



**RAHMENPLAN**

**BERLINER TOR**



Hamburg



# Inhaltsverzeichnis

Vorworte	4
Rahmenplan	
Anlass und Ziel	7
Leitidee	15
Gesamtkonzept	23
Verkehr und Mobilität	27
Klima und Nachhaltigkeit	37
Teilgebiete Freiraum	
1 Alster-Bille-Elbe Grünzug	45
2 Landschaftsachse Horner Geest	57
3 Linearer Spiel- und Sportpark	69
4 Bahnhofsvorplätze am Berliner Tor	81
Teilräume Städtebau	
A S-Bahnstation Berliner Tor	95
B Bebauung Spaldingstraße	101
C Beim Strohhouse (Neues Steintor)	107
D Block Borgfelder Straße	113
E Gestaltung des HAW-Campus	117
Anhang	
Städtebauliche Kennwerte	133
Ausblick	135

# Vorworte



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Hamburgs Gesicht zu pflegen und zugleich seinen Charakter zu bewahren, dabei die Funktionalitäten unserer Stadt den sich ändernden und weiter wachsenden Ansprüchen von Einheimischen und Gästen anzupassen, kurz: die Entwicklung dieser modernen Metropole nicht nur zu begleiten, sondern aktiv zu gestalten, ist die verantwortungsvolle Aufgabe von Politik und Verwaltung, der wir uns mit ganzer Energie widmen.

Als Teil der Daseinsfürsorge gehört das Ermöglichen bezahlbaren Wohnraums neben zahlreichen anderen Herausforderungen zu den vorrangigsten Aufgaben. Hamburg nimmt hierbei bundesweit eine Vorreiterrolle ein und konnte im engen Zusammenspiel mit den Verbänden der Wohnungswirtschaft im Bündnis für das Wohnen in Hamburg auf der Basis von mehr als 130.000 neu genehmigten Wohnungen seit 2011 den Gesamt-Wohnungsbestand um rund zehn Prozent erhöhen.

Die Innenentwicklung bereits bestehender Quartiere stand und steht dabei im Mittelpunkt, um Hamburgs Grün möglichst unangetastet zu lassen. Zugleich stellt die Weiterentwicklung ehemaliger Gewerbeflächen ein großes Potenzial dar – sowohl für den Wohnungsbau als auch für neue Unternehmenssegmente und Freizeitnutzungen. Ein Blick auf Hamburgs jüngsten Stadtteil HafenCity oder auch auf die Mitte Altona verdeutlicht, wie erfolgreich dieser Ansatz ist, um nur zwei Beispiele zu nennen.

Das Berliner Tor ist ein weiteres Gebiet, dessen Qualitäten darauf warten, teils entdeckt, teils neu geschaffen zu werden. Zwischen den von Verkehrsachsen getrennten Stadtteilen St. Georg, Borgfelde und Hammerbrook eröffnet sich ein Planungsraum, der dazu einlädt, mit dem Ziel einer gemischten Nutzung mehr Lebendigkeit zu ermöglichen, die Vorzüge der unterschiedlichen Lagen zu entdecken und weiterzudenken und insgesamt

einen über lange Zeit planerisch vernachlässigten Teil unserer Stadt mit mehr Aufenthalts- und Lebensqualität zu versehen.

Bei aller Begeisterung für diese Herausforderung ist ein überlegtes, behutsames Vorgehen erforderlich, nicht zuletzt im Sinne einer städtebaulichen Nachhaltigkeit. Der Diskurs dazu findet öffentlich statt, so wie die wichtige Einbindung der Stadtgesellschaft durch transparente Information und intensive Bürgerbeteiligung einen integralen Bestandteil des Vorgehens hier wie bei allen Planungsprozessen in der Stadt darstellt.

Dieser Rahmenplan Berliner Tor gibt einen Ausblick auf die Perspektiven eines Stadtentwicklungsgebiets, das verspricht, bald zu den spannendsten unserer Stadt zu gehören. Entstanden aus den Ideen eines Testplanungsverfahrens mit vier Planungsbüros im Jahr 2021 und unter Einbeziehung der Ende 2022 gesammelten Hinweise und Anregungen der Hamburgerinnen und Hamburger bildet der Rahmenplan die bestimmende Grundlage für die weiteren baulichen und freiraumplanerischen Planungen der kommenden Jahrzehnte.

