindungen zu den Fußgängerzonen, sind in weiten Teilen durch ihre Funktionen als Zubringer- und Andienungstraßen und damit durch den fahrenden oder ruhenden motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. In den Quartieren findet zum Teil Parksuchverkehr statt. Ladezonen bzw. Anlieferungsbereiche von Gebäuden sind teils unbefriedigend gelöst. In wenigen Fällen, etwa in der Bergedorfer Schloßstraße, befinden sich gastronomische Nutzungen in rückseitiger Lage. Mittels eines Verkehrsversuchs, der im Juni 2020 gestartet wurde, ist die Befahrbarkeit der Bergedorfer Schloßstraße zwischen Chrysanderstraße und Vinhagenweg durch die Umkehr der Einbahnstraßenregelung verändert worden, um die Aufenthaltsqualität des Raums zu verbessern. Die Stellplätze auf der vielfach gut besonnten nördlichen Straßenseite werden seither u.a. für Außengastronomie sowie Pflanzkübel und Sitzmöbel genutzt. Das Veränderungspotenzial wurde eindrücklich unter Beweis gestellt, denn die veränderte Verkehrsführung konnte im Versuch zu einer geringeren Gesamtbelastung der Straße zugunsten des Fuß- und Radverkehrs führen (bei gleichzeitiger moderater Verschiebung des Verkehrsaufkommens in angrenzende Straßen). Aus verkehrlicher Sicht kann der Versuch daher

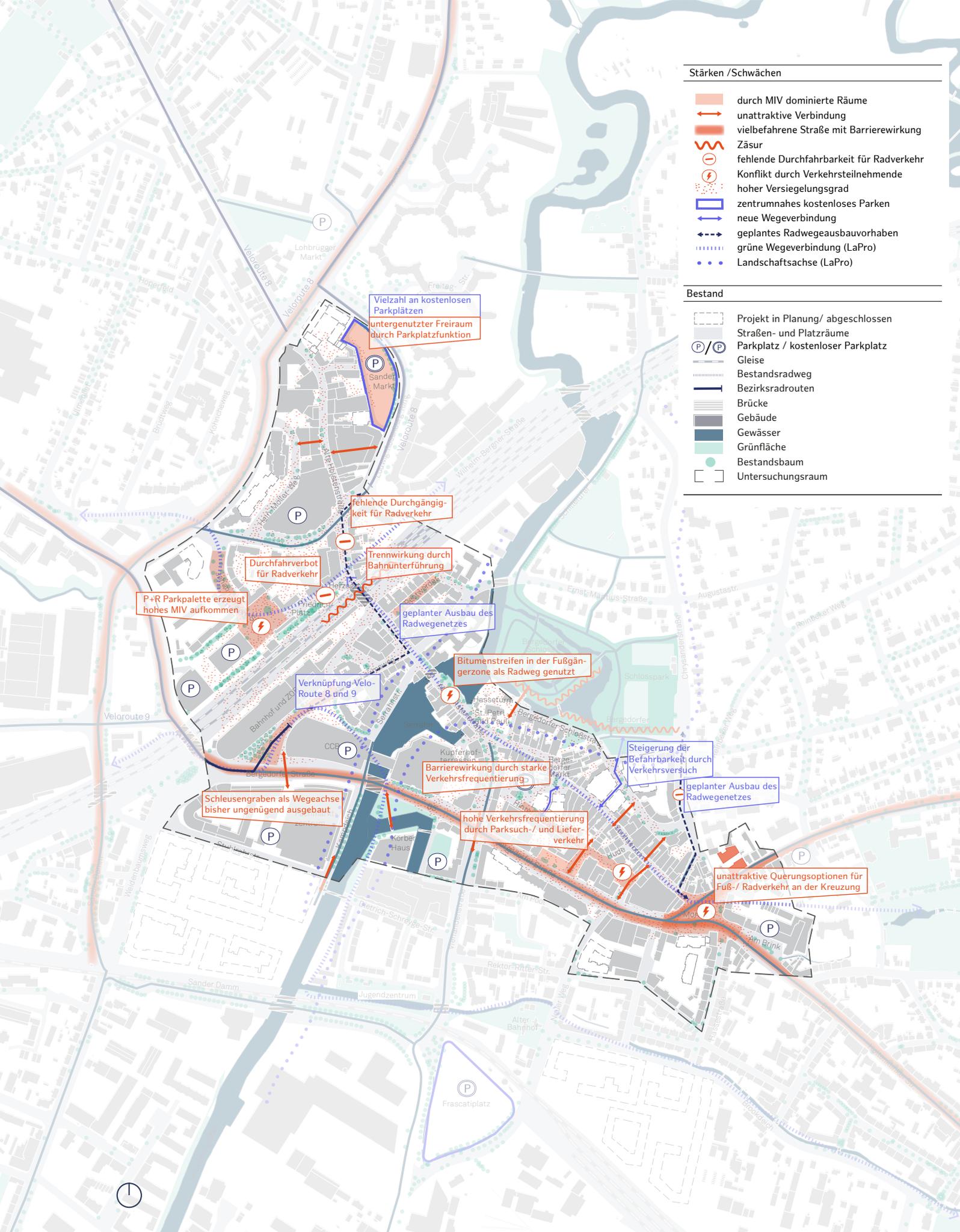


31 Schlosspark

als positiv bewertet werden, da Durchgangsverkehr verringert und Aufenthaltsqualität und Ambiente der Straße gesteigert wurden. Eine Verstärkung der Maßnahme wird umgesetzt.

Die Vielzahl von Parkplätzen in der Innenstadt ist für ihre Versorgungsfunktion von zentraler Bedeutung. Mit dem Parkplatz am Sander Markt liegt ein Schwerpunkt im Lohbrügger Bereich der Innenstadt. Gleichzeitig sind die Teilbereiche der Innenstadt, hauptsächlich die Straßen rückseitig zu den Fußgängerzonen, in teilweise relevantem Maße von Verkehrsströmen und Parksuchverkehren geprägt. Darunter leidet in diesen Räumen auch die Aufenthaltsqualität. Ein Teil der Parkhauskapazitäten steht dabei nur einem beschränkten Nutzerkreis offen, ein anderer steht der Öffentlichkeit gegen Entgelt zur Verfügung. Erhebungen zur Auslastung zeigen, dass das Angebot die Nachfrage übersteigt. Die Frage nach der Zahl und Art der Parkplätze (und der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze) bleibt in Zukunft bei Neuentwicklungen eine zentrale Aufgabe, auch um den verschiedenen Ansprüchen der Gewerbetreibenden, der Besucher:innen und Anwohnenden sowie Tourist:innen gerecht zu werden.

Die Situation der Fuß- und Radwege in der Innenstadt wurde in den vergangenen Jahren und wird auch weiterhin durch den Ausbau der Routen verbessert. So etwa durch die geplante Verknüpfung der Veloroute 8 (verläuft von



- Stärken / Schwächen**
- ▬ durch MIV dominierte Räume
  - ↔ unattraktive Verbindung
  - ▬ vielbefahrene Straße mit Barrierewirkung
  - 〰 Zäsur
  - ⊘ fehlende Durchfahrbarkeit für Radverkehr
  - ⚡ Konflikt durch Verkehrsteilnehmende
  - ⋯ hoher Versiegelungsgrad
  - ▭ zentrurnahes kostenloses Parken
  - ↔ neue Wegeverbindung
  - ⋯ geplantes Radwegeausbauvorhaben
  - ⋯ grüne Wegeverbindung (LaPro)
  - ⋯ Landschaftsachse (LaPro)

- Bestand**
- Projekt in Planung/ abgeschlossen
  - Straßen- und Platzräume
  - P Parkplatz / kostenloser Parkplatz
  - Gleise
  - Bestandsradweg
  - Bezirksradrouten
  - Brücke
  - Gebäude
  - Gewässer
  - Grünfläche
  - Bestandsbaum
  - Untersuchungsraum

Vielzahl an kostenlosen Parkplätzen  
 untergenutzter Freiraum durch Parkplatzfunktion

fehlende Durchgängigkeit für Radverkehr

Durchfahrverbot für Radverkehr

P+R Parkpalette erzeugt hohes MIV aufkommen

Trennwirkung durch Bahnunterführung

geplanter Ausbau des Radwegenetzes

Verknüpfung Velo-Route 8 und 9

Bitumenstreifen in der Fußgängerzone als Radweg genutzt

Barrierewirkung durch starke Verkehrsfrequenzierung

Steigerung der Befahrbarkeit durch Verkehrsversuch

geplanter Ausbau des Radwegenetzes

hohe Verkehrsfrequenzierung durch Parksuch- / und Lieferverkehr

unattraktive Querungsoptionen für Fuß- / Radverkehr an der Kreuzung

Schleusengraben als Wegeachse bisher ungenügend ausgebaut.

Analyse Freiraum und Vernetzung  
 (ohne Maßstab, Kartengrundlage: Geoportal Hamburg, Quelle: Bezirksamt Bergedorf)

Norden kommend entlang der Lohbrügger Landstraße, Lohbrügger Markt, Ludwig-Rosenberg-Ring, Alte Holstenstraße, Weidenbaumsweg) und Veloroute 9 (von Westen über Kurt A. Körber-Chaussee, Bergedorfer Straße, Weidenbaumsweg) im Zentrumsbereich. Anzuführen ist auch der geplante Ausbau der Freizeitroute 4, die bislang von Rothenburgsort über Billwerder bis Allermöhe-Reitbrook verläuft. Der Schleusengraben ist als Wegeachse bisher nicht durchgängig nutzbar, da vielfach private Grundstücke bis an das Gewässer reichen. Im Zuge der Planrechtsschaffung setzt das Bezirksamt darauf, die Grundstücksverhältnisse so neu zu ordnen, dass ein durchgängiger, attraktiver Wegebau für Rad- und Fußverkehr ermöglicht wird. Damit soll der entsprechende politische Beschluss umgesetzt werden. In diesem Zuge sind auch Brückenbauwerke, etwa im Bereich Weidensteg - Schilfpark sowie im Bereich Stuhrohrquartier von besonderer Bedeutung, um die Verknüpfung in angrenzende Stadtquartiere zu gewährleisten. Dies gilt auch für die Anbindung an den von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) vorgesehenen Radschnellweg Hamburg - Bergedorf - Geesthacht, der etwas südlich der Innenstadt im Bereich Sander Damm auf den künftigen Schleusengrabenweg tritt. Zur besseren Verknüpfung der Innenstadt mit ihrer Umgebung sind auch die lichtsignalisierten Quermöglichkeiten wesentlich, da die Verkehrsbelastung z.B. auf der Wentorfer Straße und Bergedorfer Straße hoch ist. Die Fortbewegung per Rad ist an einigen Stellen wie etwa zwischen Alter Holstenstraße und Lohbrügger Bahnhofsvorplatz verkehrsrechtlich nicht erlaubt, während die tatsächliche Nutzung per Rad stattfindet. Mit dem von Westen an den Bereich Sander Damm heranreichenden Radschnellweg sind gefahrenvermeidende Lösungen für diverse Querverbindungen zu finden. Infolge der Zunahme des Radverkehrsanteils besteht mittlerweile ein Defizit an bedarfsgerechter Fahrradinfrastruktur wie z.B. zentrumsnahen Stellplätzen am Bahnhof oder Stellplätzen für Lasten-(e-)räder. Die Bedarfe können durch die gebührenpflichtige Radstation am Bahnhofsaustritt Bergedorf nicht mehr gedeckt werden.

Das Freiraumsystem der Innenstadt ist besonders durch den Verlauf der Bille/ Schleusengrabenachse und Serrahn sowie den Schlosspark und kleinteiligen Plätzen geprägt. Der Anteil an Freiräumen in der Innenstadt ist aufgrund der zentralen Lage im Zentrum der Innenstadt

insgesamt begrenzt, wobei die qualitativen Unterschiede hervorzuheben sind. Zu nennen sind der Lohbrügger und Bergedorfer Markt, die Bahnhofsvorplätze auf der Lohbrügger und der Bergedorfer Seite des Bahnhofs, der Johann-Adolf-Hasse-Platz, der als Parkplatz genutzte Sander Markt, der Schlosspark, das Schillerufer sowie die Wasserflächen Schleusengraben, Bille und Serrahn. Einige öffentliche Räume, wie der Sander Markt, bleiben teils hinter ihrem Potenzial zurück und sind als Transitorte, also Durchgangsbereiche, wenig attraktiv. Die Freiraumstruktur ist durch den verdichteten Stadtraum insgesamt stark versiegelt. Entlang der Bille verläuft an den Rändern des Stadtzentrums eine Landschaftsachse. Im Zentrumsbereich sieht das Landschaftsprogramm „Grüne Wegeverbindungen“ vor, die derzeit allerdings nicht als solche wahrnehmbar sind.

Neben den zentral gelegenen Grünanlagen Schlosspark und Rathauspark befinden sich in fußläufiger Entfernung (knapp 30 min) u.a. die Bergedorfer Brauereiteiche und das Bergedorfer Gehölz. Mit dem Fahrrad sind in ca. 15-20 min vom Innenstadtbereich weiterhin umliegende Erholungsgebiete wie Boberger Dünen, Sachsenwald und Staatsforst Trittau zu erreichen. Die gute Erreichbarkeit dieser Naherholungsgebiete durch weitgehend im Grünzug verlaufende Verbindungen entlang der Bille oder künftig entlang des Schleusengrabens sind als echter Gewinn für innerstädtisches Wohnen zu betrachten.

### Öffentlicher Raum und Stadtgestalt

Die städtebauliche Struktur im Untersuchungsgebiet präsentiert sich hinsichtlich ihrer Entstehungszeit, der Körnung, ihrer stadtgestalterischen Qualitäten und Erschließungssysteme sehr heterogen und vielschichtig. Blockrand- und Reihenbebauung wechseln ab mit Großstrukturen und vereinzelt Solitären. In Lohbrügge dominieren Klinkerbauten der Nachkriegszeit, wohingegen im Bergedorfer Teil Backsteingebäude der 1920er und 1930er Jahre sowie klassische gründerzeitliche Putzfasaden und Fachwerkgebäude vorherrschen. Die historische Altstadt verleiht dem Bergedorfer Zentrumsbereich eine starke Identität mit großem Wiedererkennungswert. Das einzige Schloss Hamburgs mit denkmalgeschütztem Schlosspark, zahlreiche Fachwerkhäuser (vor allem im Verlauf der Fußgängerzone Sachsen- und Alte Holstenstraße als öffentlicher Freiraum und „Pulsgeber“ der Innenstadt wechselt ihren Charakter von Ost nach West, bedingt durch die jeweils angrenzenden baulichen Strukturen und EG-Nutzungen.

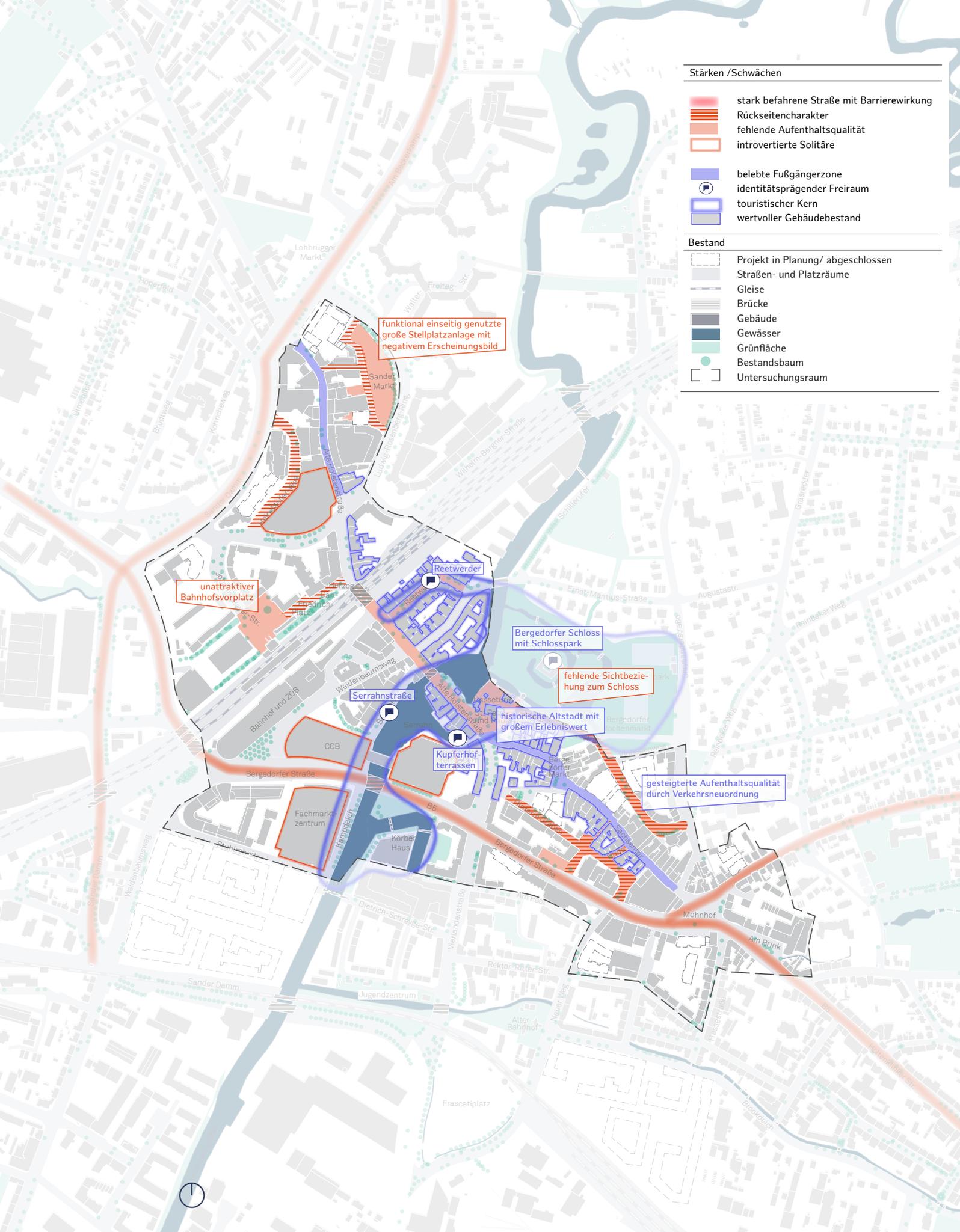


32 Schwarzplan (Neuplanungen in grau)  
(ohne Maßstab, Kartengrundlage: Geoportal Hamburg,  
Quelle: Bezirksamt Bergedorf)

Das Bergedorfer Zentrum besitzt vielfältige öffentliche Räume, die eine bedeutende Rolle im städtischen Leben spielen und von Bewohner:innen, Besucher:innen und Tourist:innen Raum für ihre Freizeitgestaltung und Erholung aufgesucht werden. Darunter sind mit dem Johann-Adolf-Hasse-Platz in der Alten Holstenstraße, der neugestalteten Serrahnstraße, den Kupferhofterrassen und dem Schlossgarten bzw. -park herausragende öffentliche Räume und Freianlagen, die sowohl identitätsstiftend wirken als auch attraktive Verweilorte darstellen. Weitere (temporär) belebte Orte sind die Wochenmarktplätze in Bergedorf und Lohbrügge.

Mit Bille, Schleusengraben und dem historischen Serrahn besitzt Bergedorf direkten Zugang zum Wasser. Mit der Neugestaltung der Serrahnstraße sowie dem Neubau der Kupferhofterrassen wurden funktionale und identitätsstarke Aufenthaltsorte am Wasser geschaffen. Anknüpfend daran werden entlang des Schleusengrabens als Verbindungsachse zu den umliegenden (neuen) Stadtquartieren sowie der Gestaltung des Uferbereichs am neuen KörperHaus starke Adressen mit erlebbaren Bezügen zum Wasser umgesetzt. Auch entlang des Schillerufers sind weitere Gestaltungs- und Qualifizierungsmaßnahmen vorgesehen. Daneben ist das Projekt zur Umgestaltung der Alten Holstenstraße auf Bergedorfer Gebiet in Vorbereitung, welches einen starken Bezug zu den angrenzenden Uferbereichen herstellen soll.

Durch die große Zahl an neuen Wohnungen sowie der hohen Kund:innenfrequenz besteht in der Innenstadt ein Ausbau-Bedarf an Spielplätzen, größeren Grünflächen sowie einem attraktiven Wohnumfeld. Durch den zu erwartenden/ bevorstehenden Bevölkerungszuwachs ist ein Ausbau der wohnortnahen Freiraumangebote ein wichtiger Punkt für die zukünftige Innenstadtentwicklung.



Stärken / Schwächen	
	stark befahrene Straße mit Barrierewirkung
	Rückseitencharakter
	fehlende Aufenthaltsqualität
	introvertierte Solitäre
	belebte Fußgängerzone
	identitätsprägender Freiraum
	touristischer Kern
	wertvoller Gebäudebestand
Bestand	
	Projekt in Planung/ abgeschlossen
	Straßen- und Platzräume
	Gleise
	Brücke
	Gebäude
	Gewässer
	Grünfläche
	Bestandsbaum
	Untersuchungsraum

Analyse Öffentlicher Raum und Stadtgestalt  
 (ohne Maßstab, Kartengrundlage: Geoportal Hamburg, Quelle: Bezirksamt Bergedorf)

## FAZIT: SCHWÄCHEN UND HERAUSFORDERUNGEN

### ***Pole der Innenstadt***

Die Charakteristik der Innenstadt durch die sehr unterschiedliche Prägung und Funktionen der Zentrenbereiche Lohbrügge und Bergedorf stellt eine besondere Herausforderung dar.