Das Berliner Tor, zentraler Dreh- und Angelpunkt der Hamburger Verkehrs- und Magistralenentwicklung, sieht einer aufregenden Zukunft entgegen. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

A handwritten signature in black ink that reads "Karen Pein". The signature is stylized and cursive.

Karen Pein  
Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das Berliner Tor ist seit langem einer der wichtigsten Zugangspunkte zur Hamburger Innenstadt, sowohl für die zahlreichen Fahrgäste des Nahverkehrs am S- und U-Bahn-Knoten als auch für Autofahrerinnen und Autofahrer und den Wirtschaftsverkehr. Am Berliner Tor begegnen sich mit dem östlichen St. Georg, dem nördlichen Hammerbrook und dem Westen Borgfeldes Stadtteile, die alle von ihrer Nähe zum Stadtzentrum geprägt sind und von ihr gleichermaßen profitieren wie herausgefordert werden. Gleichzeitig weisen sie alle sehr unterschiedliche Charaktere, Qualitäten, Chancen und nicht zuletzt auch Entwicklungsbedarfe auf.

Trotz seiner zentralen Lage und seiner verkehrlichen Bedeutung ist das Berliner Tor als Ort nur schwer greifbar und wird von vielen vor allem als Transitraum wahrgenommen, in dem vielspurige Straßen und Bahnschneisen einander kreuzen und die weitläufige topographische Geste des Geesthangs den Raum in eine formlose und schwer erfassbare Breite drückt.

Mit dem nun vorliegenden Rahmenplan Berliner Tor richten der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg und das Bezirksamt Hamburg-Mitte ihren Blick gemeinsam auf diesen vielfältigen und komplexen Raum und skizzieren ein differenziertes Zielbild für seine mögliche Entwicklung.

Im Zentrum des Plans stehen dabei die Fragen, wie der Stadteingang am Berliner Tor künftig aussehen und seiner besonderen Rolle für Hamburg-Mitte und Hamburg insgesamt besser entsprechen kann, welchen wechselseitigen Beitrag Stadteingang und Umgebung füreinander leisten können.

Mit präzisiertem Blick auf die Eigenschaften und Potenziale der einzelnen Quartiere und Stadträume zeigt der Rahmenplan dabei Chancen für neue gewerbliche

Entwicklungen, neues Wohnen in der Innenstadt, urbane Produktion und für neue Grün- und Freiraumqualitäten auf. Gleichzeitig schafft er die städtebauliche Grundlage für die dringend benötigten Kapazitätserweiterungen auf dem Campus der HAW als zweitgrößter Hochschule Hamburgs. Er leistet damit einen bedeutenden Beitrag zur Innenentwicklung in diesem bereits heute hochverdichteten Teil unseres Bezirks und nutzt die seit Jahren anhaltende erhebliche Entwicklungsdynamik vor Ort.

Der Rahmenplan stellt trotz seines Umfangs und der Tiefe seiner Aussagen keine abgeschlossene Planung dar. Vielmehr ist er eine gemeinsame Diskussionsgrundlage für alle öffentlichen, privaten und nicht zuletzt zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteure in Hamburg-Mitte mit ihren vielfältigen Stimmen, Zielen, Wünschen und Bedürfnissen, mit deren Hilfe die künftige Entwicklung rund um das Berliner Tor gestaltet werden soll.

Die vorliegende Broschüre soll Ihnen einen Überblick über die facettenreichen Ziele und Ideen des Rahmenplans geben. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und lade Sie ein, die künftige Entwicklung des Berliner Tors aktiv und interessiert zu begleiten.

Ralf Neubauer  
Bezirksamtsleiter Hamburg-Mitte

# RAHMENPLAN

*„Die großen Ein- und Ausfallstraßen sind die 'Hauptschlagadern' der Stadt. Ihr städtebauliches Erscheinungsbild wirkt an manchen Stellen noch unvollständig, die Räume erscheinen an vielen Stellen 'zerfasert' und baulich kaum gefasst. Der Rahmenplan Berliner Tor soll das Gebiet als funktionierenden Verkehrsraum mit gestärkten, grünen öffentlichen Räumen und Wegeverbindungen weiterentwickeln. Das Berliner Tor verlangt eine baulich angemessene Weiterentwicklung und eine Struktur, die eine bessere Orientierung ermöglicht.“*

Franz-Josef Höing  
Oberbaudirektor

# Rahmenplan Berliner Tor

## Anlass und Ziel

Hamburg entwickelt sich weiter dynamisch. Vorliegende Prognosen sehen eine starke Zunahme der Wohnbevölkerung bis in die 2030er Jahre voraus. Die positive Entwicklungsdynamik bietet den Hamburgerinnen und Hamburgern sowie neu zuziehenden Menschen viele Zukunftschancen. Ziel des Hamburger Senats und der Bezirke ist es, das Wachstum der Stadt integrativ mit weiteren Verbesserungen der Lebensqualität zu verknüpfen. Trotz des Einwohnerwachstums und des steigenden Bedarfs an Flächen für alle Funktionen, steht die flächenschonende Innenentwicklung im Mittelpunkt aller strategischen Überlegungen der Hamburger Stadtentwicklung. In Hamburg wird eine dreifache Innenentwicklung verfolgt: Die Stadtstrukturen werden im Sinne einer kompakten Stadt der kurzen Wege baulich und funktional weiterentwickelt, die blau-grüne Infrastruktur mit ihren Freiräumen und Gewässern ergänzt und qualifiziert sowie die Mobilitätsoptionen klimagerecht verbessert.

Die Stadt als Ganzes und ihre Stadtteile und Quartiere befinden sich in stetem Wandel. Dabei weisen die einzelnen Teile des Stadtgebiets unterschiedliche Entwicklungs-, Steuerungs- und Unterstützungsbedarfe auf, die nur durch ein ganzheitlich abgestimmtes, räumlich und fachlich integriertes Handeln der öffentlichen und privaten Akteure bewältigt werden können. Die Verbesserung der Arbeits-, Wohn- und Lebensbedingungen der Hamburger Bürgerinnen und Bürger ist eines der zentralen und übergeordneten Ziele der Stadtteilentwicklung auf Senats- und Bezirksebene. Dies schließt insbesondere die Stärkung nachbarschaftlichen Lebens und die Steigerung der Aufenthaltsqualität von öffentlichen Plätzen, Straßen und Wegen sowie Grünanlagen mit ein.

Bereits vor über 100 Jahren hat Fritz Schumacher die Magistralen zu wichtigen Mobilitäts- und Siedlungsachsen erklärt. Mit der autogerechten Stadtentwicklung der 1960er Jahre und Folgejahrzehnte wandelten sich die Magistralen zu leistungsfähigen Verkehrsachsen mit einem deutlichen Fokus auf das Auto, der den Charakter der Magistralen bis heute bestimmt. In den kommenden Jahren werden sich Mobilität und das Mobilitätsverhalten zunehmend schneller und umfassender verändern. Dies bedarf einer Neuordnung der bestehenden Infrastruktur und bedeutet eine große Herausforderung, aber gleichzeitig eine Chance zur Transformation des Mobilitätssystems, der Straßenräume und ganzer Quartiere. Die Magistralen nehmen dabei eine wesentliche Rolle ein. Am Berliner Tor kreuzen sich zwei Magistralen (Magistralen 7 und 8), die zusammen mit der Verlängerung der Borgfelder Straße und dem Heidenkampsweg einen komplexen und verkehrlich hochbelasteten Straßenraum aufspannen. Hier besteht das Potenzial, die Magistrale zu einem lebendigen, dichten und urbanen Raum weiterzuentwickeln, der die Gestaltung des Straßenraums und die verkehrlichen Funktionen optimal verbindet.

Das Gebiet rund um das Berliner Tor zeichnet sich seit einigen Jahren durch eine erhebliche und weiter zunehmende Entwicklungsdynamik aus, die sich u.a. in einer Vielzahl konkreter Bauvorhaben und weiterer Projektplanungen