### ***Nutzungsmischung (Kultur)***

In den Stadtteilen finden sich zahlreiche kulturelle Einrichtungen und Angebote, obgleich diese infolge der pandemiebedingten Beschränkungen erhebliche Belastungen erfahren haben. Der Zentrumsbereich bietet wichtige Bildungsangebote im KörberHaus an, etwa die Volkshochschule und Hamburger Öffentliche Bücherhallen. Im Bereich der staatlichen Bildung von Kindern und Jugendlichen erfolgt mit einer weiteren Grundschule in Planung und dem Neubau der Stadtteilschule Leuschnerstraße eine erhebliche Ausweitung des Angebots. Ebenso sind die etablierten Schulstandorte und die geplante weiterführende Schule an der Billwerder Straße gut und schnell zu erreichen. Eine Chance besteht darin, weitere Bildungsangebote gerade der Erwachsenenbildung in der Innenstadt zu etablieren. Die Erschließungsgunst im Stadtkern bietet gute Erreichbarkeit für alle Stadtteile und Synergien mit weiteren innerstädtischen Angeboten.

### ***Einzelhandel im Wandel***

Die bestehenden Ansätze zur Stärkung des Handels und der lokalen Ökonomie werden fortgeführt. Infolge der Schließung der großen Kaufhäuser und aufkommender Trading Down Tendenzen im östlichen Bereich des Bergedorfer und im Lohbrügger Zentrumsbereich sind zusätzliche Maßnahmen und Handlungsansätze erforderlich, die zum einen den veränderten Kundenansprüchen gerecht werden und zum anderen auf neue Kund:innen reflektieren, die in der Innenstadt und ihrem engeren Umfeld wohnen und arbeiten.

### ***Mobilität***

Die örtliche und überörtliche Mobilität ist für die Erreichbarkeit der Innenstadt ein entscheidender Faktor. Die Bergedorfer Innenstadt bietet aus Sicht der Mobilität Verbesserungspotenziale. Die Optimierung der Netzqualität für den Fuß- und Radverkehr dient der Stärkung der Erreichbarkeit und der Erleichterung des Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Dabei steht die Innenstadt vor der Herausforderung bei gleichzeitiger

Etablierung des Fuß- und Radwegenetzes die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Individualverkehr nicht außer Acht zu lassen.

### ***Parken in der Innenstadt***

In der Innenstadt übernehmen zahlreiche Neben- und Rückräume der Fußgängerzonen eine Funktion als Andienungsstraßen. Einige Straßen, beispielsweise der Reetwerder, werden zudem als „shortcut“ oder zum bequemen Parken in der Innenstadt abseits der ausgewiesenen großen Parkplatzangebote genutzt. Durchgangs- und Lieferverkehre, Parksuchverkehr und straßenbegleitende KFZ-Stellplätze prägen das Raumbild und gehen zulasten der Aufenthaltsqualität. Damit treffen unterschiedliche Anforderungen auf den Raum, der einerseits seine dienende (Verkehrs-)Funktion weiterhin erfüllen, andererseits seine Qualität als öffentlicher Raum deutlich steigern soll. In einer partiellen Neuordnung insbesondere des ruhenden Verkehrs liegt eine große Chance und gute „Stellschraube“ zu einer nachhaltig wirksamen Aufwertung. Hierbei gilt es, die verschiedenen Perspektiven und Erwartungen in der Innenstadt zu berücksichtigen und auszubalancieren.

### ***Wegevernetzung***

In den vergangenen Jahren wurde bereits die Verknüpfung der Zentrumsbereiche untereinander und mit ihrer Umgebung deutlich verbessert. Auch die Anbindung der neuen Entwicklungsquartiere entlang der Schleusen-grabenachse soll sukzessive als durchgehendes Band umgesetzt werden. Die Herausforderung liegt also darin, die Wegevernetzungen für Fuß- und Radverkehr erlebbarer zu gestalten.

### ***Freiraum***

Attraktive öffentliche Grünflächen mit Aufenthaltsqualität gibt es einige – etwa den Schlosspark, das Schillerufer, das grüne Entree des Körberhauses und den Rathauspark – sowie kleinere Flächen am Hohen Stege oder der Lohbrügger Landstraße. Die genannten Grünflächen können und werden perspektivisch weiter zu qualifizieren sein, um aktuellen Anforderungen und im Zuge der Verdichtung steigendem Nutzungsumfang gerecht zu werden. Innenstadtnahe Spielplätze sind nur wenige vorhanden. Um die quartiersbezogene Lebensqualität zu verbessern, gilt es das Angebot an solchen Flächen zu



33 Unterführung Alte Holstenstraße

steigern. Der erwartete Bevölkerungszuwachs und demografische Veränderungen erfordern zusätzlich den Ausbau flankierender Infrastrukturen im Bereich des Wohnumfeldes. Durch den Klimawandel verstärkt wird es gerade in hoch verdichteten Innenstädten zu einer zunehmenden Herausforderung, Entsiegelung und zusätzliche Begrünung umzusetzen, da der Nutzungsdruck hoch und viele Flächen mehrfach codiert sind.

## FAZIT: CHANCEN UND POTENZIALE

***Um maßgeschneiderte Maßnahmen und Umsetzungsideen für die Bergedorfer Innenstadt zu konzipieren, kann an die zahlreichen vorhandenen Stärken und Potenziale im Untersuchungsraum angeknüpft werden. Ebenso wird die Impulswirkung bereits laufender und umgesetzter Maßnahmen genutzt, um daraus weitergehende Veränderungen abzuleiten, Diese wurden mit Blick auf Verkehr, Freiraum, Öffentlicher Raum und Stadtgestalt, und Nutzungen in Übersicht gebracht:***

### ***Erlebbarkeit der Innenstadt***

Die attraktiven städtebaulichen (historischen) Strukturen und die einzigartige Wasserlage stellen ein großes Potenzial in der Innenstadt dar. Im Rahmen einer Stadtwerkstatt und anschließender Planungsprozesse konnten in dem Bergedorfer Hafenbereich an der Serrahnstraße und den Kupferhofterrassen wegweisende Projekte umgesetzt und damit eine neue Qualität der Freiräume erzielt werden. Weitere gastronomische Angebote ebenso wie nicht-kommerzielle Aufenthaltsangebote schaffen neue Aufenthaltsqualitäten und steigern die Erlebbarkeit der Innenstadt. Mit der in der 2. Jahreshälfte 2023 beginnenden Planung für die Umgestaltung der Alten Holstenstraße zwischen Kreisverkehr und Kirchenvorplatz wird ein weiterer Teil des öffentlichen Raums attraktiver gestaltet werden. Die Aufwertung weiterer öffentlicher Räume soll perspektivisch angegangen werden: Die Neustrukturierung auch in der zweiten Reihe zur Fußgängerzone Sachsentor bietet die Chance, Erdgeschosszonen zu beleben und den öffentlichen Raum nutzbarer zu gestalten. Die Bezüge werden durch neue „Twieten“ im Bereich der ehem. Karstadt-Standorte Sachsentor und Bergedorfer Markt gestärkt werden.

### ***Innenstadt als Magnet***

In der Innenstadt besteht Bedarf zur Erweiterung des Angebotsspektrums, was nicht zuletzt durch die vielseitigen in Planung und Umsetzung befindlichen Projekte erreicht werden kann. Auch im Vermietungsgeschäft der Grundeigentümer:innen bzw. bei selbst genutzten Gewerbeimmobilien besteht die Chance und das Erfordernis, sich auf gewandelte Anforderungen und Nachfragestrukturen auszurichten. Neben Einzelhandelsfunktionen sollte die Innenstadt dabei vielfältige weitere Standbeine etablieren. Die aktuellen Entwicklungen zu Onlinehandel und Erlebniseinkauf können als Antrieb verstanden werden,

die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer:innen der Innenstadt nachzuvollziehen und anzupassen.

### ***Neue Entwicklungen***

In der Bergedorfer Innenstadt befinden sich identitätsstiftende „Schätze“, die auf den traditionsreichen und geschichtsträchtigen Stadtraum zurückblicken. Mit der wachsenden Anzahl an neuen Projekten besteht die Chance, den Bestand durch bauliche und freiräumliche Impulse sinnvoll zu ergänzen und das Bergedorfer Stadtbild sensibel weiterzuführen. Die Ergebnisse der Wettbewerbsverfahren zur Revitalisierung der Bereiche Karstadt Bergedorfer Markt und Sachsentor sowie der Bereich des Parkhauses Bergedorfer Schloßstraße versprechen große Aufwertungsimpulse für diese Bereiche. Vorgesehen ist: Die Erdgeschosse werden offener und vielseitiger genutzt, die neuen „Twieten“ so gestaltet, dass publikumswirksame Nutzungen direkt an den „Twieten“ angeordnet sind und sich im Bereich zum Wiebekingweg (Hotel Kuhberg) und des Eckbereichs Bergedorfer Schloßstraße/ Vinhagenweg neue (außen)gastronomische Angebote etablieren.

### ***Obsoletere Räume***

Die potenzielle Umnutzung/ Umgestaltung heute mindergenutzter Gebäude sowie hinter ihrem Potenzial zurückbleibende öffentliche Plätze stellen große Potenziale für die Innenstadt dar. Die Prüfung von Umbau-/ Umnutzungspotenzialen von nicht ausgelasteten Parkhäusern oder eine Neuprogrammierung von öffentlichen Räumen können Mehrwerte für die Innenstadt schaffen. Die Umgestaltung und Erweiterung von bahnhofsnahe Flächen bieten Möglichkeiten zum Ausbau von Mobilitätsangeboten, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie den Einsatz von Klimaanpassungsmaßnahmen in der Grünausstattung.

### **Mobilität**

Mit dem Ausbau geplanter Radwege und der Umgestaltung bestehender Fußwegeverbindungen besteht die Chance, die Aufenthaltsqualität insgesamt positiv zu beeinflussen. Der Anschluss der neu hinzugewonnenen Stadtquartiere entlang der Schleusengrabenachse an die Innenstadt (insb. Fuß-/ Radverkehr) kann als Potenzial für eine Innenstadtstärkung genutzt werden. Gleichzeitig kann eine Neusortierung von Straßenräumen an ausgewählten Orten die Chance, neben der Aufenthaltsqualität auch den Umweltverbund zu stärken. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll weiterhin für alle Verkehrsteilnehmende möglich sein. Um Mobilitätsteilhabe für alle Menschen zu gewährleisten, sollte die Möglichkeit von durchgängiger und barrierefreier Fortbewegung für alle Verkehrsteilnehmende geschaffen werden. So nehmen bereits einige bestehende und in Planung befindliche Projekte die Neugestaltung bestimmter Straßenbereiche (Umbau Chrysantherstraße, Bergedorfer Schloßstraße, Alte Holstenstraße) in den Fokus, wodurch potenziell eine Reduzierung des Durchgangverkehrs und des im öffentlichen Raum präsenten ruhenden Verkehrs erreicht werden kann.

### **Lokale Ökonomie**

Die professionalisierte und gut vernetzte Akteur:innenlandschaft in der Bergedorfer Innenstadt gibt Impulse für eine Stärkung der lokalen Ökonomie sowie positiver Flankierung öffentlicher Umsetzungsmaßnahmen. Die vorhandenen Marktnutzungen bieten traditionell und perspektivisch Belebung und regionale Grundversorgung.

### **Klimaschutz**

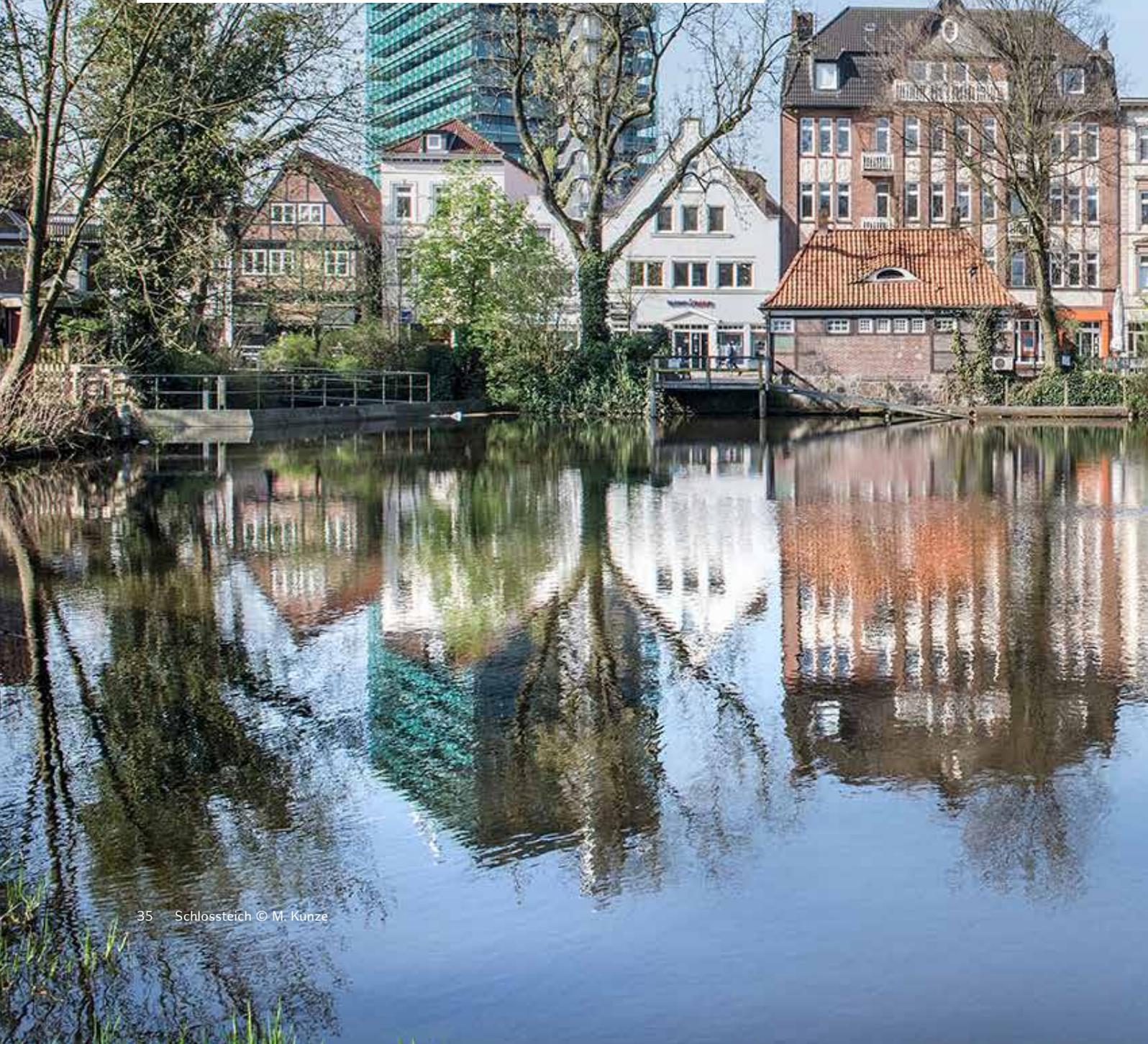
Klimaschutz hat vielfältige Ausprägungen und Handlungsebenen. Für die Innenstadt sind die vier Transformationspfade des Hamburger Klimaplanes (Wärmewende inkl. Gebäudeeffizienz, Mobilitätswende, Wirtschaft, Klimaanpassung) durchweg relevant und im Rahmen konkreter Projekte praktisch zur Anwendung zu bringen. Im Neubau sind energetische Anforderungen ohnehin gesetzlicher Standard. Die stadtbildbewahrende Implementation im Bereich Gebäudeeffizienz wie z.B. der Einbau von Photovoltaik-Anlagen, ist eine besondere Herausforderung aufgrund der (historischen) Prägung der Innenstadt.



34 Marktplatz Bergedorf

03

# ZUKUNFTS- PERSPEKTIVE





## STRATEGISCHE LEITLINIEN

### *Unverkennbar - Die Bergedorfer Leichtigkeit*

*Die Bergedorfer Innenstadt steht im Mittelpunkt des seit Jahren dynamisch wachsenden Bezirks. Die Innenstadt birgt viele stadträumliche, freiräumliche und funktionale Qualitäten und Potenziale sowie eine eigene, gewachsene Identität, welche sie in Hamburg einzigartig macht. Bergedorf ist eine gewachsene, früher eigenständige Stadt und traditionell mit oberzentralen und örtlichen Funktionen ausgestattet. Bergedorfs Innenstadt ist das Zentrum des Bezirks und zugleich starker Kern in der Region. Damit bietet sie viele typische Nutzungen wie Einzelhandel – für den spezialisierten wie für den täglichen Bedarf sowie Gastronomie und vielfältige Dienstleistungen. Mit dem Schloss und weiteren soziokulturellen Einrichtungen ist die Innenstadt zudem beliebtes Ausflugsziel. Als Wohnstandort ist sie ein lebendiger Ort aus teils kleinteiligen Quartieren unterschiedlicher Entstehungszeiten und zugleich für die Quartiere der Nachbarschaft ein Mittelpunkt für zahlreiche Aktivitäten. Die Bergedorfer Innenstadt vereint die Vorzüge von Urbanität und hoher Erreichbarkeit mit der Nähe zur Kulturlandschaft der Vier- und Marschlande mit ihren vielfältigen Naherholungsmöglichkeiten. Sie übernimmt damit wichtige Aufgaben für den Bezirk Bergedorf und ist Anlaufstelle für die Vier- und Marschlande sowie das schleswig-holsteinische Umland.*

*Wie alle deutschen Innenstädte steht die Bergedorfer Innenstadt vor großen Herausforderungen. Dazu zählen strukturelle Veränderungen im stationären Einzelhandel, etwa durch Digitalisierung und Konkurrenz des Online-Handels, verändertem Konsumverhalten, neue Ansprüche an Mobilität, Aufenthaltsqualität und Erlebnisräume, die durch die zurückliegende Corona-Pandemie teils verstärkt wurden. Für bestimmte Teilräume sind städtebauliche und freiraumplanerische Aufwertungen erforderlich und teilweise in der Vorbereitung bzw. bereits in der Umsetzung. Aktuelle Herausforderungen liegen vor allem darin, die Innenstadt funktional weiter zu stärken, auf den „Wandel im Handel“ und neue Gewohnheiten im städtischen Leben einzugehen, sie mitzugestalten und größere Entwicklungsvorhaben miteinander und mit den Zentrumsfunktionen zu verknüpfen. Dabei gilt es auch, die Bergedorfer Innenstadt als Ort der Begegnung und Versorgung weiter zu denken – die Zeit der großen Kaufhäuser ist vorüber; es gibt gewandelte Angebote und Bedarfe, in oder nahe der Innenstadt zu leben oder diese aufzusuchen. Weitere übergreifende Aufgaben in der Innenstadtentwicklung sind Klimaschutz und Klimaanpassung, die bei Neuplanungen und baulichen Maßnahmen integral mitgedacht werden müssen.*

*Klar ist: auch die Innenstadt des Bezirks Bergedorf wird sich weiter verändern. Das Innenstadtkonzept stellt die Weichen für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung. Dabei darf eines nicht aus dem Blickfeld verloren werden: die besonderen Charakteristika, den genius loci („Geist des Ortes“) der Innenstadt gilt es zu bewahren und auch künftig in Wert zu setzen. Daher wird der Leitspruch „Unverkennbar - Die Bergedorfer Leichtigkeit“ zu einem Leitmotiv des Konzepts. Dieser konzeptionelle Kern spiegelt sich auf unterschiedlichen Ebenen wider und knüpft inhaltlich direkt an das 2022 beschlossene integrierte bezirkliche Entwicklungskonzept Bergedorf 2030+ an, welches die Leitsätze „Eigen Bleiben. Offen Sein. Weiter gehen.“ prägt.*



Es stellt sich also die Frage, welche Nutzungen, Funktionen und Elemente zur Stärkung und Weiterentwicklung der Innenstadt zu einem attraktiven, lebendigen und lebenswerten Zentrum beitragen können. Und was die Bergedorfer Innenstadt in Zukunft ausmacht.

Die folgenden strategischen Leitlinien bilden die Basis für die Umsetzungsperspektive und Maßnahmenentwicklung. Sie nehmen Bezug zu den übergeordneten Themen Einzelhandel, Nutzungsmix, Mobilität, öffentlicher (Frei-) Raum, Stadtgestalt, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität.

### 01 Charaktervoll und repräsentativ – Bergedorfer Schätze in Szene setzen



Die Innenstadt besitzt aufgrund ihrer historischen baukulturellen Qualitäten, unter anderem als gewachsene Altstadt, eine eigene Identität und Strahlkraft. Einige teils denkmalgeschützte bedeutsame Bauwerke in zentraler Lage, allen voran das Bergedorfer Schloss und die Kirche St. Petri und Pauli sowie die teils kleinteilige Bebauungsstruktur der Innenstadt (insbesondere auf Bergedorfer Seite), schaffen ein charakteristisches Erscheinungsbild und machen die Bergedorfer Innenstadt unverkennbar. Die gewachsenen Wasserlagen an Serrahn, Bille und Schleusengraben und am Schlosspark/ Schlossteich stellen eine weitere Besonderheit für die Bergedorfer Innenstadt dar. Insbesondere im Umfeld der Geschäftsstraße Sachsentor und des Serrahn bieten die historischen Stadtstrukturen ein besonderes und beliebtes Ambiente.

Diese „Schätze“ sollen durch konkrete Maßnahmen (erste Maßnahmen sind und werden durch Projekte der Städtebauförderung umgesetzt) und durch das Hervorheben von auch touristisch interessanten Sehenswürdigkeiten, wie bspw. dem Bergedorfer Schloss mit seiner denkmalgeschützten Parkanlage sowie dem Serrahn, gefördert und noch besser erlebbar gemacht werden. Im Sinne des Bergedorfer Entwicklungskonzepts soll diese starke Identität gezielt herausgestellt werden, um „eigen zu bleiben“. Für die langfristige Sicherung dieser Bergedorfer Schätze ist weiterhin die Resilienz des Bestandes gegenüber dem Klimawandel zu stärken und eine kooperative Zusammenarbeit für den Klimaschutz anzustreben.