zeigt. Diese sind aufgrund ihres Volumens und der städtebaulich-stadträumlich exponierten Lage des Berliner Tors am östlichen Zugang zur inneren Stadt von herausragender städtebaulicher Bedeutung und verfügen über das Potenzial, den Standort nachhaltig positiv zu verändern. Zu den bedeutendsten Planungen in diesem Zusammenhang zählt die Erweiterung der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW Hamburg) an ihrem bestehenden Standort zwischen Lübeckertordamm, der Straße Berliner Tor und der Wallstraße. Im Rahmen der Hochschulerweiterung soll auch der bestehende Campus weiterentwickelt, in seiner Identität gestärkt und weiter zum Stadtteil geöffnet werden. Eine weitere bedeutende Planung ist die Erweiterung und der vollständige barrierefreie Ausbau des Schnellbahnknotens Berliner Tor, insbesondere vor dem Hintergrund der seit Jahren steigenden Fahrgastzahlen und der strategischen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Gestaltung eines ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltigen städtischen Verkehrs. Das Erscheinungsbild insbesondere der S-Bahnstation wird der Bedeutung dieses gesamtstädtisch bedeutenden Verkehrsknotenpunkts bislang nicht gerecht. Gleichzeitig wird aktuell untersucht, ob das Berliner Tor auch an das Netz des Regionalverkehrs angebunden werden kann und sollte. Mit einem Regionalverkehrshalt an den Bahnlinien Hamburg Hbf – Lübeck und/oder Hamburg – Büchen – Schwerin würde die direkte Erreichbarkeit des Standorts im Schienenpersonennahverkehr überregional deutlich verbessert. Neben diesen zentralen Planungen werden mit den Maßnahmen zur Entwicklung der Landschaftsachse Horner Geest und des Alster-Bille-Elbe Grünzugs im Plangebiet und daran angrenzend seit einigen Jahren bereits bedeutende Impulse für die landschaftsplanerische und freiraumbezogene Entwicklung des Stadtraums gesetzt. Weitere Schlüsselmaßnahmen zur Entwicklung des Grünen Netzes sind vorgesehen.

Der vorliegende Rahmenplan baut auf dem vorhergehenden Testplanungsverfahren Berliner Tor auf. Auf Grundlage einer eingehenden analytischen Auseinandersetzung mit den Qualitäten und Potenzialen des Gebiets rund um das Berliner Tor wurden von vier Planungsteams übergeordnete Zielbilder für eine abgestimmte und konsistente, zukunftsfähige städtebauliche und landschaftsplanerische Gesamtentwicklung erarbeitet. Hierbei sind die übergeordneten Entwicklungsziele zur Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Schnellbahn- und gegebenenfalls auch des Regionalverkehrsangebots und der Grünvernetzung bereits berücksichtigt worden. Die zu bearbeitende Planungsaufgabe gestaltete sich besonders vielschichtig aufgrund der Größe des Plangebietes, seiner Lage innerhalb der Gesamtstadt und seiner historisch gewachsenen stadträumlichen Struktur. Die Rahmenplanung zeigt mit einem mindestens bis in die Mitte des Jahrhunderts reichenden Horizont die Entwicklungsrichtung rund um das Berliner Tor auf. Sie wurde auf Grundlage detaillierter und präziser fachlicher Untersuchungen und Abwägungen im engen Austausch zwischen den zentralen öffentlichen, privaten und institutionellen Akteuren Hamburgs und externen Fachplanern erarbeitet.



Das Umfeld des Berliner Tors ist heute ein primär verkehrlich geprägter Stadtraum ohne nennenswerte Aufenthaltsqualitäten. Überdimensionierte Verkehrsinfrastrukturen bestimmen das Stadtbild.

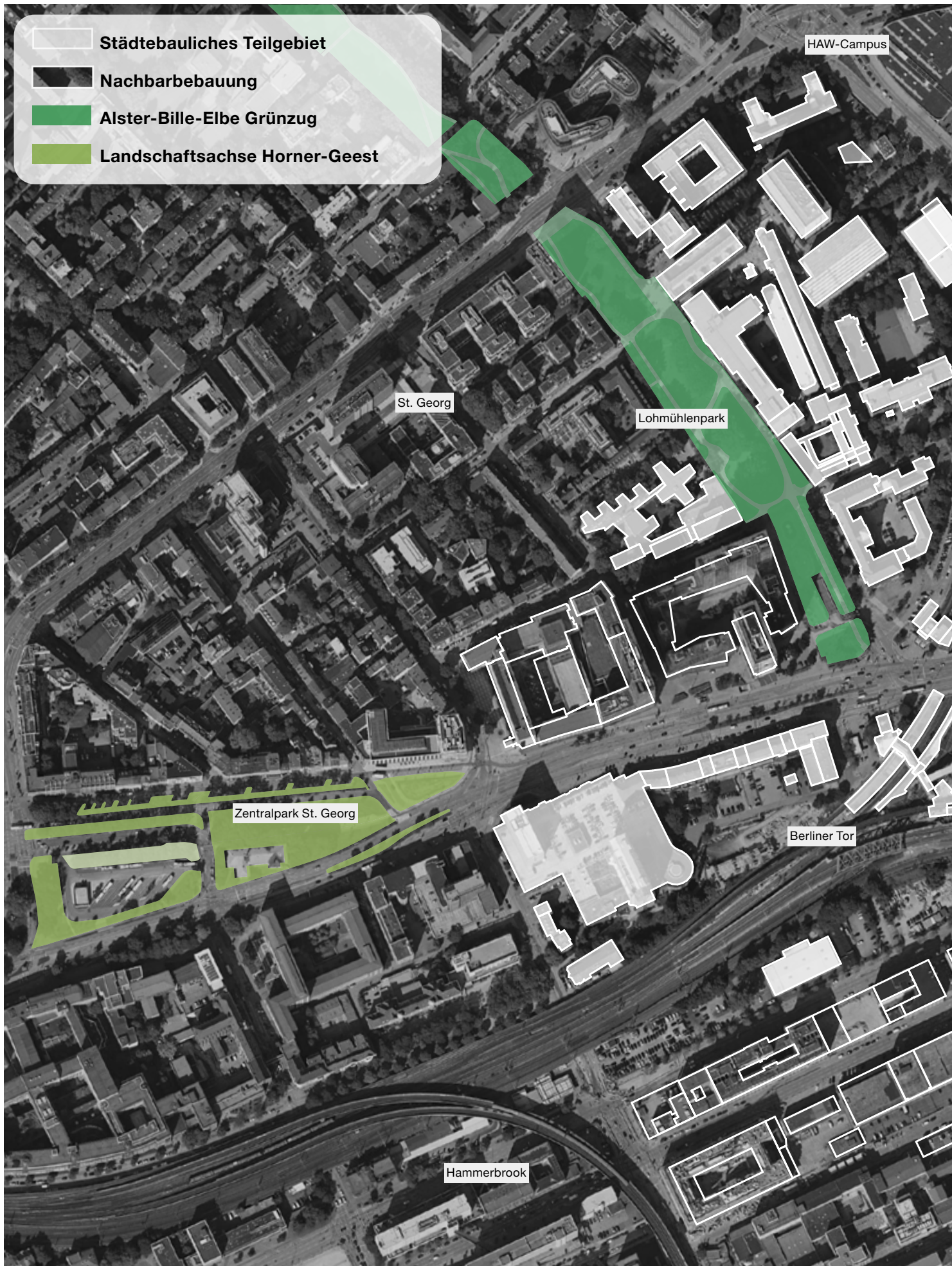






Das übergeordnete Ziel besteht in der Veränderung der Lesart des Ortes. Die Rückseite wird zur Vorderseite und der Transitraum als gemeinsame Mitte der umliegenden Quartiere qualifiziert: eine Stadtreparatur im Sinne eines lebendigen Stadtraumes.





Zwischen den angrenzenden, sehr heterogenen Nachbarschaften formuliert der Verkehrsknotenpunkt Berliner Tor eine Rückseite, die durch Brüche und fehlende Übergänge im Stadtgefüge geprägt ist.



# RAHMENPLAN

*„Im Zuge des Rahmenplanprozesses sind gezielt konkrete 'Bilder' und positive Assoziationen entwickelt worden. Diese reichen von kurzfristig umsetzbaren konkreten Maßnahmen bis zu mittel- und langfristige Planungsideen, die es in weiteren Planungsprozessen zu überprüfen und zu konkretisieren gilt.“*

Michael Mathe  
Fachamtsleiter Stadt- und Landschaftsplanung  
Bezirk Hamburg-Mitte