### 02 Eine Innenstadt für Alle – Angebote für verschiedene Nutzer:innengruppen bereithalten



Die Innenstadt steht im Mittelpunkt des Wandels, welcher Bergedorf seit mehr als zehn Jahren begleitet. Mit den neuen Entwicklungsgebieten entlang der Schleusen-grabenachse, den Entwicklungen im Stuhrohrquartier und im Bereich Bergedorf-Südost (Rahmenplan Urbanes Bergedorf-Südost mit Innovationspark) erfährt der Bezirk eine besondere Dynamik, mit großem Potenzial auch für die Innenstadt. Mit den geplanten und bereits laufenden Projekten kommen mehr und andere Bewohner:innen und Nutzer:innen in die Innenstadt, deren Ansprüche und Bedürfnisse bei der Innenstadtentwicklung berücksichtigt werden müssen. Die heute schon attraktive Bergedorfer Innenstadt soll ihre Stellung als Einkaufs- und Erlebnisstandort, Wohn- und Arbeitsstandort und auch als touristisches Ziel nicht nur bewahren, sondern weiter ausbauen. Sie muss sich dabei veränderten Lebensstilen und gewandelten Werten und Ansprüchen an Erlebnis, Konsum, Mobilität und Aufenthaltsqualität stellen und für verschiedene kulturelle und soziale Gruppen attraktiv sein. Dazu braucht es geeignete Angebote, Orte und Einrichtungen. Städtebauliche Fehlstellen können zukünftig langfristig entwickelt und einer neuen, robusten Nutzung zugeführt werden. Daneben bedeutet „Eine Innenstadt für alle“ auch, den Inklusionsgedanken zu berücksichtigen und sukzessive umzusetzen. Niedrigschwellige Angebote, gute Erreichbarkeiten, Barrierefreiheit und Sicherheit steigern die Attraktivität und Nutzbarkeit der Bergedorfer Innenstadt.

**03 Vielfältig, gemischt und für die Zukunft –  
Strahlkraft der Innenstadt verstärken und den  
Nutzungsmix ausbauen.**



Eine robuste Nutzungsmischung, die neben diversifizierten Einzelhandelsangeboten einen ausreichenden Wohnanteil sowie vielfältige Arbeitsplätze bereitstellt, ist für eine intakte, lebendige City essentiell. Die Kaufhausschließungen von Karstadt zeugen vom „Wandel im Handel“ durch ein verändertes Kaufverhalten und die anknüpfenden Neuplanungen am Bergedorfer Markt, im Sachsenor und in der Bergedorfer Schloßstraße reagieren darauf mit neuen Konzepten und Angeboten. Grundsätzlich aber bietet die vorhandene kleinteilige, gemischte und oftmals inhaber:innengeführte Einzelhandels- und Gastronomiestruktur in Bergedorf eine gute Ausgangslage für eine robuste Nutzungsmischung und soll gefördert werden, ergänzt durch Angebote im Bereich der Kreativ- und Kulturwirtschaft. Der Erdgeschosszone kommt in den stärker frequentierten Lagen und öffentlichen Plätzen eine besondere Bedeutung zu. Um den sich ändernden Anforderungen unterschiedlicher Nutzungen auch langfristig gerecht zu werden, ist eine hohe Flexibilität dieser Flächen und eine pro-aktive Herangehensweise bei Leerständen wichtig. Die Kombination verschiedener Nutzungen in unterschiedlichen Geschossen bietet weitere Chancen zur Belebung über den Tagesverlauf durch verschiedene Gruppen. Mit dem Programm FLEKS (bis Ende 2022), aber auch durch Aktivitäten der Innenstadtakteure, wurde bzw. wird dem entgegengewirkt. Deutlich wird aber auch – es ist ein Zusammenspiel aus Kundschaft, Gewerbetreibenden, Grundeigentümer:innen und braucht Menschen mit neuen Ideen und Gestaltungskraft, um auf die vielfältigen Veränderungen zu reagieren.

Die Bergedorfer Innenstadt ist für die, die Urbanität suchen, und zugleich schnell in attraktiven Erholungsräumen sind bereits heute ein attraktiver Wohnstandort, der von Dichte und urbaner Mischung profitiert. Die Wohnfunktion in der Innenstadt und ihrem nächsten Umfeld wird zurzeit erheblich gestärkt, dies wird durch Projekte wie das Stuhrohrquartier noch einmal deutlich verstärkt werden. Damit gehen aber auch ergänzende Erwartungen an Angebote und Qualitäten der Innenstadt einher, die für diese Bergedorfer:innen Nachbarschaft und Alltagsort bedeutet.

Spätestens seit der Corona-Pandemie und der verstärkten Arbeit von zu Hause im Home-Office überlagert sich zudem die Wohnfunktion auch mit der Sphäre der Arbeit, was ebenfalls zu veränderten Bedarfen und Ansprüchen bis in den Wohnungsgrundriss führt. Das Zentrum Bergedorfs soll künftig also Angebote für eine wachsende, sich verändernde Bevölkerung und für Beschäftigte schaffen und kann dadurch profitieren: durch neue Ideen, neue Energie, mehr Präsenz und Belebung – und nicht zuletzt mehr Kaufkraft in der Innenstadt. Innovative urbane und klimagerechte Wohnformen sowie ein für verschiedene Zielgruppen ansprechendes Wohnangebot können den Bestand sinnvoll ergänzen. Damit ein hohes Maß an Wohn- und Lebensqualität eingehalten werden kann, soll dies bei neuen Projektentwicklungen mit umgesetzt werden. Auch Co-Working-Flächen etablieren sich bereits in der Innenstadt – es ist davon auszugehen, dass dieser Trend weiter aufgegriffen wird, gerade bei den größeren Projektentwicklungen.

Neben der Nachfrage nach Produkten des täglichen Bedarfs und weiterer Konsumgüter sind auch gastronomische Angebote wichtig für die Innenstadt. Mit den Gastronomiebetrieben an der Serrahnstraße sowie auch im Umfeld rund um den Johann-Adolf-Hasse-Platz sind kleine Schwerpunkte für Gastronomie vorhanden, die auch nach Ladenschluss aufgesucht werden. An diese Situation kann angeknüpft werden, vor allem den Innenhof des Schlosses bzw. den Schlosspark gilt es stärker einzubinden. Auch der Lohbrügger Markt bietet Raum und Möglichkeiten für derartige Nutzungen. Regionale und nachhaltig erzeugte Waren spielen im Konsumverhalten eine zunehmende Rolle. Die landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft der Vier- und Marschlande,

ebenfalls ein Raum von starker Identität, bietet Potenzial im Zusammenspiel mit der Bergedorfer Innenstadt nachhaltige Produktions-, Veredelungs- und Handelskonzepte auszubauen. Die räumliche Nähe von Kulturlandschaft und City bietet dafür gute Voraussetzungen. Mit Blick auf die Nahversorgung und vorhandene Wochenmarktfelder ist eine noch engere Verknüpfung zu den Erzeuger:innen den Vier- und Marschlanden anzustreben.

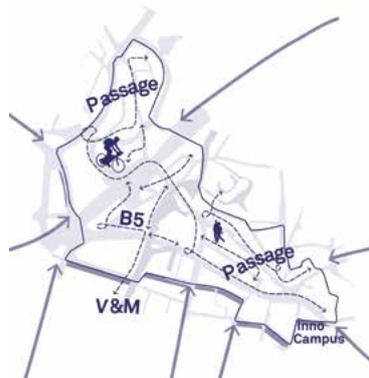
#### **04 Eine Innenstadt, zwei Identitäten – Zentrenbereiche individuell entwickeln und Funktionen sichern**



Die Innenstadt ist kein homogener Raum, sondern setzt sich aus unterschiedlichen Teilräumen mit verschiedenen (Teil-)Identitäten zusammen. Der Zentrumsbereich Bergedorf mit dem Sachsente stellt eine klassische Innenstadt mit starkem Einkaufsbereich und touristischer Anziehungskraft dar. Die historisch gewachsene Altstadt mit seinen repräsentativen Orten ist ein Magnet für den gesamten Bezirk und darüber hinaus. Der Lohbrügger Zentrumsbereich übernimmt dahingegen als Stadtteilzentrum von Lohbrügge mit vielen Angeboten des Einzelhandels gerade für den täglichen Bedarf, der Gastronomie und von Dienstleistungen eine wichtige Versorgungsfunktion für die nähere Umgebung. Beide Zentrumsbereiche sollen im Sinne einer jeweils eigenen, klaren Profilierung weiterentwickelt werden. Dies bedeutet, dass der Lohbrügger Zentrumsbereich gezielt als Mittelpunkt des Stadtteils Lohbrügge und der umliegenden Quartiere verstanden werden soll. Der Bergedorfer Zentrumsbereich hingegen soll hinsichtlich seiner übergeordneten touristischen, aber auch ökonomischen sowie kulturellen

Funktion gestärkt werden. Mit der unterschiedlichen Profilierung der beiden Zentrumsbereiche bestehen auch unterschiedliche Anforderungen an die Ausrichtung der Funktionen des öffentlichen Raums. Dies bedeutet, auf die Bedürfnisse und Funktionen mit maßgeschneiderten Lösungen einzugehen. Um die Qualität und das Spektrum der Nutzungen weiter zu stärken, sind Trading-Down-Effekte zu vermeiden, die sich etwa in Leerständen oder in gehäuften Spielhallen- und Wettbüro Nutzungen ablesen lassen. Hierzu bedarf es des Leerstandsmanagements aber vor allem der zielgerichteten Handlungen privater Grundeigentümer:innen – und natürlich einer Kundschaft, die lokal Waren und Dienstleistungen sowie Freizeit- und Kulturangebote nachfragt.

#### **05 Gut vernetzt nach Innen und Außen – Attraktive Freiraum-, Wege- und Radverbindungen gestalten**



Eine Mobilitätswende ist nur in einem vielfältigen Ansatz Erfolg versprechend, der die stadträumliche Situation, die tradierten Nutzungs- und Funktionsmuster berücksichtigt und einen Wandel in den Verkehrsarten und Verkehrsräumen schrittweise vollzieht – und nicht zuletzt angenehmer erleben lässt als durch Verzicht. Die verbesserte Anbindung der Innenstadt für den Radverkehr, die attraktive Gestaltung von Haltestellen des Bus- und Bahnverkehrs, Takt- und Netzdichte, das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum, geeignete Abstellmöglichkeiten für Kfz und (Lasten)Rad gehören dazu und werden in Projektentwicklungen wie Verkehrsplanungen aufgegriffen. Ausreichende Freiraum-, Rad- und Wegeverbindungen sollen bestehende sowie neue Bereiche der Innenstadt

besser miteinander in Beziehung setzen und übergeordnete Vernetzung garantieren. Dazu zählen der Schleusen-grabenweg und der von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende im Bündnis für den Radverkehr vorgesehene Radschnellweg Hamburg – Bergedorf – Geesthacht in besonderer Weise, aber auch kleinteiligere Umgestaltungsmaßnahmen wie etwa in der Chrysanderstraße. Neue Mobilitätsformen und ein veränderter Modal Split können die Mobilitätswende durch die Bereitstellung angemessener Infrastruktur- und Mobilitätsangebote unterstützen. Zur Grundausstattung der Innenstadt gehört ein ausgebauter Fuß- und Radwegenetz, dass in eine attraktive Freiraumgestaltung integriert werden sollte. Die in der Rahmenplanung zur städtebaulichen Entwicklung der Schleusen-grabenachse und des südöstlichen Bergedorfs bereits mit dem Innovationsparks angedachten Anknüpfungspunkte sollen aufgegriffen und im Bergedorfer Zentrum fortgeführt werden. Mit der Umgestaltung der Serrahnstraße ist ein Anfang gemacht. Eine gute Anbindung der Quartiere an übergeordnete Freiräume ist wichtig für die Steigerung der Lebensqualität innerhalb von Bergedorf. Beispielsweise wird die Freiraumverbindung durch die geplante Fortführung der Schleusen-grabenachse entlang des Stuhlrrohrquartiers deutlich verbessert werden. Die gute Vernetzung der Freiräume soll über eine verstärkte Begrünung und eine barrierefreie Gestaltung innerhalb des Zentrums gelingen.

Mit dem Ausbau der bezirklichen und überörtlichen Fahrradrouten, wie der geplanten Verknüpfung der Velorouten 8 und 9 über die Alte Holstenstraße (im Abschnitt zwischen Ernst-Mantius-Straße und Ludwig-Rosenberg-Ring), kann der Radverkehr perspektivisch einen noch größeren Stellenwert bekommen, zur verkehrlichen Entlastung und damit Aufwertung zahlreicher Lagen beitragen. Bestehende und in Vorbereitung befindliche Planungen zur Neugestaltung bestimmter Straßen (z.B. Stuhlrrohrstraße, Bergedorfer Schloßstraße, Chrysanderstraße, Vinhagenweg, Brookdeich, Alte Holstenstraße) streben die umfassende Verbesserung auch der fußgängerorientierten Wegequalitäten an. Die innerhalb der Innenstadt liegenden Wegebeziehungen sollen durch eine inklusive Gestaltung aufgewertet werden, dies bedeutet, dass die Fortbewegung in der Innenstadt sicher gestaltet werden und Alltagswege bzw. Freizeit- und touristische Wege künftig besser bewältigt werden sollen. Attraktive

Laufwege sollen unter anderem durch eine gestalterische Aufwertung hergestellt werden. Besondere Aufmerksamkeit ist den schmalen Gassen und Passagen sowie den Straßen zweiter Reihe und den Durchgängen und Passagen zur Bergedorfer Schloßstraße zu widmen, welche die Fußgängerzonen mit den Rückräumen verbinden. Die Magistrale B5 (Bergedorfer Straße) hat eine bedeutende und unerlässliche Erschließungsfunktion und ist fester Bestandteil von Bergedorf. Zur Verbesserung der innerstädtischen Verbindung und Fortbewegung gilt es, die Trennwirkung der B5 zu reduzieren. Dazu können Querungsmöglichkeiten zur Verbindung beider Seiten sowie zur Anbindung angrenzender Gebiete geprüft bzw. bereits geplante Maßnahmen umgesetzt werden.

#### **06 Öffentlicher Raum als urbanes Herz und Visitenkarte – Zentrale Plätze und Räume sollen identitätsstiftend wirken und Begegnung ermöglichen**



Treffpunkte und öffentliche Freiräume haben einen hohen Stellenwert zum Flanieren, Sich-Begegnen und für touristische Aktivitäten. Zentrale Plätze und Grünräume müssen daher Raum für vielfältige Aneignung bieten und multifunktional nutzbar sein, auch ohne monetäres Verwertungsinteresse. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität müssen diese Qualitäten langfristig gesichert und verbessert und die Freiraumverbindungen ausgebaut werden.

Als besondere Plätze der Innenstadt stehen die Bahnhofsvorplätze in Bergedorf und Lohbrügge im Fokus. Um sie als „gute Adressen“ herauszuarbeiten, sollten

an geeigneten Stellen die Aufenthaltsqualität auf der Bergedorfer Seite sowie die Platznutzung und Belebung auf der Lohbrügger Seite verbessert werden. Die Plätze sollen überwiegend nutzungs offen und robust konzipiert sein, um zu verschiedenen Tages- und Abendzeiten unterschiedliche Zielgruppen wie Bewohner:innenschaft, Gewerbetreibende und Tourist:innen anzusprechen. Dabei kann auf beiden Seiten von der Frequenz an Fußgänger:innen profitiert werden. Anforderungen zur Klimafolgenanpassung sollen in die Gestaltung aufgenommen werden, z.B. durch ein verbessertes Regenwassermanagement, klimafolgenangepasste Baumpflanzungen und punktuelle Entsiegelung.

In künftigen Entwicklungen soll darauf geachtet werden, bedarfsgerechte und dennoch facettenreiche Platzgestaltungen zu entwickeln, die die Fußgänger:innenperspektive in den Blick nehmen und anliegende Erdgeschosszonen in die Konzeption miteinbeziehen, z.B. im Bereich der Bergedorfer Schloßstraße und des Reetwerders. Die kooperative Entwicklung und Beteiligung von Anwohnenden bei der Gestaltung von Freiräumen können die Identifikation mit dem Ort steigern. Versiegelte Blockinnenbereiche oder untergenutzte Bereiche können ganz oder teilweise entsiegelt werden und zugunsten der klimatischen Belange einerseits, und der Aufenthaltsqualität andererseits aufgewertet werden. Mit Blick auf die durchschnittliche Ausstattung und geringe Anzahl an erholungsorientierten Freiräumen kann hier die Verbesserung der Qualität des Wohnumfelds bewirkt werden. Darüber hinaus können dort z.B. gastronomische Nutzungen, zum Teil versuchsweise temporär, erprobt werden.

Die Aufwertung des öffentlichen Raums steht im direkten Zusammenhang mit Maßnahmen zum Klimaschutz. Neue Straßenbäume, straßenbegleitende Blühstreifen oder Stauden können je nach Standort eine Aufwertungsmöglichkeit darstellen und die Biodiversität verbessern. Ohne die Innenstadt dauerhaft zu bespielen können punktuelle Interventionen und Veranstaltungen z.B. Pop-Up-Formate, kleine Sport-Events, Outdoor-Kino-Events oder temporäre Märkte, wie Food-Courts, Anlässe für einen Innenstadtbesuch bieten und die öffentlichen Plätze der Innenstadt nachhaltig beleben.

### 07 Attraktive zweite Reihe Seiten- und Andienungsstraßen der Bergedorfer Innenstadt aufwerten



Sachsentor und Alte Holstenstraße sind das Rückgrat und Aushängeschilder der Innenstadt. Die Straßen in zweiter Reihe, z.B. die Bergedorfer Schloßstraße oder Hinterm Graben, übernehmen zumeist die Funktion als Zubringer- und Andienungsstraße. Vereinzelt befinden sich (Außen-) Gastronomie und Spezialgeschäfte in den Nebenstraßen, aber Logistik und MIV prägen das Bild dieser städtischen „Rückseiten“. Durch die mögliche Neuordnung des ruhenden Verkehrs, freiräumliche Maßnahmen und die Verteilung punktueller neuer, nachbarschaftsorientierter Angebote können einzelne Seiten- und Nebenstraßen aufgewertet werden. Priorität in der Entwicklung der zweiten Reihen hat, dass keine Konkurrenzen zu den Fußgängerzonen aufgebaut werden sollen. Sie sollen vielmehr unter Erhalt ihrer wichtigen Funktion als Andienungsstraße, als qualitätsvolle Quartiersstraßen und „Alltagsorte“ im Wohnumfeld neu definiert werden bzw. das Zentrum sinnvoll ergänzen.

Aktuelle Planungen und Neubauvorhaben sind ein sichtbares Zeichen für den Wandel der Innenstadt. Viele Projekte in „zweiter Reihe“ signalisieren schon heute die Vitalisierung von Orten abseits der Haupteinkaufsstraßen. So werden in naher Zukunft bspw. in der Bergedorfer Schloßstraße und in der Rektor-Ritter-Straße starke Impulse für neue Arbeits- und Wohnorte gesetzt und Straßenräume samt Erdgeschosse belebt. Auch die Wettbewerbsverfahren in der Bergedorfer Schloßstraße/ Sachsentor und am Bergedorfer Markt/ Hinterm Graben betreffen die

Entwicklung der zweiten Reihe und setzen künftig Veränderungen in Gang. Diese Wettbewerbe wurden von den privaten Projektentwicklern zusammen mit städtischen Stellen und der Bezirkspolitik auf begrenzten privaten Grundstücken durchgeführt. Die Konzepte können im Folgenden als Impuls für die angrenzende Nachbarschaft in den Stadträumen aufgegriffen werden.

Die verkehrliche Neuordnung der Straßen der zweiten Reihe verspricht große Vorteile für die Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Der im Juni 2020 stattgefunden und verstetigte Verkehrsversuch in der Bergedorfer Schloßstraße geht mit gutem Beispiel voran. Hier konnte durch eine Veränderung der Verkehrsführung mehr Aufenthaltsqualität für Fuß- und Radverkehr geschaffen werden, zugleich wurde die Funktion für den Kfz- und Lieferverkehr erhalten. An diesen Versuch kann in weiteren Straßen zweiter Reihe angeknüpft werden.

Auf den folgenden Seiten ist der Entwicklungsplan abgebildet. Als strategischer Orientierungsplan greift er die strategischen Leitlinien auf und verortet Sie in der Innenstadt. Neben großmaßstäblichen bereits realisierten Impulsprojekten zeigt er auch aktuelle und in Planung befindliche Bauvorhaben auf. Auf den verräumlichten Leitplanken bauen im folgenden Projekte und Maßnahmen auf (siehe Kapitel 4).

Projekt Lohbrügge  
Markt 2-4

Sander Markt: funktionale Stärkung des  
Zentrumsbereich Lohbrügge durch eine  
städtebaulich-freiräumliche Entwicklung

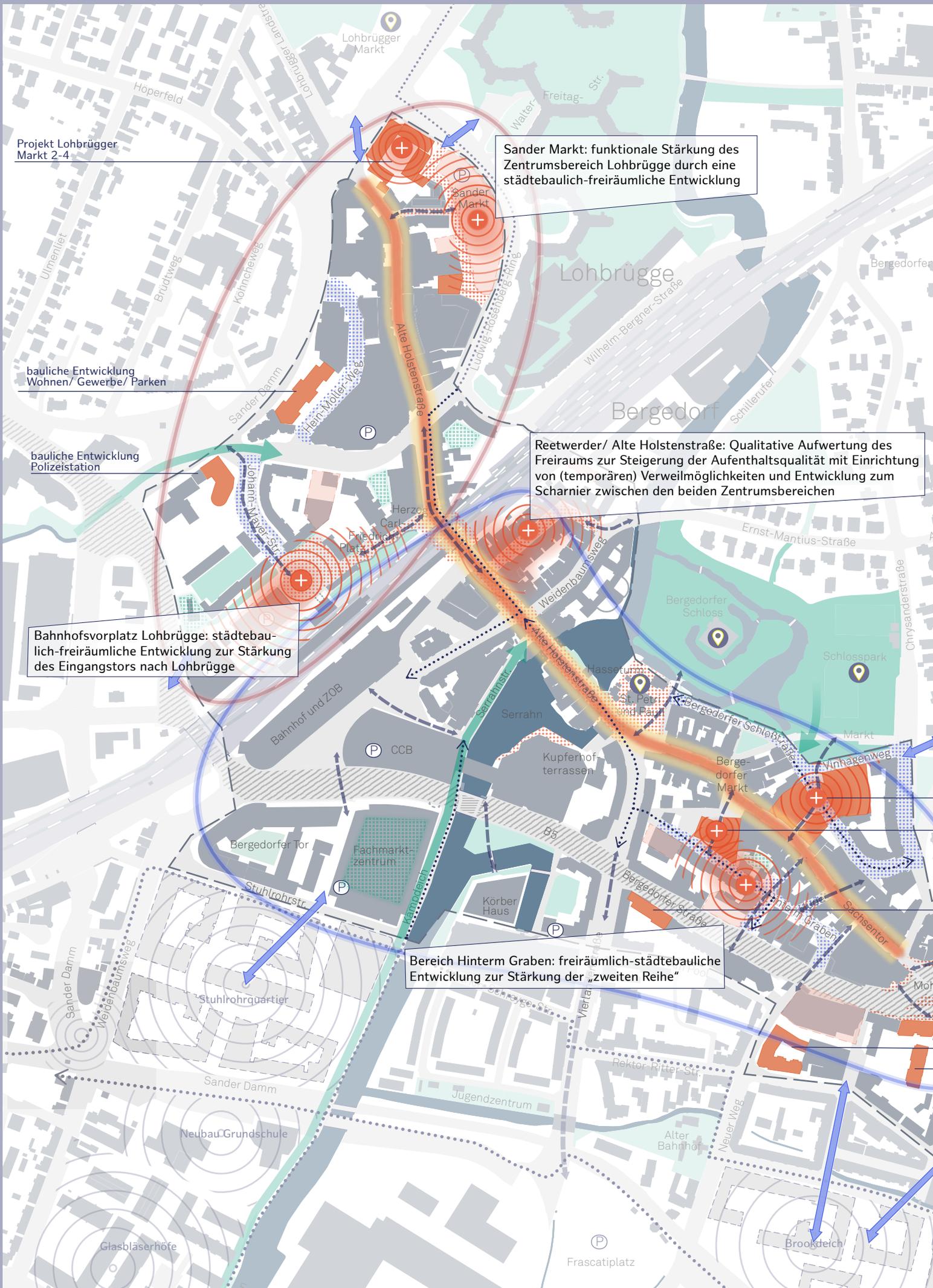
bauliche Entwicklung  
Wohnen/ Gewerbe/ Parken

bauliche Entwicklung  
Polizeistation

Bahnhofsvorplatz Lohbrügge: städtebau-  
lich-freiräumliche Entwicklung zur Stärkung  
des Eingangstors nach Lohbrügge

Reetwerder/ Alte Holstenstraße: Qualitative Aufwertung des  
Freiraums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität mit Einrichtung  
von (temporären) Verweilmöglichkeiten und Entwicklung zum  
Scharnier zwischen den beiden Zentrumsbereichen

Bereich Hinterm Graben: freiräumlich-städtebauliche  
Entwicklung zur Stärkung der "zweiten Reihe"



## ENTWICKLUNGSPLAN

### Strategische Leitlinien

- 
**01 CHARAKTERVOLL UND REPRÄSENTATIV**  
 Bergedorfer Highlight in Szene setzen
- 
**02 EINE INNENSTADT FÜR ALLE**  
 Alte Holstenstraße/Sachsentor profilieren und aufwerten  

 Nutzung/ Begrünung Hinterhöfe und Dachflächen
- 
**03 VIELFÄLTIG, GEMISCHT UND FIT FÜR DIE ZUKUNFT**  
 Projekt in Planung/abgeschlossen  

 Potenzialfläche für (städtebauliche) Entwicklung  

 neues Impulsprojekt der Innenstadt
- 
**04 EINE INNENSTADT, ZWEI IDENTITÄTEN**  
 Zentrumsbereich Lohbrügge: Funktionalität als Mittelpunkt des Stadtteils stärken  

 Zentrumsbereich Bergedorf: touristischen, kulturellen und ökonomischen Kern des Bezirks profilieren
- 
**05 GUT VERNETZT NACH INNEN UND AUSSEN**  
 Verknüpfung zu umliegenden (neugeplanten) Quartieren herstellen  

 Wegeverbindungen und -qualität stärken  

 Ergänzung und Ausbau der Radwege prüfen
- 
**06 ÖFFENTLICHER RAUM ALS URBANES HERZ UND VISITENKARTE**  
 Aufwertung des öffentlichen Raums initiieren  

 Stärkung der Freiraumverbindung
- 
**07 ATTRAKTIVE ZWEITE REIHE**  
 Seiten- und Nebenstraßen aufwerten

### Bestand

-  Impulsprojekt außerhalb der Innenstadt
-  Parkplatz
-  Straßen- und Platzräume
-  Magistrale B5 - Bergedorfer Straße
-  Gleise mit Gleisbett
-  Brücke
-  Gebäude
-  Gewässer
-  Grünfläche
-  Untersuchungsraum



Entwicklungsplan

(ohne Maßstab, Kartengrundlage: Geoportal Hamburg, Quelle: Bezirksamt Bergedorf)



04

# AKTIONSPLAN & LUPENRÄUME



10



## **AKTIONSPLAN**

***Der Aktionsplan leitet konzeptionelle Interventionen aus der Strategie ab und schlägt Umsetzungsmaßnahmen vor. Er konkretisiert damit die Aussagen des Entwicklungsplans und trifft räumliche Konzeptaussagen zu den Leitlinien. Er bildet daher (städte-)bauliche, freiräumliche und verkehrliche Maßnahmen für die gesamte Innenstadt ab. Im Plan werden u.a. Aussagen zu Flächennutzung, Wegeverbindungen, Verdichtungspotenzialen und Raumkanten gemacht. Darüber hinaus werden die Projekte dargestellt, die aktuell in der Umsetzung sind, zurzeit vorbereitet werden sowie im Rahmen des laufenden und bevorstehenden Gebietsentwicklungsprozesses der RISE-Fördergebiete Bergedorf/ Serrahn und Zentrum Bergedorf bereits konzipiert sind und die Innenstadtentwicklung betreffen. Neben aktuellen Bauvorhaben sind im Aktionsplan vier potenzielle Entwicklungsbereiche, die sogenannten Lupenräume, gesondert hervorgehoben. In den Lupenräumen werden die Aussagen des Aktionsplans vertieft und räumlich verprobt. Für Sie werden im nächsten Schritt Zukunftsperspektiven aufgezeigt, die eine Neustrukturierung bzw. Neuprogrammierung der jeweiligen Räume auf Grundlage der übergeordneten Maßnahmen skizzieren. Hier können neue Impulse für die Stärkung, Belebung und Weiterentwicklung der Innenstadtbereiche gesetzt werden.***

### ***Lesbare Zentrumsbereiche***

Bei der Innenstadtentwicklung sollen die beiden Zentrumsbereiche Lohbrügge und Bergedorf entsprechend ihrer Nutzungen stärker profiliert werden. Dabei richtet sich Lohbrügge stärker auf die Nachbarschaft aus, während Bergedorf Angebote für den südlichen und östlichen Nahbereich, vor allem aber mit Blick auf die tradierte oberzentrale Funktion bietet und sich entsprechend profiliert. Von Osten nach Westen soll zudem die fußläufige Wegeachse, die beide Zentrumsbereiche miteinander verbindet, durch gestalterische und verkehrliche Maßnahmen zur Verknüpfung der Bereiche gestärkt werden.

### ***Aktivierung der Flächenpotenziale und nachhaltige Neuordnung***

Die Aktivierung von Flächenpotenzialen ist ein wichtiger Schritt zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Im Innenstadtbereich liegen einige untergenutzte Flächen und Gebäude, die für ihr Umfeld positive Impulse geben können. Maßnahmen zur Aktivierung betreffen die Neustrukturierung und programmatische (Re-) Aktivierung von Gebäuden und Flächen wie bspw. Innenhöfen. Hier können durch Zusammenlegung von Funktionen neue Flächen

für weitere Nutzungen gewonnen werden. Bei neuen Projekten muss ein ausgewogener Mix aus verschiedenen Nutzungen berücksichtigt werden, um lebendige und bedarfsorientierte Angebote zu schaffen. Ganz besonders kommt es auf die Mitwirkungsbereitschaft und die Gestaltungsvorstellungen der Grundeigentümer:innen und soweit gegeben der Gewerbetreibenden an.

### ***(Frei-) Raumgewinn***

Eine weitere Chance besteht darin, neue nutzbare Freiräume für die Bewohner:innen und Besucher:innen der Innenstadt zu gewinnen. So wird die Etablierung eines neuen Freiraums am Sander Markt vorgeschlagen, der einen großen Mehrwert für die Innenstadt und Nachbarschaft bieten kann. Damit kann die Attraktivität der Freizeit und Erholung von Bewohner:innen, Beschäftigten und Innenstadtbewohner:innen erhöht werden. In Ergänzung sollen auch hochfrequentierte Orte, etwa die Bahnhofsausgänge, durch eine entsprechende Gestaltung und Aktivierung zugänglicher werden. Auch in Innenhöfen und Baulücken besteht Potenzial für ergänzende Angebote und zusätzliche Qualitäten. Diese (häufig privaten) Flächen sind vielfach weitgehend versiegelt und

untergenutzt. Eine Option im Sinne einer klimagerechten Weiterentwicklung ist die Transformation zu „Grünen Oasen in der Innenstadt“ die teils auch für die Nutzer:innen des Grundstücks oder sogar die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden könnten.

#### **Neue Mobilität**

Flankierende Angebote auf der „letzten Meile“ im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste können die Mobilität nachhaltiger ausrichten. Auch die Belieferung der Gewerbetreibenden auf der „letzten Meile“ ist seit längerem Gegenstand von Überlegungen. Eine zukunftsfähige Mobilität setzt zudem auf die Bereitstellung von Sharing-Angeboten, Ladesäulen für E-Mobilität, Park+Ride sowie Bike+Ride Anlagen und soll die bestehende Mobilität in Bergedorf in Zukunft noch weiter ergänzen. Zusätzlich lassen sich durch eine Bündelung solcher Angebote in Form von „Mobility Hubs“ multimodale Wegeketten ermöglichen. Diese Mobilitätsmaßnahmen können mit Maßnahmen des Klimaschutzes gekoppelt werden.

#### **Verkehrliche Neuordnung und verbesserte Fortbewegung**

Zur Förderung der Aufenthaltsqualität können Straßenquerschnitte an wichtigen Stellen zugunsten sicherer Fuß- und Radwege neu geordnet werden. Darin inbegriffen ist die Untersuchung zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs an relevanten Stellen unter Berücksichtigung der Einzelhandelslagen. Außerdem ist die Installation von Querungsmöglichkeiten und taktiler Elemente für beeinträchtigte Personen für inklusive Lösungen wichtig. Schließlich kann mit möglichen Verkehrsberuhigungen und neuen Einfahrtsregelungen, z.B. Hinterm Graben, zusätzlich neuer Gestaltungsraum zur Attraktivitätssteigerung gewonnen werden. Die Testphase des Verkehrsversuchs in der Bergedorfer Schloßstraße ist hier als Beispiel anzuführen. Die bessere Überwindung der Bergedorfer Straße (Magistrale 8) ist ein wesentliches Thema, um die Bereiche Bergedorf-Süd, Innovationspark und Quartiere an der Schleusengrabenachse mit der Innenstadt besser zu verbinden (und umgekehrt). Ebenso wird damit die Erreichbarkeit der Naherholungs- und Freizeitangebote aus der Innenstadt verbessert.

#### **Radwege**

Die Innenstadt kann profitieren, wenn Radwege innerhalb und in Verbindung zu umliegenden Quartieren verbessert werden. Radwegeprojekte können unter Umständen zur Entlastung des Zentrums von Autoverkehr beitragen. Die geplante Verknüpfung der Velorouten 8 und 9 schließt das übergeordnete Radwegenetz und verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt, insb. des Bergedorfer Bahnhofs. Weitere Radwegeverbindungen z.B. in der Alten Holstenstraße oder auch südlich entlang der Stuhrohrstraße, Dietrich-Schreyge-Straße bis hin zum Brookdeich oder zur Schleusengrabenachse, sind in Planung.

#### **Entwicklung öffentlicher Raum**

Der öffentliche Raum soll fußgängerfreundlicher und einladender gestaltet und besser miteinander verknüpft werden. Zur Attraktivitätssteigerung von Straßenräumen und Plätzen wird die Aufstellung weiterer Sitzgelegenheiten, die Planung und Umsetzung von Pflanzmaßnahmen vorgeschlagen. Wünschenswert ist, dass sich private Grundeigentümer:innen und Gewerbetreibende an Maßnahmen zur Aktivierung von Erdgeschossen, die zu Platzsituationen geöffnet sind, beteiligen. Gleichzeitig besteht die Chance, die stadtklimatische Funktion dieser Räume zu verbessern und klimafolgenangepasste Maßnahmen zu implementieren.

#### **Temporäre Maßnahmen**

Temporäre Gestaltungen, Freiraumlabor und Events (bzw. Testplanungen) können zur Belebung der Innenstadtbereiche beitragen, indem durch vorübergehende Interventionen Orte verändert und bereichert werden. Die Durchführung temporärer Events kann Nutzungen spielerisch erproben und öffentlichen Räumen wertvolle Impulse schenken. Für die Durchführung solcher Maßnahmen kann und sollte die bereits aktive Akteur:innenlandschaft in der Innenstadt einbezogen werden.

#### **Kooperative Innenstadt**

Die Einbindung der Bewohner:innen in die Entwicklung der Innenstadt kann die Akzeptanz von Projekten steigern. Durch die Entwicklung von Freiraumprojekten gekoppelt mit Beteiligungsverfahren in der Alten Holstenstraße oder am Sander Markt können wichtige Impulse für die Planungsverfahren gegeben werden. Die Nutzung solcher Formate ermöglicht dabei ein breites Engagement und

stärkt für die kommenden Planungsverfahren die Identifikation der Beteiligten mit den jeweiligen Orten. Hier können die RISE-Instrumente und das Citymanagement mit genutzt und die innenstadtrelevanten Akteure weiterhin einbezogen werden.

#### ***Nutzungsmischung***

Dass die Innenstadt neben Einzelhandel auch weitere Standbeine zur Stärkung ihres Standorts benötigt, wurde bisher schon mehrfach erwähnt (siehe Kapitel 3). Bestehende Ansätze zur Stärkung des lokalen Handels sollen fortgeführt werden. Die Ansiedlung von sozialen, Aktivitäts- und Kultureinrichtungen kann ein attraktiverer Baustein für die Innenstadt darstellen. Die Erhöhung der Nutzungsmischung mit Blick auf die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen wird somit ausschlaggebend für die zukünftige Entwicklung sein. Damit verbindet sich einerseits die Möglichkeit die Innenstadt als „dritten Ort“, also als Ort ohne Konsumzwang, weiterzuentwickeln und andererseits ihre Funktion als Ort für Freizeit, Erholung und Erlebnis in Ergänzung zum Einzelhandel und Wohnen zu stärken. Die Stärkung touristischer Highlights kann ferner die Nutzungsmischung der Innenstadt stärken.

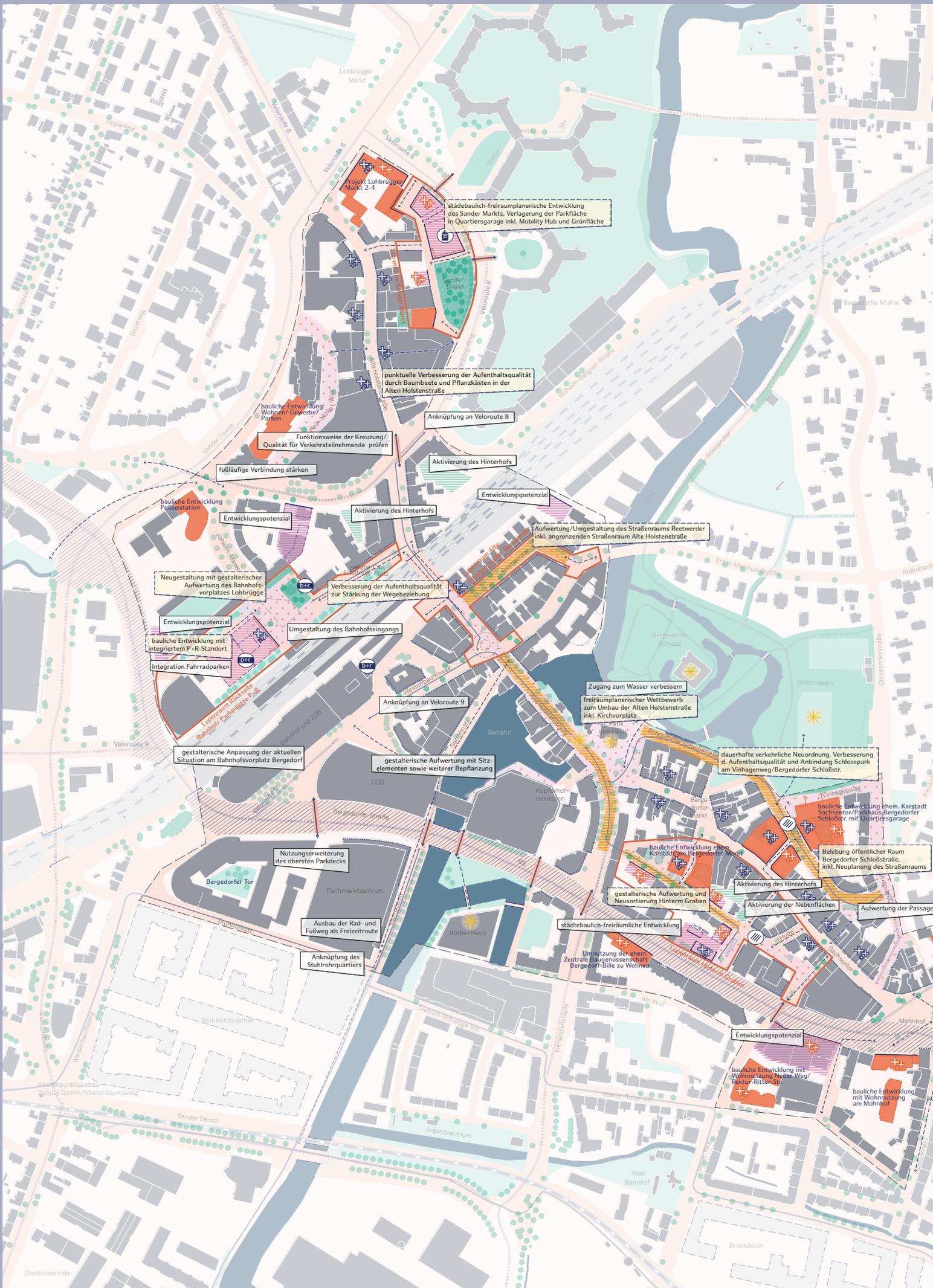
#### ***Integration neuer Wohnformen***

Die Innenstadt soll für ansässige und neue Bewohner:innen zu einem noch attraktiveren Wohnort profiliert werden. Neben klassischen Wohnangeboten kann auch der Frage nachgegangen werden, ob nicht gerade die Innenstadt auch ein Nachfragepotenzial für innovative Grundrisse und Wohntypologien aufweisen sollte. Darüber hinaus ist die hohe Erreichbarkeit aller Nutzungsstrukturen und Verkehrsträger ein wichtiges Argument, trotz hoher Bodenpreise in nennenswertem Umfang bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Dies sollte einhergehen mit guter Aufenthaltsqualität in begrünten Straßenräumen und neuen Begegnungsorten in der Nachbarschaft. Die Etablierung neuer Wohnformen soll auch das Potenzial erschließen, Synergien zu anderen Nutzungen herzustellen (z.B. Wohnen und Arbeiten).



37 Alte Holstenstraße © M. Kunze  
38 St. Petri und Pauli





Lohbrügge Markt

Projekt Lohbrügge Markt 2-4

städtebaulich-freiraumplanerische Entwicklung des Sander Markts, Verlagerung der Parkfläche in Quartiersgarage inkl. Mobility Hub und Grünfläche

punktueller Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Baumbeete und Pflanzkästen in der Alten Holstenstraße

bauliche Entwicklung Wohnen, Gewerbe, Parks

Anknüpfung an Veloroute 8

Funktionsweise der Kreuzung/Qualität für Verkehrsteilnehmende prüfen

Aktivierung des Hinterhofs

fußläufige Verbindung stärken

Entwicklungspotenzial

bauliche Entwicklung Polizeistation

Entwicklungspotenzial

Aktivierung des Hinterhofs

Aufwertung/Umgestaltung des Straßenraums Reetwerder inkl. angrenzenden Straßenraum Alte Holstenstraße

Neugestaltung mit gestalterischer Aufwertung des Bahnhofs-vorplatzes Lohbrügge

Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Stärkung der Wegebeziehung

Entwicklungspotenzial

bauliche Entwicklung mit integriertem P+R-Standort

Integration Fahrradparken

Umgestaltung des Bahnhofsingangs

Anknüpfung an Veloroute 9

Zugang zum Wasser verbessern

freiraumplanerischer Wettbewerb zum Umbau der Alten Holstenstraße inkl. Kirchvorplatz

gestalterische Anpassung der aktuellen Situation am Bahnhofsplatz Bergedorf

gestalterische Aufwertung mit Sitzelementen sowie weiterer Bepflanzung

dauerhafte verkehrliche Neuordnung, Verbesserung d. Aufenthaltsqualität und Anbindung Schlosspark am Vinthegeweg/Bergedorfer Schloßstr.