# Rahmenplan Berliner Tor

## Leitidee

Das Rahmenplangebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, südöstlich der Alster und in einer Entfernung von circa einem Kilometer zur Hamburger Innenstadt. Es umfasst Gebiete der Stadtteile St. Georg, Borgfelde und Hammerbrook. Der Stadtteil Hohenfelde (Bezirk Hamburg-Nord) befindet sich im direkten räumlichen Zusammenhang zum Planungsgebiet. Aufgrund seiner Größe und der Zugehörigkeit zu mehreren, historisch unterschiedlich geprägten Stadtteilen ist das Plangebiet von einer heterogenen Nutzungs- und Bebauungsstruktur geprägt. Das Plangebiet umfasst den Übergangsbereich zwischen den geomorphologischen Naturräumen Geest und Marsch. Dies zeigt sich in den ausgeprägten Höhenunterschieden und unterschiedlichen Geländeniveaus.

Das Zentrum des Betrachtungsraums bildet der Verkehrsknotenpunkt Berliner Tor, dem sowohl für den öffentlichen Personennahverkehr als zentraler Umsteigepunkt zwischen U-Bahn, S-Bahn und Buslinien, den Radverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr eine übergeordnete Bedeutung zukommt. Eine Vielzahl von Verkehrsströmen, Bebauungsstrukturen, Nutzungen und landschaftlichen Bezügen trifft an diesem Kreuzungspunkt zusammen. Das Umfeld des Berliner Tors ist heute daher ein primär verkehrlich geprägter Stadtraum ohne nennenswerte Aufenthaltsqualität. Raumgreifende, in ihrer Dimensionierung zu hinterfragende Verkehrsinfrastrukturen (Beim Strohhouse, Anckelmannsplatz, Spaldingstraße und Heidenkampsweg/Bürgerweide) bestimmen das Stadtbild. Dazu zählen die größtenteils in offener (Damm-)Lage verlaufenden mehrgleisigen Schienestrecken der U-Bahnlinie U3, der S-Bahnlinien S1, S2 sowie bis Ende der Jahrzehnts der S4 und des Regional- und Fernverkehrs. Und insbesondere die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bundesstraße 75 (Heidenkampsweg/Bürgerweide) mit den in Ost-West-Richtung kreuzenden Straßenzügen Eiffestraße, Nordkanal- und Spaldingstraße sowie Beim Strohhouse/Berlinertordamm nehmen einen Großteil des unbebauten Stadtraumes ein.

Die umliegenden Quartiere und Nutzungen reihen sich aneinander, ohne eine gesamtheitliche Struktur zu bilden. Zwischen den angrenzenden, sehr heterogenen Nachbarchaften St. Georg, Borgfelde und Hammerbrook bildet der Verkehrsknotenpunkt Berliner Tor keinen einladenden öffentlichen Raum aus, der darüber hinaus durch Barrieren und fehlende Übergänge im Stadtgefüge geprägt ist. Aus diesem fragmentierten Kontext heraus wurden im Rahmen dieses Verfahrens die Standortpotenziale identifiziert und konzeptionell in ein Zukunftsbild überführt. Ziel des Rahmenplanes ist es, die Lesart des Ortes zu verändern, Rückseiten zu Vorderseiten zu machen und den Transitraum als gemeinsame Mitte der umliegenden Quartiere und als attraktiven Aufenthaltsort zu qualifizieren.

Der Rahmenplan differenziert dazu vier Teilgebiete für die Freiraumentwicklung und fünf städtebauliche Teilräume, deren jeweils eigener Charakter und eigene Qualitäten verschiedenartige Lösungsansätze erfordern.

Freiraum:

- Alster-Bille-Elbe Grünzug
- Landschaftsachse Horner Geest
- neuer Grünzug entlang der Bahn
- Umfeld S-Bahn-Station Berliner Tor

Städtebau:

- S-Bahn Station Berliner Tor
- Bebauung Spaldingstraße
- Beim Strohhouse (Neues Steintor)
- Block Borgfelder Straße
- HAW-Campus

Ziel für das erste Teilgebiet ist die Stärkung des Alster-Bille-Elbe Grünzugs, dessen Verlauf bereits im Entwicklungskonzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ verankert wurde. Er soll in Zukunft als neue gesamtstädtische Grünverbindung von der Alster durch St. Georg, entlang des Hochwasserbassins über die Bille bis Rothenburgsort und zur Elbe führen. Die städtebaulich-landschaftsplanerischen Potenziale rund um das Berliner Tor sollen gehoben werden, um den Lohmühlenpark mit dem Stoltenpark zu verknüpfen und damit eine Lücke im Alster-Bille-Elbe Grünzug zu schließen.