Nutzungserweiterung des obersten Parkdecks

bauliche Entwicklung ehem. Karstadt am Bergedorfer Markt

Belebung öffentlicher Raum Bergedorfer Schloßstraße, inkl. Neuplanung des Straßenraums

Ausbau der Rad- und Fußweg als Freizeitroute

gestalterische Aufwertung und Neusortierung Hinterm Graben

Aktivierung des Hinterhofs

Anknüpfung des Stuhlrückquartiers

städtebaulich-freiraumliche Entwicklung

Umnutzung der ehem. Zentrale Baugenossenschaft Bergedorf-Bille zu Wohnen

Entwicklungspotenzial

bauliche Entwicklung mit Wohnnutzung Neber Weg/Faktor Ritterstr.

bauliche Entwicklung mit Wohnnutzung am Mohnhof

## AKTIONSPLAN

### Strategische Leitlinien

- Städtebau**
-  Potenzial für städtebauliche Entwicklung
  -  Neubauprojekte in Planung und Umsetzung
  -  Grenze Lupenraum
  -  Raumkante herstellen
- Nutzung**
-  Nutzungsmischung unterstützen
  -  (alternative) Wohnkonzepte nachfrageorientiert befördern
  -  aktive Erdgeschosse im Neubau einrichten
  -  touristische Highlights stärken
- Freiraum/ Öffentlicher Raum**
-  gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums
  -  neuen Freiraum schaffen/ Freiraum qualifizieren
  -  Aktivierung von Hinterhöfen und Nebenflächen
  -  Straßenraumbegrünung intensivieren (Bäume/ straßenbegleitende Blühstreifen/ Stauden)
- Mobilität**
-  Radwege ausbauen
  -  neue Verbindungen schaffen/ Qualität verbessern
  -  Verbindung durch Passagen aufwerten
  -  Querungsoption prüfen bzw. verbessern
  -  Mobilitätshub einrichten
  -  P+R integrieren
  -  Neusortierung der Straße prüfen
  -  Verkehrsberuhigung prüfen/ umsetzen
-  Projekt im Rahmen der Städtebauförderung (RISE)

### Bestand

-  aktive Erdgeschosszone im Bestand
-  Impulsprojekt außerhalb der Innenstadt
-  Straßen- und Platzräume
-  Magistrale B5
-  Gleise mit Gleisbett
-  Bestandsradweg
-  B+R Station
-  Brücke
-  Gebäude
-  Gewässer
-  Grünfläche
-  Bestandsbaum
-  Untersuchungsraum



### Aktionsplan

(ohne Maßstab, Kartengrundlage: Geoportal Hamburg, Quelle: Bezirksamt Bergedorf)



## LUPENRÄUME

*Die sogenannten Lupenräume sind aus dem Aktionsplan abgeleitet. Sie stellen neben den in Umsetzung sowie in Vorbereitung befindlichen Projekten im Innenstadtbereich weitere Orte mit Entwicklungspotenzial oder Handlungserfordernissen dar, welche die Innenstadtentwicklung positiv beeinflussen können. Mit der anschaulichen Ausgestaltung der identifizierten Lupenräume wird die Chance ergriffen, die im Rahmen der Workshops identifizierten Handlungsansätze relevanter Themenfelder, die auch in den Aktionsplan überführt wurden, zu vertiefen, räumlich zu veranschaulichen und die aktuellen baulichen Aktivitäten in der Innenstadt zu unterstützen. Hierbei soll auch geprüft werden, ob und in welcher Form die aufgezeigten Entwicklungsvorschläge für die skizzierte Innenstadtvision umgesetzt werden können. Die Lupenräume befinden sich an zentralen Orten der Innenstadt und sind sowohl funktional als auch atmosphärisch unterschiedlicher Natur. Jeder Lupenraum benennt dementsprechend eigene Schwerpunkte und zeigt je nach Ausrichtung (städte-)bauliche, verkehrliche und freiraumplanerische Maßnahmenvorschläge. Die Lupenräume Reetwerder/ Alte Holstenstraße und Hinterm Graben befinden sich im Zentrumsbereich Bergedorf, die Lupenräume Bahnhofsvorplatz Lohbrügge und Sander Markt im Zentrumsbereich Lohbrügge.*

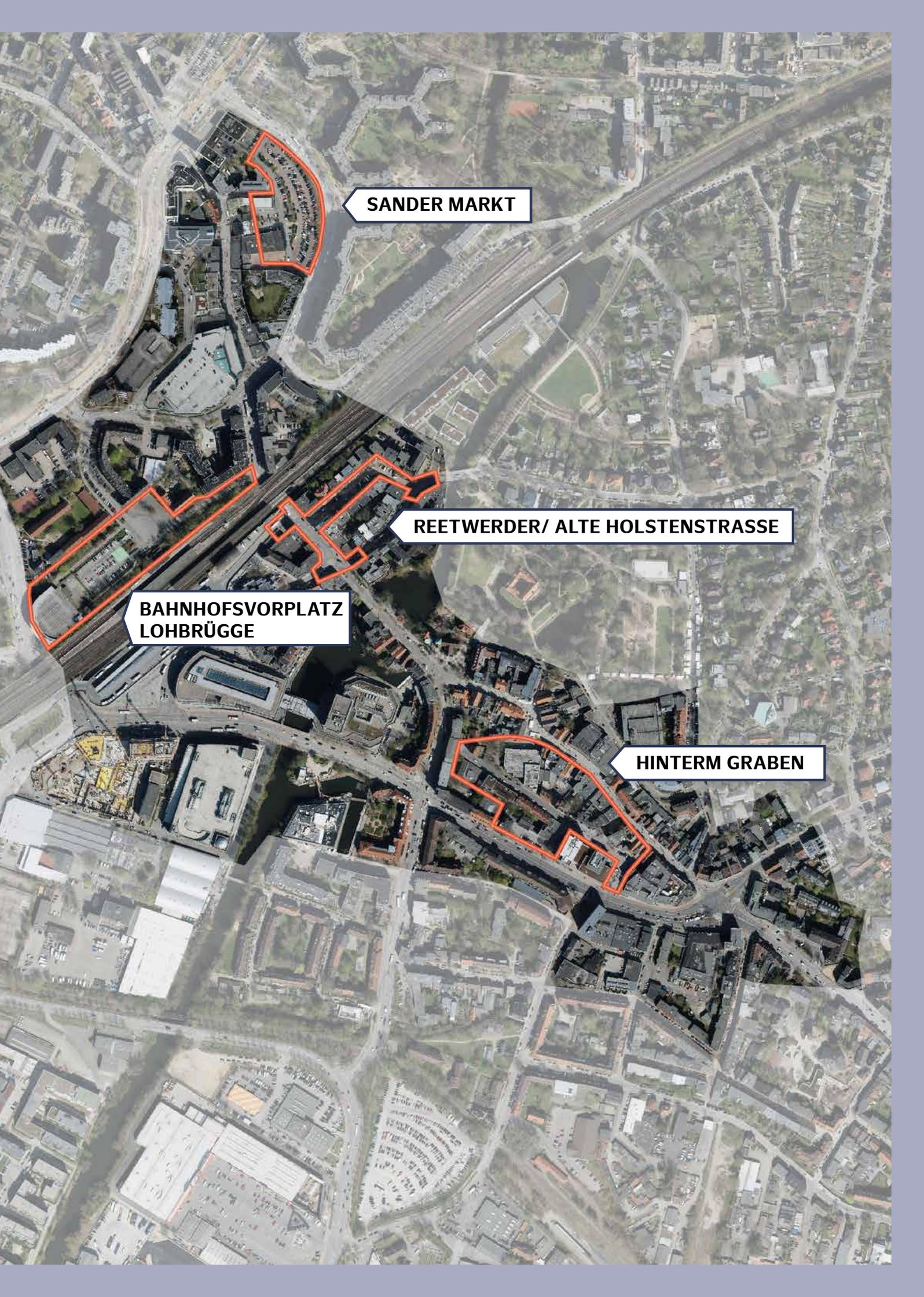
*Die Lupenraum-Konzeptionen sind als erste Annäherung zu verstehen, die das Potenzial illustrieren und in einer Vision veranschaulichen. Es sind keine umsetzungsreifen Konzepte, sondern Bilder, um die Vorstellungskraft anzuregen, wie der komplexe Prozess der Innenstadtentwicklung im Ergebnis für konkrete Orte aussehen kann. Für die Bereiche werden im weiteren Planungsverfahren unter Beteiligung vielfältiger Akteur:innen zum Teil Wettbewerbe durchzuführen sein.*



Lupenräume

(ohne Maßstab, Kartengrundlage: Geoportal Hamburg)





**SANDER MARKT**

**REETWERDER/ ALTE HOLSTENSTRASSE**

**BAHNHOFSVORPLATZ  
LOHBRÜGGE**

**HINTERM GRABEN**

## LUPENRAUM REETWERDER/ ALTE HOLSTENSTRASSE



39 Luftbild mit Grenze des Lupenraums  
40 „Knick“ im Reetwerder



### *Einordnung*

Der Reetwerder und der angrenzende Abschnitt der Alten Holstenstraße bilden ein kleines, intaktes Gründerzeitquartier unmittelbar südlich der Bahntrasse im Stadtteil und Zentrumsbereich Bergedorf. Zentral und bahnhofsnah gelegen, befindet sich der Lupenraum in unmittelbarer Nähe zu Serrahn und Bille sowie zum Schloss mit Schlosspark und an der „historischen Achse“ zwischen Lohbrügger Markt und Sachsenor/ Mohnhof. Durch seine Lage zwischen Bille/ Schlosspark und Bahndamm hat der Lupenraum eine besondere räumlich-funktionale Stellung und Verbindungsfunktion zwischen dem Bergedorfer Zentrumsbereich mit Sachsenor und dem Lohbrügger Zentrumsbereich (Alte Holstenstraße). Die Alte Holstenstraße und der Kreisel wurden im Zuge ihrer Sanierung durch eine einheitliche Bodenbepflasterung aufgewertet.

### Standort

Der Lupenraum Alte Holstenstraße/ Reetwerder ist geprägt durch viele Gebäude aus dem 19. Jahrhundert in geschlossener Bauweise und in weitestgehend gutem baulichem Zustand. Der Bereich entfaltet einen reizvollen „Altstadt-Charme“, dessen Potenzial für das nahe Umfeld noch stärker nutzbar gemacht werden soll. Es sind vielfältige EG-Nutzungen (kleinteiliger Einzelhandel und Dienstleistungen) im Reetwerder und der Alten Holstenstraße vorhanden. Im zumeist sonnigen Straßenknick des Reetwerder findet sich durch Straßenbäume, bepflanzte Baumscheiben und Sitzmöglichkeit bereits eine gewisse Aufenthaltsqualität, die durch die relativ hohe Anzahl Kfz-Stellplätze jedoch beeinträchtigt ist. Die südliche Eckbebauung Reetwerder/ Alte Holstenstraße setzt einen neuen architektonischen Akzent. Eine Herausforderung ist der Umgang mit dem gegenüberliegenden leerstehenden Gebäude an der nördlichen Ecke der Straßeneinmündung.



- 41 Reetwerder, Blick Richtung Alte Holstenstraße  
 42 Reetwerder  
 43 Alte Holstenstraße

68



Lieferzone

Reetwerder

Parklets

Radweg

Alte Holstenstraße

Ernst-Mantius-Straße

Serrahnstr.

Serrahn

**VOM STRASSENRAUM ZUM STADTRAUM –  
NEUES FLAIR FÜR BERGEDORFS „GRÜNDERZEITPERLE“**

Vom Straßenraum zum Stadtraum: Mit der Entwicklung des Lupenraums kann das Potential historischer Stadtstrukturen in zentraler Lage gehoben und das Quartier als „Gründerzeitperle“ herausgearbeitet und inszeniert werden. Hier kann sich die gewerbliche und touristische Anziehungskraft künftig besser entfalten und damit stärker in den Fokus der Innenstadtlage stellen. Der Bereich Alte Holstenstraße/ Reetwerder soll dadurch als Gelenkraum zwischen den beiden Innenstadtbereichen Lohbrügge und Bergedorf fungieren.

Ein attraktives Angebot an Geschäften, Dienstleistungen und Gastronomie für Bewohner:innen, Besucher:innen und Tourist:innen kann den Bereich funktional stärken. Die Freiraum- und Aufenthaltsqualität kann durch eine neue Möblierung, Beleuchtung und Bepflanzung sowie durch Neuorganisation des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die Einrichtung neuer (temporärer oder dauerhafter) Angebotsflächen im Zuge der Umgestaltung des Stadtraums gesteigert werden.

Der Lupenraum kann als Gelenk bzw. Trittstein zwischen Sachsentor und Alte Holstenstraße (Nord) profiliert werden. Seine Funktion als Verknüpfungsraum zwischen Lohbrügge und Sachsentor kann durch Aufwertung der Ecksituation an der Alten Holstenstraße und der punktuellen Aufwertung der AHS verbessert werden. Hier kann an den bereits neugestalteten Teil der Alten Holstenstraße angeknüpft werden.

Die Straße Reetwerder stellt bereits heute eine wichtige Wegeverbindung zwischen der Alten Holstenstraße und dem Bergedorfer Schloss mit Schlosspark dar. Durch eine Aufwertung des Reetwerder profitieren indirekt auch die Zielorte.

**Handlungsansätze**

1. Eine Neuordnung und gewisse Reduzierung von Pkw-Parkplätzen schafft Platz für die Gestaltung des Außenraums und damit zusätzliche Angebote und Aufenthaltsflächen. Die Neugestaltung des öffentlichen Raumes am Reetwerder umfasst einen Vorschlag für eine einheitliche Pflasterung (wie am Serrahn), Teilentsiegelung und Bepflanzung (Pflanzkübel und Bäume) sowie in Teilen neues Mobiliar. Im „Knick“ bzw. Kurvenbereich beim Geschichtskontor wird eine intensivere Begrünung und Möblierung als Akzentuierung vorgeschlagen, um eine Art Platzcharakter zu gewinnen. Hierbei soll darauf geachtet werden, entsprechende Flächen nutzbar und funktional zu gestalten und Möglichkeiten zur Aneignung zu geben. Auch die Alte Holstenstraße soll punktuell aufgewertet werden. Hier kann an den bereits neugestalteten Teil der Alten Holstenstraße angeknüpft werden.

2. Künftig können Parkplätze durch Anwohnende oder für gastronomische Zwecke in bestimmten Bereichen temporär genutzt werden, z.B. durch die Aufstellung von Foodtrucks oder die Ausweitung der dort ansässigen Geschäfte (wie bspw. Asia-Markt, Onkel Emma, Nikos Treff) in den Außenraum. Durch die temporäre im Wechsel stattfindende Nutzung als Parkplatz/ Parklets, kann die Straße so sukzessiv weiterentwickelt werden. Um den Charakter des Reetwerder als „Kulissenraum für Events“ aufzugreifen ist es vorstellbar, Teile des Parkraums in Zukunft verkehrsplanerisch anders zu ordnen und den neugewonnenen Raum dauerhaft umzuwidmen.

3. Die Erdgeschossnutzungen des Reetwerder sollten in Zukunft, etwa bei einem Wechsel der Nutzung, insb. durch kulturelle und kreative Angebote bereichert werden. Dabei können Synergien zum Wohnumfeld hergestellt und gleichzeitig touristisches Potenzial erschlossen werden. Dies liegt in der Verantwortung der Grundeigentümer:innen.

4. Mit der Einrichtung eines Radweges auf der Alten Holstenstraße wird die im Radverkehrskonzept Bergedorf angestrebte Verknüpfung der Veloroute 8 (Ende: Ludwig-Rosenberg-Ring) und Veloroute 9 (Ende: Bahnhof Bergedorf) verfolgt. Durch eine verbesserte Radinfrastruktur und KFZ-Beruhigung/ Zufahrtsbeschränkung kann der Reetwerder den heute störenden Durchgangs- und Parksuchverkehr eindämmen und dieses Potential verwerten.

5. In der Alten Holstenstraße sollen niedrigschwellige EG-Nutzungen im Übergangsbereich zum Bahnhof erhalten bleiben.

6. Die Verbindung unmittelbar nach der Bahnunterführung über Alte Holstenstraße zum Bahnhof mit dem leerstehenden Gebäude Ecke Reetwerder/ Alte Holstenstraße soll qualitativ aufgewertet werden. Dies kann z.B. durch ein adäquates Beleuchtungskonzept, die Ansiedlung von Gastronomie im EG des Gebäudes und Umnutzung/ Gestaltung (z.B. mit Außenbestuhlung, Begrünung) der Längsparkplätze als „Entree“ in den Reetwerder erfolgen.

***Aus dem Verfahren zur Erarbeitung des Innenstadtkonzepts haben sich folgende Fragestellungen für den weiteren Prozess ergeben:***

- Ist die verkehrsrechtliche Anordnung als Wohnstraße möglich? Wie viel Straßen- und Parkplatzfunktion muss bleiben?
- Wie kann der Eckbereich, der „Knick“ im Reetwerder attraktiv umgestaltet werden, damit möglichst viele Menschen ihn nutzen können?
- An welchen Standorten können Infrastrukturausstattungen wie E-Ladesäulen oder Lastenrad-Abstellmöglichkeiten eingerichtet werden?
- In welchen Flächen können EG-Nutzungen den Nutzungsmix im Reetwerder erweitern?



**einheitlichen Pflasterung  
(Vorschlag)**

**Teilentsiegelung, intensive  
Bepflanzung, Möblierung**



*Lastenrad- und Fahrradstellplätze*

*Neuordnung Parkplätze  
+temporäre Gastronomie*

*Elektro-Ladesäule*

*aktive Erdgeschoss*

## LUPENRAUM BAHNHOFSVORPLATZ LOHBRÜGGE



44 Luftbild mit Grenze des Lupenraums

### Einordnung

Die Nordseite des Bahnhofs Hamburg-Bergedorf ist ein wichtiger Ankommensort im Bezirk auf Lohbrügger Seite. Im Gegensatz zur Südseite des Bergedorfer Bahnhofs als Eingangstor zum Bergedorfer Zentrumsbereich, die durch Kfz und Fußgänger:innen sehr frequentiert ist und mit dem ZOB, dem CCB und dem Serrahn starke Anlaufpunkte anbindet, funktioniert der nördliche Bahnhofsvorplatz als Durchgangs- und Verteilerraum vor allem Richtung Alte Holstenstraße mit deutlich weniger Frequenz und Verkehrsbelastung. Seiner zentralen Lage und Bedeutung wird der Ort (dazu zählen Platzfläche, Bebauung und Seitenräume) funktional und gestalterisch nicht mehr gerecht. Statt als eigenständiger Platz und Bindeglied zur Alten Holstenstraße wirkt er hauptsächlich als profaner Verkehrsraum. Dabei kann der Raum mehr leisten und gleichzeitig seine Verbindungsfunktionen erhalten.

### Standort

Die stark versiegelte Platzfläche von ca. 1.700 qm bildet den zentralen öffentlichen Raum am Bahnhofsvorplatz in Lohbrügge. Von hier aus gelangt man über den Herzog-Carl-Friedrich-Platz zur Alten Holstenstraße. Westlich des Bahnhofsausgangs befindet sich die über zwei Ebenen verlaufende Parkpalette (P+R). Diese bildet für diese zentrale, hochgeschlossene Lage eine in der bestehenden Form nicht mehr zeitgemäße Mindernutzung. Im Wohnungsbauprogramm ist die Fläche bereits als Entwicklungspotenzial erkannt und soll baulich entwickelt werden: im Zuge einer Erhöhung der Stellplatzkapazitäten für Kfz und Fahrräder ist die Schaffung von neuen Gebäudenutzungen im Spektrum von Wohnen und citytypischen Angeboten vorgesehen. Die angrenzende Bebauung im Norden fasst den Platz räumlich, wird jedoch durch Rabatten gesäumt und bietet kaum zur Fläche adressierte, belebende Nutzungen. Eine raumfassende südwestliche Platzkante fehlt durch die Parkpalette. Die gesamte Platzsituation bleibt somit funktional und räumlich unvollständig. Die fast alleinige Nutzung als „Kiss&Ride-Fläche“ verleiht dem Bahnhofsvorplatz und abgehenden Straßen einen „Transit-Charakter“ ohne Aufenthaltsqualität.

Der Platz enthält bereits die technische Ausrüstung für Marktnutzung und andere Veranstaltungen, jedoch konnte sich eine Marktnutzung o.ä. bisher nicht am Ort etablieren. Die fußläufige Verbindung zur Alten Holstenstraße über den Herzog-Carl-Friedrich-Platz wird trotz (zahlreicher) EG-Nutzungen als nur eingeschränkt attraktiv wahrgenommen. Für Radverkehr ist die Durchfahrt zur Alten Holstenstraße nach Durchfahrtsregelung nicht erlaubt, was in der tatsächlichen Nutzung durch Radfahrende jedoch zu Konflikten mit Fußgänger:innen führt. Parallel zum Bahndamm befindet sich ein Streifen mit Fahrradabstellbügeln; Mobilitätsangebote für Leihräder und eine B+R-Anlage sind vorhanden. Die Eingangssituation des Bahnhofs mit Gastro-Pavillon und -Terrasse, Treppen- und Rampenanlagen wirkt unaufgeräumt und wenig einladend. Eine direkte Wegeverbindung entlang des Bahndamms zum Parkhaus wirkt in den Abendstunden als Angstraum und ist auch tagsüber entsprechend wenig frequentiert.



45 H.-Carl-Friedrich-Platz  
46 Bahnhofsvorplatz

### **LOHBRÜGGES LEBENDIGES ENTREE – MULTIFUNKTIONALER PLATZ MIT GRÜNEM SAUM**

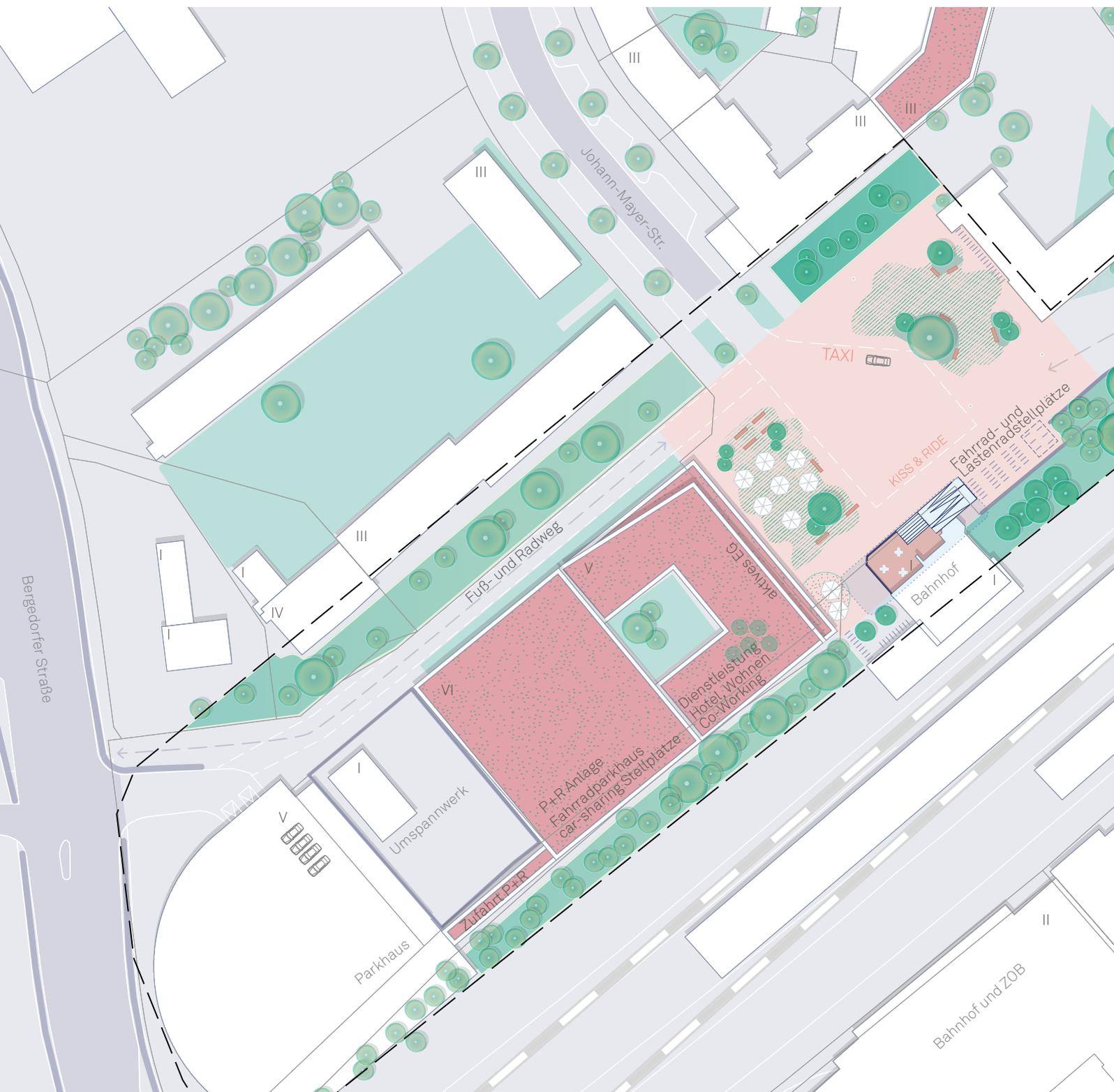
Eine umfassende städtebauliche und freiräumliche Entwicklung kann das (nördliche) Bahnhofsumfeld nachhaltig positiv verändern: als attraktiver Ankommensort und Auftakt in die Lohbrügger Innenstadt. Die städtebaulich-freiräumliche Konzeption des Lupenraums sieht vor, einen identitätsstiftenden, attraktiven Bahnhofsvorplatz mit einer Neubebauung an der westlichen Platzkante (heutige P+R-Parkpalette) zu schaffen. Die Neukonzeption der Platzfläche soll die heutigen verkehrlichen und technischen Anforderungen und Ausstattungen (u.a. Marktnutzung), berücksichtigen und integrieren. Der Bahnhofsvorplatz soll unter Beibehaltung der verkehrlichen Belange insgesamt grüner und „multifunktionaler“ werden. Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Platzes sollen durch Begrünungs- und Aufwertungsmaßnahmen deutlich gesteigert und die Verbindung zur Alten Holstenstraße gestärkt werden. Im Gegensatz zum hochfrequentierten südlichen Bahnhofsvorplatz können Teilbereiche auf Lohbrügger Seite leichter als attraktive Verweilflächen gestaltet werden. Mit der hochbaulichen Entwicklung der heutigen Parkpalette erhält der Vorplatz eine neue räumliche Fassung. Der Neubau soll im vorderen Bereich seiner zentralen, prominenten Lage gerecht werden, sich zum Platz orientieren und durch geeignete citytypische Nutzungen in unteren Geschossen das Bahnhofsumfeld bereichern. Darüber wird eine

Wohnnutzung vorgeschlagen, wie es dem Bergedorfer Wohnungsbauprogramm entspricht. Im dahinter liegenden Bereich bietet sich die Stapelung der heutigen P+R-Flächen an. Es soll untersucht werden, inwieweit das Stellplatzangebot für Kfz- und Fahrräder erhöht werden kann. Die Anbindung würde über das bestehende Parkhaus erfolgen – direkt zur B5 – und damit den Fahrverkehr im Bereich Johann-Meyer-Straße/ Bahnhofsvorplatz reduzieren. Auch ist die Vernetzung übergeordneter Radwegebeziehungen (Radschnellweg, Velorouten) untereinander und mit der City in diesem Kontext weiterzuverfolgen.

Der Bahnhofseingang mit Eingangsbauwerk, Treppe, Rampen und Gastropavillon sollte qualitativ aufgewertet und tlw. umstrukturiert die bestehenden Nutzungen beheimaten und dadurch stärken. Die Qualität der Wegebeziehungen in die Innenstadt soll mit der Platzgestaltung des Herzog-Carl-Friedrich-Platz für eine konfliktfreie Fortbewegung der Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Dabei soll auch darüber nachgedacht werden, Radfahrenden die Durchfahrt zu erlauben. Als Teil des Umbauprozesses des Bahnhofsvorplatzes können temporäre Interventionen zur Platzbespielung und zum Testen der Akzeptanz und des Funktionierens bestimmter Nutzungen oder Gestaltungen beitragen.

### Handlungsansätze

1. Das Konzept sieht die Neustrukturierung der heute untergenutzten P+R-Fläche durch die hochbauliche Entwicklung eines gemischt genutzten Gebäudes, in ressourcenschonender, nachhaltiger Bauweise vor.



- Angedacht ist eine fünf- bis sechsgeschossige Bebauung z.B. mit Hotel-, Büro- oder Wohnnutzung in den OG. Die Setzung einer städtebaulichen Dominante ist aufgrund der zentralen Lage ebenfalls denkbar und kann im weiteren Planungsprozess überprüft und diskutiert werden.



- In den Erdgeschosszonen sollen öffentlichkeitswirksame, citytypische Nutzungen zum Bahnhofsvorplatz und Herzog-Carl-Friedrich-Platz zur Belebung des öffentlichen Raumes beitragen, etwa durch Café/ Gastronomie, Co-Working-Space, Dienstleistungen etc., Mindernutzungen sollen hingegen ausgeschlossen werden. Einzelhandel soll explizit nicht untergebracht werden.
- Im hinteren Bereich angrenzend an das Umspannwerk, soll eine Hochgarage/ Mobility-Hub als P+R-Standort die entfallene Parkpalette ersetzen und quantitativ erweitern. Die Anforderungen zum Schallschutz müssen dabei integriert werden.

2. Die Zufahrt zum P+R Standort würde künftig über die B5 erfolgen. Der Bahnhofsvorplatz und die J.-Meyer-Straße werden damit von Parksuchverkehr freigehalten und können fußgängerorientierter angelegt werden. Während die nördliche Verbindungsachse zwischen B5 und Alte Holstenstraße als Fuß- und Radweg gestärkt wird, verliert die Fußwegeverbindung südlich entlang des Bahndamms an Bedeutung und kann entfallen.

3. Die Freigabe des Radverkehrs erfordert eine Umgestaltung des heutigen Herzog-Carl-Friedrich-Platzes mit neuer Aufteilung des Straßenraums zur Sicherung der Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr. Dazu bedarf es einer Abstimmung mit der Grundeigentümer:in hinsichtlich der Art der Wegeführung und Separation. Die Johann-Meyer-Straße soll für Radverkehr befahrbar sein.

4. Für den Eingangsbereich des Bahnhofs soll in Abstimmung mit dem/r Eigentümer:in eine umfassende Neugestaltung geprüft werden. Dazu zählen die Organisation der Treppe, der Rampenanlage, des Gastronomieanbaus und des Terrassenbereichs im Anschluss an den Bahndamm. Als niedrighschwelligere Lösung ist auch eine teilweise Überarbeitung des Bestandes und die Errichtung einer großzügigen raumbildenden Überdachung denkbar und mit der DB AG zu erörtern.

5. Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll eine Teil-Entsiegelung, neue Baumsetzungen, ein stimmungsvolles Beleuchtungssystem und Sitzgelegenheiten untersuchen. Neue Grünstrukturen bilden einen „grünen Saum“ für den Platz und gliedern ihn. Der gesamte Platz soll

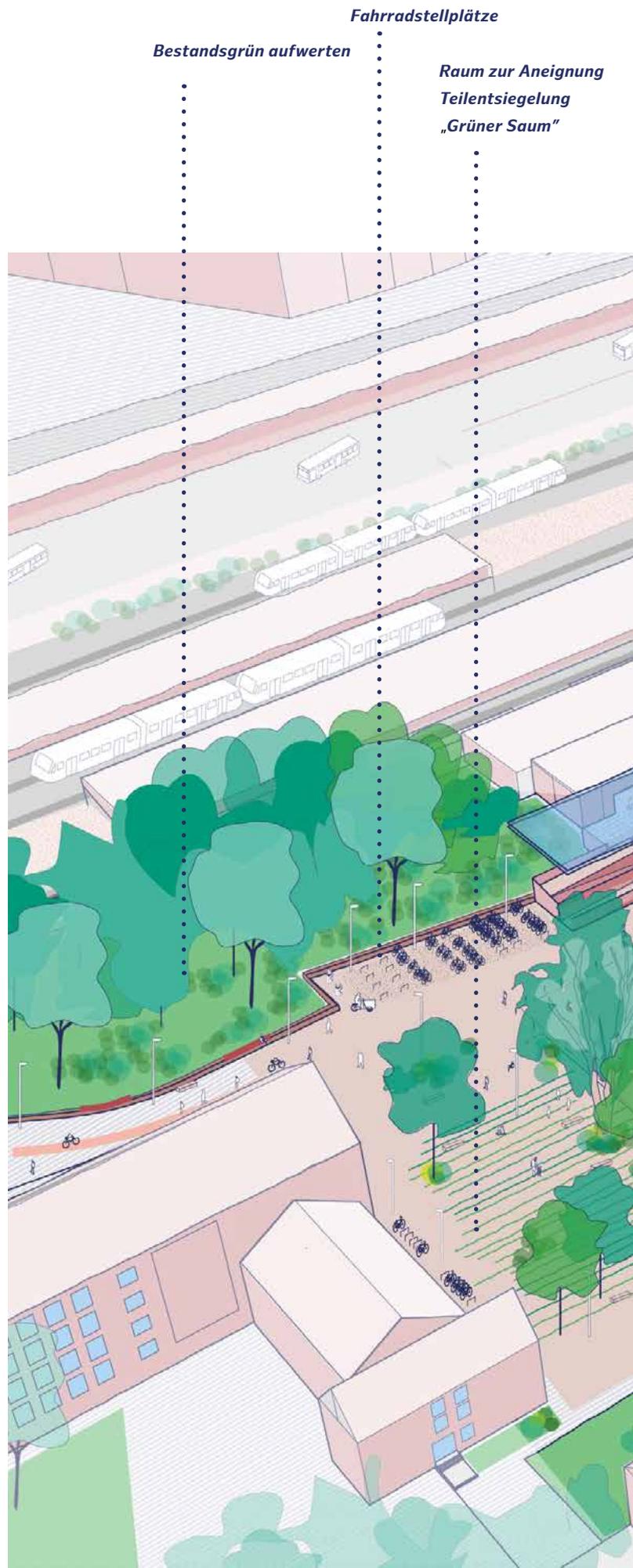
als Retentionsfläche ausgebildet werden. Die Sicherung der Funktionalität des Platzes hinsichtlich der Nutzung als Marktplatz oder Eventfläche und der verkehrlichen Belange (Kiss & Ride, Buswendeplatz, Feuerwehr) ist im Zuge der Neugestaltung zu beachten, insb. der notwendige Grad der Versiegelung für eine Markt-/ Eventfläche. Eine Verlegung des Taxistandes in die Johann-Meyer-Straße hinein könnte geprüft werden.

6. Der Bahnhofsvorplatz ist mit seiner Ausstattung ein technisch gut ausgestatteter Ort für Märkte und Veranstaltungen, die in der Vergangenheit jedoch nur mäßig funktionierten. Mit der umfassenden Neugestaltung und nicht zuletzt durch das Wachstum im Bezirk bietet sich die Chance, ein Konzept zur Bespielung der Fläche und damit eine Belebung der Lohbrügger Seite zu entwickeln.

7. Es kann unter Beteiligung relevanter Akteur:innen gemeinsam eine Zukunftsvision für die Bespielung des Bahnhofsvorplatzes erarbeitet werden. Hierfür kann bspw. ein Konzept zur temporären Bespielung der Platzfläche erarbeitet und erprobt werden. Bspw. durch das Testen von (beweglichem) Stadtmobiliar im öffentlichen Raum können Bekanntheitsgrad und Belebung des Platzes erhöht werden.

***Aus dem Verfahren zur Erarbeitung des Innenstadtkonzepts haben sich folgende Fragestellungen für den weiteren Prozess ergeben:***

- Wie lassen sich P+R-Parkhaus, Wohnnutzung und citytypische EG-Nutzungen in dieser von Bahnmmissionen geprägten Lage erfolgreich sortieren und umsetzen?
- Kann durch die Anordnung neuer Beete und Baumgruppen eine neue Aufenthaltsqualität geschaffen werden?
- Wie wird der Fahrradverkehr auf dem Platz und in den Straßen in Verbindung mit den anderen Verkehren neu gedacht?
- Wie können weitere Nutzungen wie Bewegungsangebote (z.B. eine Boulebahn) in die Platzgestaltung integriert werden?
- Wie kann der Platz hinsichtlich klimatischer Belange und technischer Anforderungen als Buswendehammer, Pick&Ride Fläche, Aktionsfläche gestaltet werden?



*Versickerungsfähiges Pflaster  
(Vorschlag, zu prüfen)*

*Außengastronomie*

*Hotel, Co-Working, Dienstleistung oder  
Wohnnutzung mit aktivem EG*

*Zufahrt P+R*

*Fahrradparkhaus  
P+R Anlage*



## LUPENRAUM SANDER MARKT



47 Luftbild mit Grenze des Lupenraums

### Einordnung

Der Sander Markt befindet sich in der nördlichen Innenstadt im Zentrumsbereich Lohbrügge. Der Lohbrügger Zentrumsbereich bildet ein Versorgungszentrum für die umliegende Nachbarschaften und den gesamten Stadtteil Lohbrügge, das mit einem vielfältigen Angebot an Einzelhandel, z.B. mit dem Edeka-Center, Gastronomie und Dienstleistungen ein wichtiges Ziel im Alltag der Lohbrügger:innen ist.

Mit Kulturstandorten wie der LOLA und dem Hansa Filmstudio sowie mehreren Ärzthäusern, hält der Zentrumsbereich Lohbrügge auch soziale, kulturelle und medizinische Angebote für den Bezirk bereit. Mit der Anbindung der angrenzenden Veloroute 8 ist der Bereich zudem gut über das Radwegenetz in die Hamburger Innenstadt angeknüpft. Die Lohbrügger Innenstadt um die nördliche Alte Holstenstraße (dazu zählen auch diverse Shopping-Passagen) steht vor der Aufgabe, ein eigenständiges und resilientes Nutzungs- und Angebotsprofil zu entwickeln, welches Konkurrenzen und Redundanzen mit dem Innenstadtbereich Sachsenfelde vermeidet.

Der nördliche Teil der Lohbrügger Innenstadt erfährt bereits eine umfassende Aufwertung durch mehrere, teils schon umgesetzte bzw. in Vorbereitung befindliche Projekte wie dem Neubauvorhaben am Lohbrügger Markt 2-4 (LoMa 4), der Neugestaltung und Umbau des Sander Damms, des Ludwig-Rosenberg-Rings, dem geplanten Neubau der Stadtteilschule Leuschnerstraße und nicht zuletzt durch den schon vor einigen Jahren erfolgten Umbau der Fußgängerzone Alte Holstenstraße im Verlauf der Fußgängerzone Alten Holstenstraße. Insgesamt mangelt es dem Stadtraum um den Sander Markt und insb. dem Lohbrügger Stadtteil an zusammenhängenden qualitativen Grünräumen zum Aufenthalt für Besucher:innen und nahe Anwohner:innen des Zentrums.

### Standort

Der Sander Markt ist heute eine große, sich in Nord-Süd-Richtung erstreckende kostenlos nutzbare Parkplatzfläche von ca. 6.000 qm (ca. 170 Parkplätze). Durch seine zentrale, gut erschlossene Lage im Stadtteil stellt er ein wichtiges Parkplatzangebot für die nördliche Innenstadt (vor allem für angrenzende Arztpraxen und an Markttagen auf dem angrenzenden Lohbrügger Markt) dar. Der Sander Markt bildet ein räumliches Scharnier zwischen dem Altstadtbereich um die Alte Holstenstraße und der großmaßstäblichen Wohnbebauung am Ludwig-Rosenberg-Ring. Er ist über den Harders Kamp und die derzeit unattraktiven Einkaufspassagen „Holstenpassage“ und „Passage Alte Holstenstraße 23“ an die Fußgängerzone Alte Holstenstraße angebunden. Die angrenzende Bebauung hat einen ausgeprägten „Rückseitencharakter“, welcher sich jedoch durch Neubauprojekte wie die in Bau befindliche Kita am Sander Markt oder das Projekt LoMa4 am Lohbrügger Markt schrittweise deutlich verbessern dürfte. Der Sander Markt wird gelegentlich als Veranstaltungsort genutzt, etwa als alternativer Wochenmarktstandort (ca. 2-mal im Jahr, wenn etwa auf dem Lohbrügger Markt der Jahrmarkt gastiert). Das extensiv genutzte und vollständig versiegelte Areal wird der zentralen, gut erschlossenen Innenstadtlage nicht gerecht und stellt eine städtebaulich und freiräumlich unbefriedigende Situation dar. Umgekehrt bietet eine städtebaulich-freiräumliche Entwicklung des Sander Marktes die enorme Chance zu einer angemessenen, hochwertigen Nutzung und einer umfassenden räumlichen Aufwertung, die zur funktionalen Stärkung des gesamten Umfeldes beiträgt.



48 Bebauung am Sander Markt  
49 Sander Markt

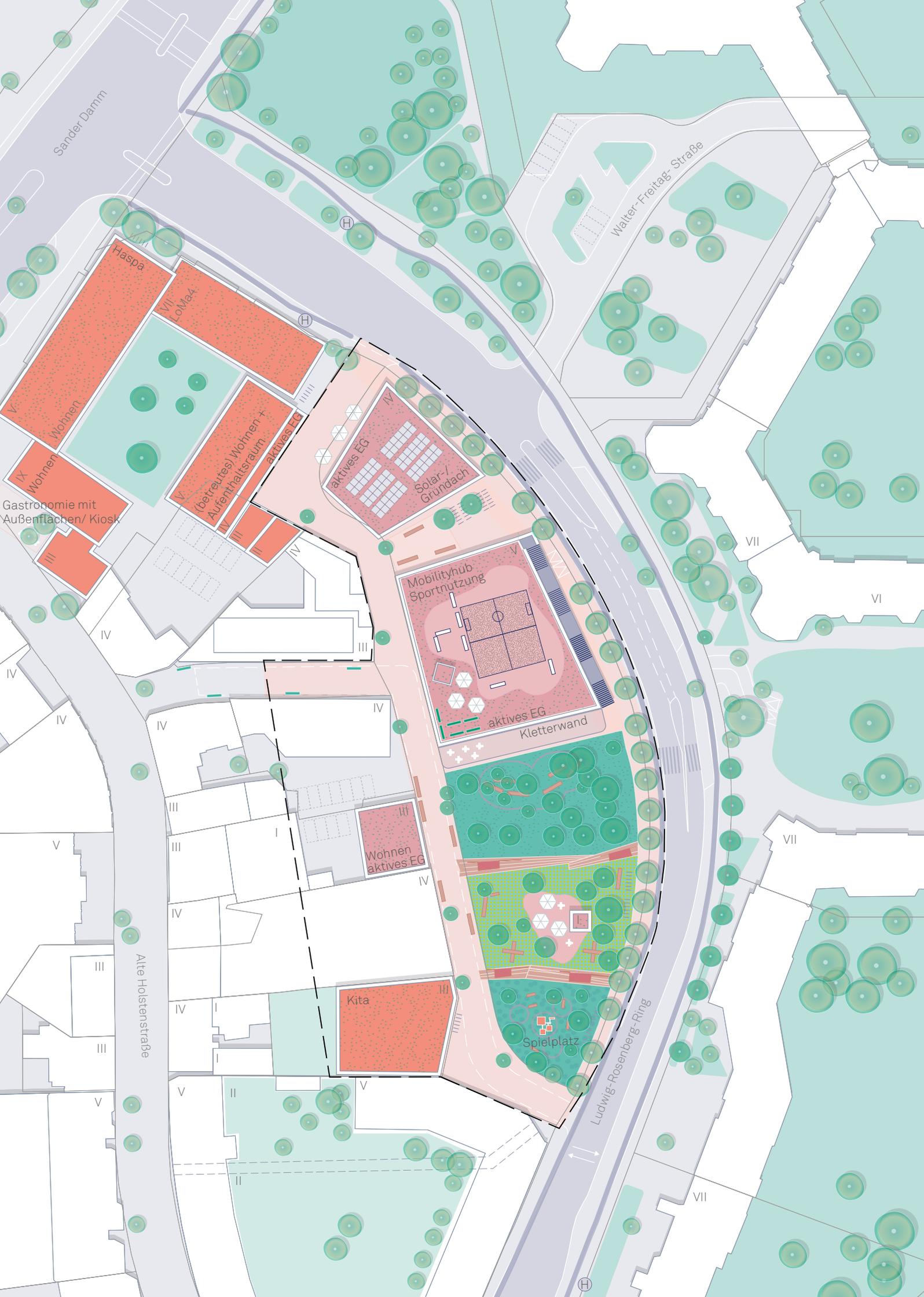
### **NEUER LIEBLINGSORT FÜR LOHBRÜGGE – URBANER FREIRAUM FÜR DEN STADTTTEIL**

Am Sander Markt soll eine städtebaulich-freiraumplanerische und verkehrliche Entwicklung angestrebt werden. Mit der Verlagerung des ebenerdig parkenden Verkehrs in einen Mobility Hub (Stapelung Kfz und weitere Innenstadtnutzungen in Erdgeschoss und Dachebene) wird ein neuer Freiraum für den Zentrumsbereich mit angrenzender Nachbarschaft am Ludwig-Rosenberg-Ring entstehen. Es besteht die Chance, diesen Raum im Stadtgefüge neu zu besetzen und den Boden als wertvolle Ressource sinnvoller und nachhaltiger zu nutzen. Mit der Entwicklung zum urbanen Freiraum kann der Sander Markt eine neue Anlaufstelle für Lohbrügge werden.

Eine lebendige Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, sozialer Infrastruktur und Mobilität/ Parkplätzen kann in Zusammenhang mit einem intensiv genutzten, grün geprägten Quartiersplatz dem Lohbrügger Innenstadtbereich einen neuen Charakter geben. Die heutige Parkplatznutzung soll nicht entfallen, sondern in die Neuplanung integriert werden. Daran sollen jedoch auch ergänzende, alternative Mobilitäts- und Freizeitangebote gekoppelt werden. Wie können neue Qualitäten und Angebote geschaffen werden, ohne die Möglichkeiten der Erreichbarkeit mit dem Pkw in Frage zu stellen? Der Umbau und die Stapelung der Parkplätze bergen viele Vorteile. Mit Blick auf (Stadt-)klimatische Aspekte können

mit der Aufwertung des neuen öffentlichen Raums durch schattenspendende Bäume und großflächig angelegte Grünbereiche langfristig positive Effekte erzielt werden. Der Quartiersplatz als Treffpunkt und Aufenthaltsort kann unter Einbeziehung der Topographie ein attraktiver und wichtiger Freiraumbaustein in der insgesamt dicht bebauten Innenstadt werden.

Im Gegensatz zur stark versiegelten, konsumorientierten Fußgängerzone und dem halböffentlichen, extensiven Siedlungsgrün der Ludwig-Rosenberg-Siedlung (Billebogen) kann der neue Platz die Rolle eines vielseitigen urbanen Grün- und Begegnungsraums einnehmen, mit Spiel-/ Sport- und Freizeitangeboten, kleinteiliger Gastronomie und Dienstleistungen in den angrenzenden Erdgeschossen. Dieser multicodierte Freiraum kann damit das bestehende Freiraumdefizit im Umfeld des Sander Markts verringern und mit seinen Nutzungsoptionen einen neuen Lieblingsort im Quartier bilden. Er stellt insb. für die Anwohnenden von Lohbrügge, aber auch Besucher:innen des Zentrumsbereichs eine wertvolle Ergänzung als Freizeitort dar. Die Funktion als Ausweichstandort für den Lohbrügger Wochenmarkt wird im Zuge der Neukonzeption an dieser Stelle jedoch nicht mehr vorgesehen. Denkbar wäre der (ungenutzte) Marktplatz am Lohbrügger Bahnhofsvorplatz.



Sander Damm

Walter-Freitag-Straße

Haspa

VII  
LohnA4

V  
Wohnen

V  
(betreutes) Wohnen +  
Aufenthaltsraum

aktives EG

IV  
aktives EG

Solar-/  
Grunddach

Gastronomie mit  
Außenflächen/ Kiosk

V  
Mobilityhub  
Sportnutzung

aktives EG

Kletterwand

Wohnen  
aktives EG

Kita

Spielplatz

Alte Holstenstraße

Ludwig-Rosenberg-Ring

Die Planung muss unter Einbeziehung der rückwärtigen Bebauung der Alten Holstenstraße sowie der Großwohnstruktur am Ludwig-Rosenberg-Ring erfolgen und im Sinne eines „Gelenkraumes“ auf diese reagieren. Die Wegebeziehungen durch die Holstenpassage und Harders Kamp zur Alten Holstenstraße müssen mitgedacht werden.

#### **Handlungsansätze**

1. Die Stellplätze für Anwohner- und Besucher:innen werden nicht mehr ebenerdig, sondern in Form eines Mobility Hubs (Quartiersgarage mit Umsteigefunktion und weiteren Mobilitäts- und Serviceangeboten) zentral auf der Fläche kompakt organisiert. Dafür ist die Bedarfsermittlung für Stellplätze (aktuell ca. 170 auf dem Sander Markt, zzgl. Bedarfe durch Neubau) bzw. Prüfung einer Reduktion notwendig. Mit Blick auf die Finanzierung stellen oberirdische Parkgaragen eine kostengünstigere dar. Das Gebäude soll durch Einsatz innovativer Techniken und Integration weiterer Nutzungen „multicodiert“ werden, z.B. zur Energiegewinnung, als Spiel- und Sportplatz auf dem Dach/ der Fassaden, Läden/ Dienstleistungen im EG. Sportbezogene Angebote als bedarfsgerechte gesellschaftliche Infrastruktur für die umliegenden Wohngebiete können eine Schwerpunktnutzung darstellen. Mit entsprechend anspruchsvoller Gestaltung und klugem Architekturkonzept kann der Mobility-Hub zu einem Leuchtturmprojekt in Lohbrügge werden.
2. Die dadurch „freigespielte“ Fläche kann teilweise bebaut, teilweise als quartiersorientierter Grün- und Begegnungsraum entwickelt werden. Ein grün geprägter, öffentlicher Quartiersplatz auf dem südlichen Teil ist ein Gewinn für Lohbrügge und wird zum identitätsstiftenden Treffpunkt für Alteingesessene. Der neue Platz schafft ein neues, in der Innenstadt bislang nicht vorhandenes urbanes Freiraumangebot und trägt zur klimasensiblen Aufwertung der Innenstadt bei. Die topografische Gegebenheit des Freiraums wird in der Gestaltung beachtet. Die Integration von Sport- und Spielangeboten, insb. für Kinder und Jugendliche, kann dabei berücksichtigt werden. Auch die Integration eines Pavillons für verschiedene Nutzungen. Die Entwicklung des Freiraumkonzepts sollte unter Beteiligung der Nachbarschaft/ der interessierten Öffentlichkeit erfolgen.
3. Die hochbauliche Entwicklung des nördlichen Baufeldes kann z.B. mit alternativen Wohnangeboten oder flexiblen „Loft“-Konzepten für Wohnen/ Arbeiten das in Lohbrügge bestehende Angebot für innerstädtische Wohnen erweitern. Denkbar ist ebenso die Schaffung von Büros in Form zum Beispiel von Co-Working-Angeboten als Ergänzung zu Firma und HomeOffice für immer mehr Interessierte und Berufsgruppen.
4. Die (punktuelle) Belegung der Erdgeschosse an den Übergängen zum Quartiersplatz, zur Straße Sander Markt und zum Neubau Lohbrügger Markt 2-4 mit öffentlichkeitswirksamen, vorrangig nachbarschaftlich orientierten Nutzungen ist anzustreben. Nachbarschaftstreffs, Bildungsangebote, Café oder Kiosk, multifunktionale Räume, Ateliernutzung sind denkbar.
5. Die Bebauung/ Nachverdichtung der Baulücken/ Hinterhöfe rückseitig zur Alten Holstenstraße ist anzustreben.
6. Die fußläufigen Verbindungen (Holstenpassage, Harders Kamp) zur Alten Holstenstraße sollen durch gestalterische und nutzungsbezogene Aufwertung attraktiver werden.
7. Der Baumbestand soll, wenn möglich erhalten bleiben. Insgesamt soll die Grünausstattung erhöht und klimaresilient entwickelt werden.
8. Für die Verknüpfung des neuen Quartiersplatzes mit der angrenzenden Wohnbebauung am Ludwig-Rosenberg-Ring soll eine Überprüfung von weiteren Querungsmöglichkeiten (Zebrastreifen) erfolgen.

*Aus dem Verfahren zur Erarbeitung des Innenstadt-konzepts haben sich folgende Fragestellungen für den weiteren Prozess ergeben:*

- Wie können weitere Nutzungen in/ auf der Fläche berücksichtigt werden?
- Inwieweit soll/ kann die Raumkante zur Straße Ludwig-Rosenberg-Ring stärker betont werden?
- Welche städtebauliche Setzung wird für einen Mobility Hub-Standort benötigt?
- Wie kann die Straße Sander Markt in ihrer Funktion als Anlieger- und als Erschließungsstraße beibehalten und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität erhöht werden?
- Wie kann eine Einbindung/ Berücksichtigung von Märkten oder dem Wochenmarkt erfolgen?



**Dachnutzung:**  
**Sport und Bewegung, Freunde treffen**

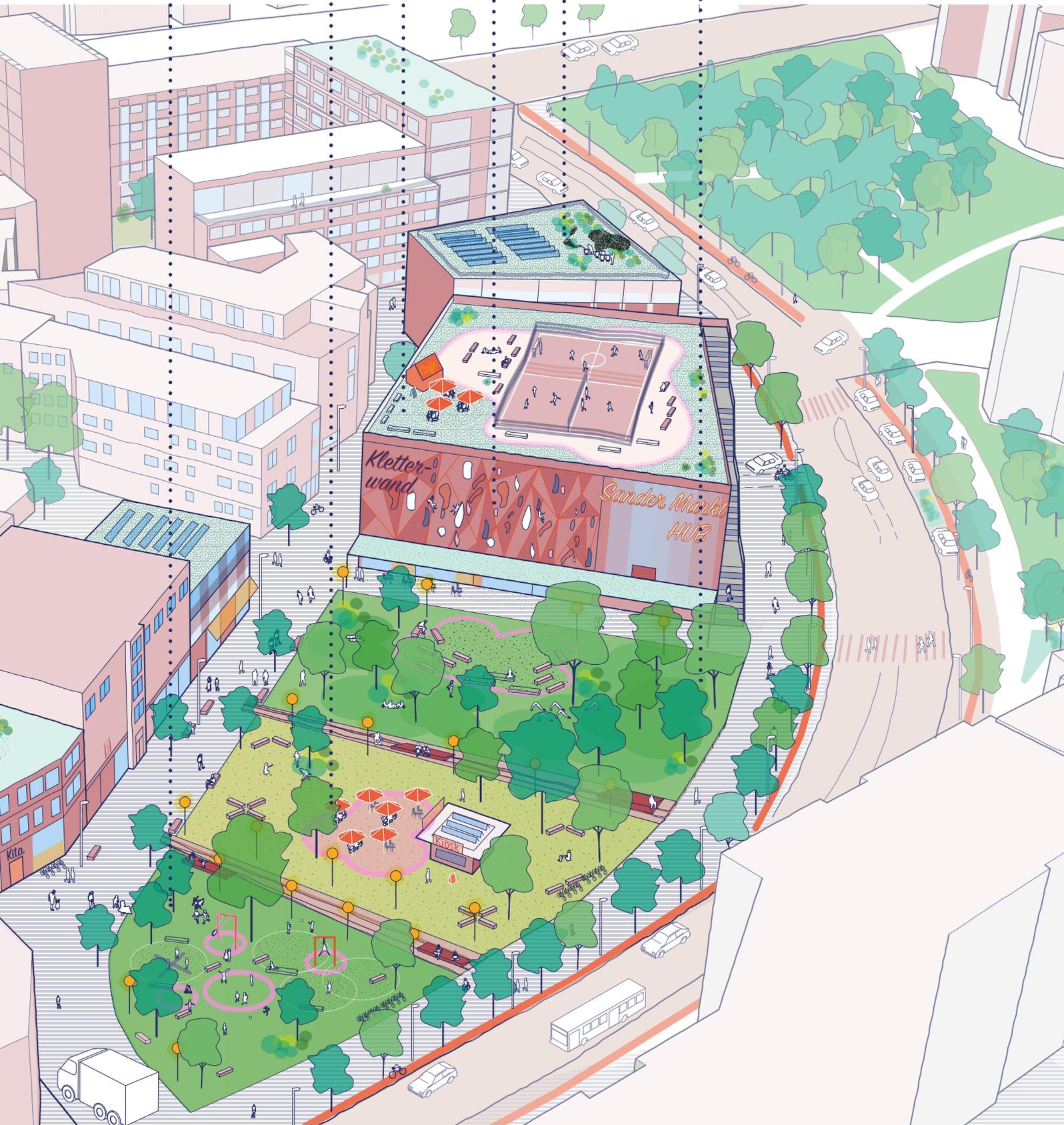
*Begegnen, Flanieren, Unterhalten, Kiosk*

**Mobility Hub mit Kletterwand und  
öffentlichkeitswirksamen EG**

**Sport, Spielplatz, Bewegung**

**Dachnutzung: z.B. PV-Anlage + Wohnen/ Arbeiten**

*Liegewiese, Open-Air Bühne, Sport*



## LUPENRAUM HINTERM GRABEN



50 Luftbild mit Grenze des Lupenraums

### Einordnung

„Hinterm Graben“ ist benannt nach der Lage hinter dem ehemaligen Blickgraben (dem historischen Stadtgraben), der bis zur Verfüllung den alten Stadtkern umfloss. Im Bereich zwischen der Fußgängerzone Sachsentor und der stark befahrenen Magistrale B5 findet sich eine Mischung aus Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen. Der Bereich liegt zentral und gut erschlossen, womit er großes Potenzial hat, die dort ansässigen Angebote weiter zu profilieren und durch neue Angebote zu ergänzen. Die Lage zwischen B5 (Bergedorfs Hauptverkehrsader) und Sachsentor (Bergedorfs Schaufenster) macht den Straßenzug Hinterm Graben mit den Anrainerstraßen zu einem pragmatischen Rück- und Binnenraum mit dienender Funktion für Anlieferung und Parken. Gleichzeitig funktioniert der Bereich als Scharnier zwischen der Fußgängerzone Sachsentor und Bergedorf-Süd. Durch die Entwicklung auf dem Grundstück des Karstadt Bergedorfer Markt (bereits abgebrochen) ist eine direkte Verbindung zur Fußgängerzone vorgesehen, die frühere Anlieferseite von Karstadt war prägend, ist nunmehr entfallen. So wird die Rückseitenwirkung durch das neue Bebauungs- und Nutzungskonzept nicht mehr bestehen. Dies dient als starker Impuls zur Aufwertung in den angrenzenden Bereichen und im Straßenzug Hinterm Graben.

### Standort

Der Bereich der Straße Hinterm Graben ist heute hauptsächlich durch seine Funktion als Straße für Anlieferung und Anlieferung „Zubringerstraße“ mit wenigen Erdgeschossnutzungen in B- und C-Lagen geprägt. Durch mehrere Gassen und Sträßchen (z.B. Hude) ist Hinterm Graben gut vernetzt mit der Fußgängerzone Sachsentor und stellt eine wichtige Verbindung zur Vierlandenstraße her.

Die Straße ist wegen ihrer Nähe zum Sachsentor und weiteren ansässigen Dienstleistungen stark verkehrsbelastet durch Lieferverkehr, ruhenden Verkehr, Parksuchverkehr (u.a. Drop Off Kita, Apotheke, Denn's). Dies macht sich insbesondere im östlichen Teil der Straße bemerkbar, da dieser Bereich am Wendehammer für Pick & Ride beansprucht wird, also dem kurzfristigen Halten und Absetzen von Personen. Dieser östliche Teil des Hinterm Graben ist durch eine einheitliche Pflasterung aufgewertet worden.

Die städtebauliche Situation im Kreuzungsbereich Bergedorfer Straße/ Hinterm Graben (am „DAA-Hochhaus“) ist geprägt von der TG-Rampe, dem angrenzenden Parkplatz und der wenig attraktiv wirkenden Eckbebauung (Tedi). Diese beschriebene städtebauliche Situation lässt an dieser Stelle Spielraum für eine Verbesserung. Hier bietet sich gewisses Potenzial zu einer städtebaulich-freiräumlichen Entwicklung und Aufwertung, das die Prägung des Straßenraums, aber auch die Etablierung attraktiver Nutzungen insbesondere in den Eckgrundstücken betrifft. Am westlichen Ende der Straße bietet sich die heutige „Parkpalette“ für eine Neubebauung vis-a-vis zur neu geplanten Bebauung auf dem ehemaligen Karstadt-Grundstück an. Hinterm Graben ist auch ein zentraler Wohnstandort in der Innenstadt von Bergedorf, vor allem im östlichen Abschnitt der Straße. Als Quartier muss der Bereich den alltäglichen Ansprüchen der Bewohner:innen auch jenseits der Geschäftsöffnungszeiten gerecht werden.

Die Straße wird dem Anspruch, neben Anlieferstraße auch Aufenthaltsort zu sein, heute nicht mehr gerecht. Zudem ist die Durchgängigkeit für Radverkehr im Bereich Hinterm Graben verbesserungsfähig.

**RÜCKKEHR ZUR „GUTEN ADRESSE“ –  
(WIEDER-) HERSTELLUNG ALTER UND NEUER QUALITÄTEN**

Der Bereich Hinterm Graben soll als lebenswertes innerstädtisches Quartier zwischen Sachsentor und Bergedorfer Straße aufgewertet werden und gleichzeitig zu einem neuen, nicht primär shopping-orientierten Anlaufpunkt für Innenstadtbesucher:innen werden. Hier sollen neue Freizeitmöglichkeiten das Angebot der Innenstadt erweitern.

Mit der Entwicklung des Bereichs Hinterm Graben kann der südliche Zutritt zum Sachsentor deutlich attraktiver werden. Sachsentor und die zweite Reihe Hinterm Graben können über die in Einklang zu bringende Neugestaltung des Gesamtbereiches eine wechselseitig positiv verstärkende Beziehung entwickeln. Hinterm Graben kann von der Nähe zur frequentierten Fußgängerzone Sachsentor profitieren und künftig mehr als nur eine Anlieferstraße sein – vielmehr hat der Bereich – insbesondere rund um den Kreuzungsbereich Hinterm Graben/ Bergedorfer Straße das Potenzial die „schicke Stube“ in der Innenstadt zu werden. Dabei gilt es, die Tiefgaragenzufahrt des Hochhauses zu berücksichtigen und geschickt in eine Neugestaltung einzubinden.

Durch komplementäre, ruhigere Raumsituationen und Angebote sowohl für Besucher:innen als auch Anwohner:innen in der Straße Hinterm Graben kann umgekehrt das Sachsentor profitieren. Citytypische Nutzungen, die in keiner Konkurrenz zum Sachsentor stehen, sondern diese sinnvoll ergänzen, können den Bereich funktional aufwerten. Wünschenswert wäre, wenn sich hier z.B. neue Gastronomie und Dienstleistungen (ergänzend zu den vorhandenen Angeboten im Sachsentor) ansiedeln würden.

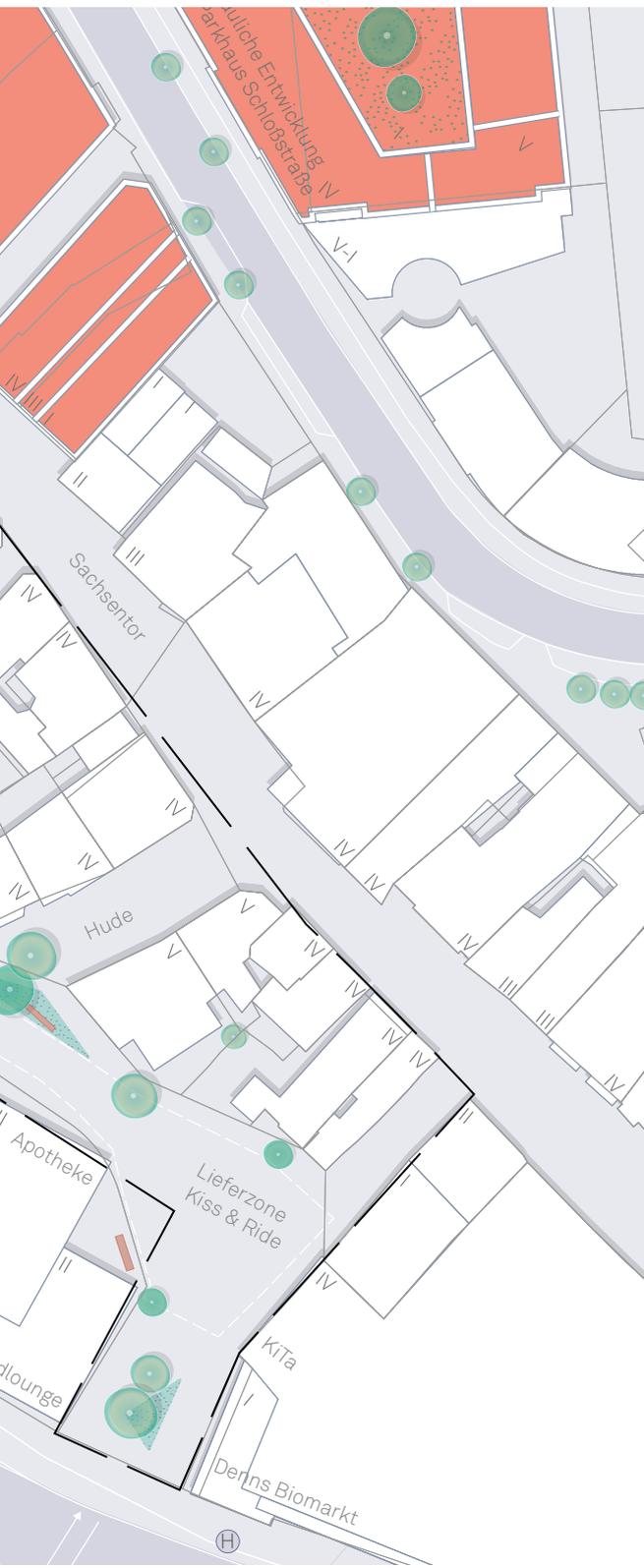
Hinterm Graben soll zudem als auch am Abend nutzbarer „Alltagsort“ für die Bewohner:innenschaft gestärkt werden. Mit der geplanten Bebauung am ehem. Karstadt-Haus und weiteren Umgestaltungsmaßnahmen kann Hinterm Graben ein neues Selbstverständnis als Quartiersstraße und Mitte in einem lebenswerten Innenstadt-Quartier entwickeln. Durch den Neubau der EG-Zonen und die Anknüpfung an den Bergedorfer Markt kann die Straße ihren Charakter als Rückseite ablegen.



51 Hinterm Graben  
52 Wendehammer Hinterm Graben

Eine Herausforderung liegt darin, die dienenden Funktionen aufrecht zu erhalten und in Einklang mit der Entwicklung zur bringen. Gleichzeitig soll die Qualität der Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und die Umgestaltung des Straßenprofils im westlichen Teil können entscheidend zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität beitragen. Punktuelle städtebauliche und freiräumliche Verbesserungen, etwa die bauliche Entwicklung untergenutzter Flächen, die Begrünung von Höfen und Nischen, kann eine Strategie für die Zukunft sein.





### Handlungsansätze

1. Freiräumlich-städtebauliche Entwicklung des Grundstücks an der Bergedorfer Straße 127/ Tedi-Gebäude zur vielbefahrenen B5 prüfen. Hier kann ggf. ein Eckgebäude als architektonischer Akzent einen neuen Eingang zum Sachsentor markieren. Zudem kann die Setzung eines weiteren Gebäudes eine neue Platzsituation schaffen. Die Berücksichtigung der Erdgeschosszonen und die Ausbildung einer fußgängerfreundlichen Straße muss gleichzeitig die Durchfahrt für den Pkw-Verkehr von Hinterm Graben hin zur Bergedorfer Straße ermöglichen.
2. Gespräche mit dem privaten Grundeigentümer:innen zur Überplanung der Parkpalette Hinterm Graben z.B. mit Wohnbebauung und/ oder Integration einer Quartiersgarage und aktivem EG gegenüber Neubebauung Karstadt/ Bergedorfer Markt werden empfohlen.
3. Neubebauungen auf der nördlichen Straßenseite und eine damit verbundene Neuorganisation der Zufahrten zu einem gemeinschaftlich genutzten Innenhof/ Rückseite des Gebäuderiegels im Sachsentor wären hinsichtlich Ordnung des Raumes und Beruhigung der Fassadenansichten ebenfalls grundsätzlich denkbar (zunächst Erörterung mit entsprechenden Grundeigentümer:innen).
4. Die Bergedorfer Innenstadt weist ein Defizit an Grünflächen und auch Straßengrün auf. Mit der Aufstellung von Straßenpflanzkübeln wird aktuell bereits erprobt, wie sich mehr Grün auf die Innenstadt auswirkt. Innenhöfe und Baulücken können in Teilen begrünt und neue Verweilmöglichkeiten geschaffen werden. Das heute als Parkplatz genutzte Grundstück Ecke Hinterm Graben/ neben der Tapasbar kann z.B. als „Weingarten“ zum Pionierprojekt werden.
5. Um Aufenthaltsqualität und Erlebniswert zu verbessern, ist die Prüfung der verkehrlichen Neuorganisation zur Verminderung des Verkehrsaufkommens im Bereich der Straße notwendig. Die Einrichtung einer Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Osten bis zum Kreuzungsbereich („DAA-Hochhaus“) soll geprüft werden. Funktionalität und Durchlässigkeit für Liefer- und Anwohnerverkehr müssen gewährleistet bleiben. Im Zuge der verkehrlichen Neuorganisation des nördlichen Bereichs Hinterm Graben ist eine neue Pflasterung (wie am Serrahn) denkbar. Somit ist eine

gestalterische Unterscheidung zur Alten Holstenstraße, die vom Kreisverkehr bis zur Kreuzung Vierlandenstraße neugestaltet werden soll, sowie zum östlichen Hinterm Graben denkbar.

6. Die Einkaufslagen bzw. die Fußgängerzone am und um das Sachsentor sollen auch in Zukunft mit dem Auto erreichbar sein. Jedoch sollen auch andere Mobilitätsbedarfe, z.B. Radweg oder Radabstellanlagen, in der Innenstadt gefördert werden. Eine Machbarkeitsuntersuchung zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs (z.B. Reduktion oder Unterbringung Kfz-Stellplätze in einer Quartiersgarage) kann mögliche Optionen aufzeigen.

7. Die gestalterische Aufwertung der Stichstraßen zum Sachsentor (Hinterm Graben, Hude) durch Straßenbaumpflanzungen sowie an besonderen Stellen auch Sitzelementen kann die Verzahnung mit der Einkaufsstraße verbessern.

**Aus dem Verfahren zur Erarbeitung des Innenstadtkonzepts haben sich folgende Fragestellungen für den weiteren Prozess ergeben:**

- Wie kann die Installation weiterer Grünelemente zur Steigerung der Aufenthaltsqualität unter Beibehaltung der Zufahrts- und Anlieferungsoptionen ermöglicht werden?
- Inwieweit lassen sich die Hinterhof-Potenziale für eine Umgestaltung aktivieren?
- Welche neue Funktion kann der Parkpalette zugeführt werden?
- Wie kann die Ecksituation Hinterm Graben/ Bergedorfer Straße durch eine Neubebauung städtebaulich sortiert werden und welche Art der Bebauung ist dort planungsrechtlich möglich?
- Ist die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung verkehrsrechtlich möglich? Welche Einfahrts- und Ausfahrtsregelungen sind zu beachten bzw. kommen in Frage?
- Wie kann die Installation weiterer Grünelemente zur Steigerung der Aufenthaltsqualität unter Beibehaltung der Zufahrts- und Anlieferungsoptionen ermöglicht werden?



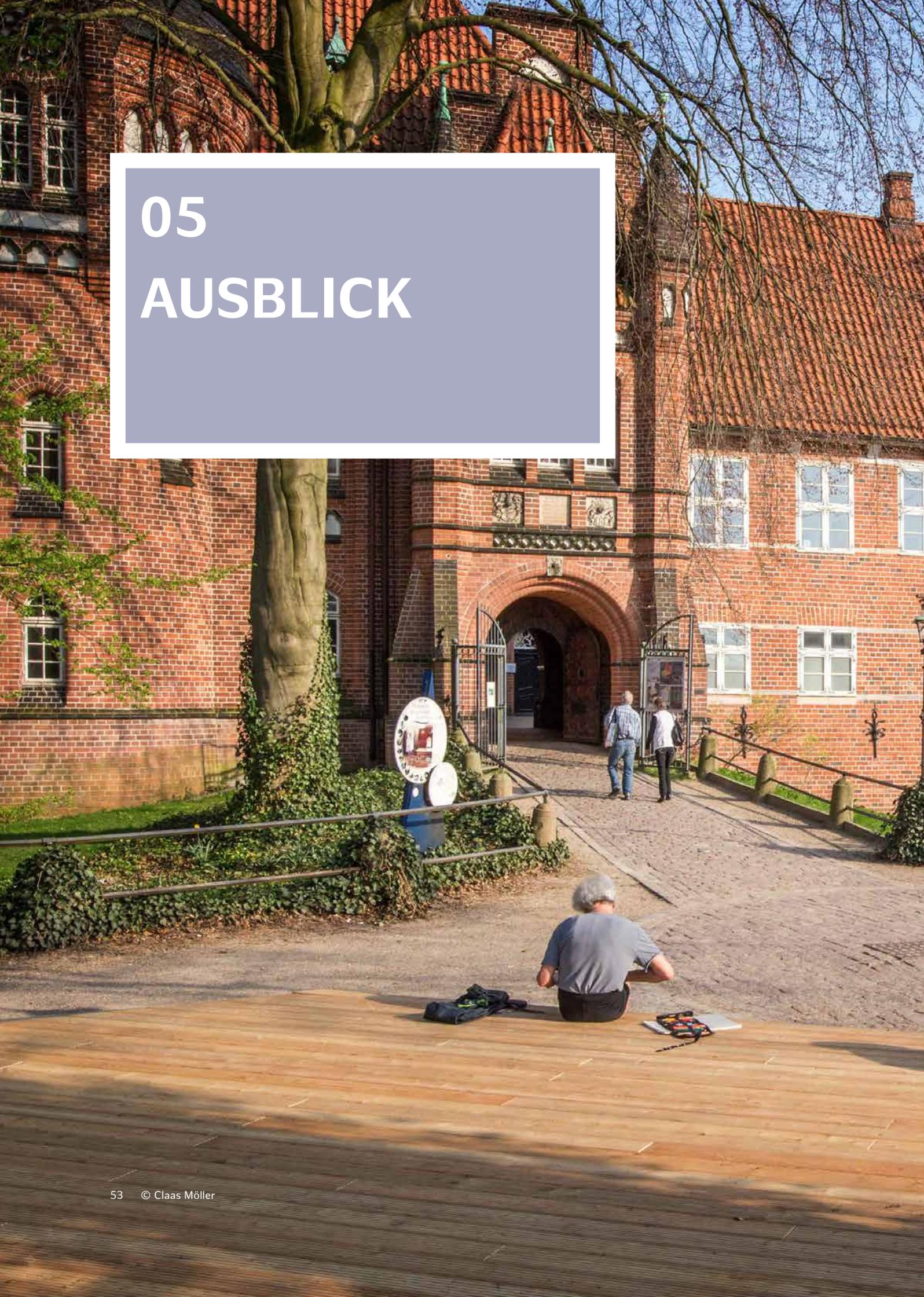


*Weingarten*

**Neuorganisation +  
neue Pflasterung (Vorschlag)**

05

# AUSBLICK





## AUSBLICK



54

Mit dem integrativen Innenstadtkonzept werden die Voraussetzungen geschaffen, die anstehenden Transformationsherausforderungen, welchen sich das Zentrum stellen muss, zu bewältigen und die vielschichtigen Dynamiken in Zukunft geplant umsetzen zu können. Die bevorstehenden Veränderungen stellen hohe Anforderungen an die handelnden Akteur:innen und Bewohner:innen. Es braucht dazu Weitsicht, Mut und die Bereitschaft, Veränderungen als Chance und Motor für eine nachhaltige Zukunftsentwicklung zu sehen. Das Innenstadtkonzept stellt hierzu einen flankierenden Kompass dar, mit dem die Entwicklung gesteuert und der Kurs überprüft werden kann: als richtungsweisende Grundlage und Orientierungswerkzeug für das weitere Handeln von Politik und Verwaltung auf unterschiedlichen Ebenen und in den Fachbereichen.



55

54 CCB  
55 Sievers Brunnen

### *Erhalt und Veränderung in Balance*

Insbesondere das Bergedorfer Zentrum ist geprägt von historischer Bausubstanz und zahlreichen Erhaltungsbereichen, die sich auch in den Bebauungsplänen als Festsetzungen wiederfinden (insbesondere rund um den Kaiser-Wilhelm-Platz, in der Alten Holstenstraße zwischen der Bahnunterführung und Johann-Adolf-Hasse-Platz sowie Teile des Reetwerder und am östlichen Ende des Sachsentors am Mohnhof). Weiterhin existiert eine städtebauliche Erhaltungsverordnung rund um den Bergedorfer Hafen. Es befinden sich eine Reihe von neuen Baumaßnahmen in der Vorbereitung/ Umsetzung, in denen das Maß und die Gestaltung der baulichen Nutzung in Wettbewerben gefunden wurde. So soll das charakteristische Erscheinungsbild der Bergedorfer Innenstadt behutsam weiterentwickelt werden. Um neue Quartiere bzw. Bauten kontextverträglich in die Innenstadt einzufügen, braucht es passgenaue Konzepte, die in Bergedorf mittels qualitätssichernder Instrumente und Verfahren erarbeitet werden.

### *Vielfalt der Nutzungen*

Nicht zuletzt lebt eine attraktive Innenstadt auch von Nutzungen außerhalb der Geschäftszeiten von Handel und Dienstleistungen. Bezirksverwaltung und -politik haben sich daher bei den zurück liegenden Wettbewerben, die in Verantwortung der privaten Grundeigentümer:innen durchgeführt wurden, dafür eingesetzt, Lösungen zu prämiieren, die genau dies leisten - im Städtebau und in der Nutzungsprogrammierung. Die Herstellung einer

vielfältigen und intensiv genutzten Funktionsmischung ist eine der zentralen Gelingensbedingungen in der weiteren Entwicklung. Mit der Herstellung von zusätzlichen Wohnungen in der Innenstadt wird ein zentraler Baustein gelegt, den es auszubauen gilt. Um die Innenstadt als Wohnort attraktiv zu gestalten und noch stärker die Wohnfunktion zu etablieren, gilt es auch entsprechende Nutzungen der gesellschaftlichen Infrastruktur (Versorgung, Freizeit, Kultur, Bildung, nachbarschaftliche Funktionen) weiterzuentwickeln und bedarfsgerecht auszubauen. Die Realisierung des „Körperhauses“ stellt einen wichtigen Schritt dazu dar. Es trägt zur Stärkung und Attraktivitätssteigerung des überregionalen Versorgungszentrums bei und bietet gleichzeitig ein breites Angebotspektrum für die Bewohner:innen sowie Besucher:innen Bergedorfs und des Umlands. Ähnliche multifunktionale Ansätze können bspw. in den vorgeschlagenen Mobility-Hubs (Sander Markt und Bahnhofseite Lohbrügge) verfolgt werden – insbesondere für Funktionen aus dem Bereich Sport und Bewegung wie auch Bildung, Arbeitsräume, Nachbarschaft.

#### **Geeignete Instrumente**

Zur Sicherstellung einer zielgerichteten Umsetzung gilt es, auf die zur Verfügung stehenden baurechtlichen Grundlagen/ Werkzeuge zurückzugreifen. Insbesondere für die angestrebte Nutzungsvielfalt und das Bereitstellen von attraktiven Angeboten im Bergedorfer Zentrum können die rechtlichen Grundlagen genutzt werden.

Als vorhandene Instrumente seien hier das Bergedorfer Vergnügungstättenkonzept zur städtebaulichen Steuerung von Vergnügungstätten und Erotikangeboten und für den Kernbereich am Bergedorfer Markt explizit der Bebauungsplan Bergedorf 80 §2, Absatz 1 genannt, welcher die Ansiedlung von Spielhallen, Erotik-Läden und ähnliche Unternehmen im Sinne von §33i der Gewerbeordnung untersagt. Entsprechende Ausschlüsse sind in zahlreichen weiteren in der Innenstadt geltenden Bebauungsplänen enthalten oder im Wege von Textplanänderungsverfahren nachgesteuert worden.

Zur Sicherung des städtebaulich wertvollen und sensiblen Bereichs am Bergedorfer Hafen/ Serrahn dient eine Städtebauliche Erhaltungsverordnung (29. Januar 2019), welche ortsbildstörende Bauten verhindert und mögliche

Abriss- und Umbauvorhaben einer genauen Prüfung unterzieht. Ebenso sind zahlreiche Erhaltungsbereiche in Bebauungsplänen in der Innenstadt definiert, die die städtebauliche Eigenart insbesondere entlang des Sachsen-tors/ Alte Holstenstraße zu bewahren helfen.

Weitere, Instrumente und Verfahren (Mehrfachbeauftragungen, Wettbewerbsverfahren, etc.) können gezielt dazu beitragen, eine qualitätvolle Innenstadtentwicklung zu unterstützen. Diese sind, im Gegensatz zu den rechtsverbindlichen Instrumenten insbesondere der Bauleitplanung, stärker diskursiv angelegt können die baurechtlichen Werkzeuge sinnvoll ergänzen bzw. ihren Einsatz vorbereiten.

#### **Im Zentrum mobil und klimaangepasst**

Die Mobilitätswende kann und soll auch in der Bergedorfer Innenstadt vorangebracht werden. Die Erreichbarkeit des Zentrums ist hier ein wesentlicher Aspekt. Das straßenbegleitende Parkplatzangebot steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen, wie etwa breitere und angemessene Gehwege, Radwege, Außengastronomie, Warenpräsentation. Veränderungspotenziale sind ortsspezifisch zu prüfen und auszubalancieren. Die Überprüfung und zum Teil Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt ist ein wichtiger Schlüssel, um Flächen für andere Nutzungsangebote „freizuspielen“ und die Attraktivität, Lebens- und Aufenthaltsqualität im Bergedorfer Zentrum zu steigern. Ebenso ist die Umgestaltung und Qualifizierung des privaten Parkraumangebots in der



56 Alte Holstenstraße (Lohbrügge)

Innenstadt eine wesentliche Aufgabe im Kontext aktueller Planungsvorhaben. Praktisch steht dem Angebot eine meist geringere Nachfrage gegenüber, so dass Spielräume zur Veränderung und Mehrfachnutzung ausgelotet werden. Auch stehen einige Parkhäuser bisher nicht der Öffentlichkeit durchgängig zur Verfügung, obgleich Leerstände verbindlich festgestellt wurden. Auch darin steckt ein Potenzial, das vorhandene Angebot zu qualifizieren bzw. zu öffnen, um an geeigneter Stelle straßenbegleitendes Parken zu reduzieren und die gewonnenen Bereiche anderweitig nutzbar zu machen.

Flankierend sollen die Vernetzung und Qualifizierung des Radwegenetzes und der Ausbau der Fahrradinfrastruktur weiterverfolgt werden. Rad- und Fußwege sollen im Sinne einer guten Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer:innen („design for all“) durchgängig sicher und komfortabel nutzbar werden.

Klimaschutz stellt ein Querschnittsthema dar, welches in viele Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung eingebunden ist. Insbesondere im Umgang mit ruhendem Verkehr, Ausbau des Radverkehrs und Stärkung von Fußwegen mit angemessener Grünausstattung. Auch die Klimafolgenanpassung spielt eine wichtige Rolle, um die Attraktivität und Anziehungskraft der Innenstadt zukünftig aufrechterhalten und stärken zu können. Die in Bergedorf bereits angestoßenen und durchgeführten sowie die im Zuge der Erstellung der PPA formulierten (ersten) Maßnahmen und Projekte bieten eine gute Grundlage für eine entsprechende Weiterentwicklung im Rahmen der Transformation der Innenstadt. Dazu zählen neben der bereits erfolgten temporären Aufstellung von Bäumen oder der Installation von Grünelementen in den Bereichen der Fußgängerzone auch Vorhaben oder Projektideen wie die in der Stadtwerkstatt Serrahn formulierte Idee der besseren Nutzbarkeit des Uferbereichs an der Alten Holstenstraße. Hierfür wird in 2023 ein Freiraumplanungswettbewerb mit integrierter Verkehrsplanung durchgeführt.

#### ***Synergien erkennen, Know-How nutzen***

Durch die erfolgte Festlegung des Senats als Fördergebiet der Integrierten Stadtteilentwicklung sowie der Implementierung des Citymanagements „Bergedorf Now“ bestehen Möglichkeiten, die umfangreichen Aufgaben in den nächsten Jahren personell und finanziell weiterzuerfolgen und umzusetzen. Durch den RISE-Prozess mit dem

Fördergebiet Zentrum Bergedorf kann eine Einbeziehung/ Beteiligung der Grundeigentümer:innen, der innenstadtrelevanten Akteure sowie der Öffentlichkeit in die Entwicklungsstrategien bzw. bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen gewährleistet werden/ erfolgen. Dieser Prozess kann auf ein etabliertes Netzwerk relevanter Akteur:innen zurückgreifen, die bereits den Prozess mit den RISE-Gebieten Bergedorf-Süd und Bergedorf/ Serrahn in den letzten Jahren aktiv begleitet haben. Zusätzlich besteht die Chance, sich mit dem Innenstadtkonzept um weitere Landes- und Bundesfördermittel für konkrete Umsetzungsmaßnahmen zur Stärkung der Innenstadt, zur Förderung der Radmobilität usw. zu bewerben.

Das integrative Innenstadtkonzept dient mit seinen Inhalten als richtungsweisende Grundlage und als Orientierungswerkzeug für die weitere Innenstadtentwicklung des Bezirks und für das weitere Handeln von Politik und Verwaltung auf unterschiedlichen Ebenen und Fachbereichen. Es unterstützt auf diese Weise bei der Legitimation und Priorisierung der bezirklichen Projekte. Darauf aufbauend sind die Ergebnisse der Zukunftsperspektive in mehreren, konkret und verbindlich angelegten Planungsprozessen durch Einbindung der Grundeigentümer:innen, der Öffentlichkeit sowie von Politik und Verwaltung weiter zu vertiefen. Der Gesamtansatz dient so als Impuls für Öffentlichkeit und private Grundeigentümer:innen sowie Gewerbetreibende, sich für die positive Entwicklung und Belebung der Innenstadt zielgerichtet einzusetzen und praktisch einzubringen. Für eine dauerhafte positive Veränderung der Innenstadt sollen neben öffentlichen auch private Mittel eingesetzt werden.

Mit dem Beschluss des Integrativen Innenstadtkonzepts Bergedorf wird eine wichtige strategische Grundlage für eine lebendige und zukunftsfähige Innenstadt geschaffen. Die Einbeziehung der Akteur:innen vor Ort in den verschiedenen Handlungsfeldern und -ebenen, bei konkreten Planungsprojekten und dem Umgang mit Leerständen ist Bestandteil der gelebten Praxis. Hieran wird festgehalten. Die Umsetzung des Zielbilds wird ein langfristiger Prozess sein, der kontinuierlich verstetigt werden muss, um die Innenstadt weiterzuentwickeln und ihre Qualitäten zu erhalten bzw. zu stärken. So kann und wird sich die Innenstadt Bergedorfs zu einem lebendigen und lebenswerten Ort für alle – Bergedorfer:innen und die, die Bergedorf besuchen – festigen.



57

57 Alte Holstenstraße © Claas Möller