Die Landschaftsachse Horner Geest verläuft auf einer Länge von rund zehn Kilometern entlang der Geestkante vom Hamburger Hauptbahnhof bis nach Öjendorf am östlichen Stadtrand Hamburgs. In den Jahren 2016 und 2017 wurde ein freiraumplanerisches Gesamtkonzept erarbeitet. Seither wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um Parkflächen und Wege durch die Landschaftsachse auszubauen und zu qualifizieren. Ziel für das zweite Teilgebiet ist daher die Stärkung der Landschaftsachse bis zum Hauptbahnhof. In diesem Zuge soll auch das Umfeld des ZOB weiter qualifiziert werden. Entlang der Bahntrasse entsteht ein neuer linearer Park als drittes Teilgebiet. Durch Aufwertung des wenig genutzten Jürgen-W.-Scheutzwow-Parks und der Umnutzung der Stellplatzfläche auf der Überdachung der Abstellgleise der U-Bahn am Westphalensweg zum Spiel- und Sportpark wird ein neuer Frei- und Verbindungsraum gebildet. Im vierten Teilgebiet sollen die Bahnhofsvorplätze der S-Bahnstation des Berliner Tors funktional und stadträumlich qualifiziert werden. Neue Zugänge zur S-Bahnstation werden am Anckelmannsplatz und zur Spaldingstraße geschaffen, der nördliche Bahnhofsvorplatz wird neugestaltet.

Das Zielbild des Rahmenplans schlägt großflächige städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Neuordnungen und Stadtumbaumaßnahmen vor, deren Umsetzung jedoch vielfach schrittweise, in zahlreichen kleinteiligen Eingriffen erfolgen wird, die behutsam auf die vorhandenen Strukturen eingehen müssen. Beide Betrachtungs- und Planungsebenen eint, dass sie zukunfts-fähige und nachhaltige Antworten für die einzelnen Teilräume finden und dabei die erforderliche Orientierung, Adressierung und Identität gezielt unterstützen und weiterentwickeln müssen.

### Stärkung Alster-Bille-Elbe Grünzug

- 1 Bürgerpark
- 2 Anckelmannsplatz

### Stärkung Landschaftsachse Horner Geest

- 3 Straßenzug Beim Strohhouse
- 4 Umfeld ZOB

### Neuer Park entlang der Bahn

- 5 Jürgen-W.-Scheutzwow-Park
- 6 Promenade am Westphalensweg

### Umfeld S-Bahnstation Berliner Tor

- 7 Bahnhofsvorplatz Beim Strohhouse
- 8 Bahnhofsvorplatz Spaldingstraße



Es wurden vier freiraumplanerische Teilgebiete identifiziert, die jeweils einen eigenen Charakter und unterschiedliche Qualitäten aufweisen. Die bestehenden Identitäten der Freiräume werden weiterentwickelt und die Grünräume gestärkt.





- A** Qualifizierung S-Bahnstation Berliner Tor
- B** Entwicklung entlang der Spaldingstraße
- C** Beim Strohhouse (Neues Steintor)
- D** Block Borgfelder Straße
- E** Neugestaltung des HAW-Campus



Im Sinne einer behutsamen Stadtreparatur werden die fünf städtebaulichen Teilräume nachverdichtet. Weiterbauen als städtebauliches Konzept nimmt dabei den Bestand als Ausgangspunkt und entwickelt daraus eine ortsgebundene und somit unverwechselbare und identitätsstiftende Architektur.





Ausgangspunkt des Entwurfs bilden die zwei bestehenden gesamtstädtisch bedeutsamen Grünräume: in Nord-Süd-Richtung der Alster-Bille-Elbe Grünzug und in Ost-West-Richtung die Landschaftsachse Horner Geest.



# RAHMENPLAN

# Rahmenplan Berliner Tor

## Gesamtkonzept

Der vorliegende Rahmenplanentwurf beschreibt eine Langzeitvision für die zukünftige Entwicklung des Stadtgebietes rund um das Berliner Tor, die für die nächsten zehn bis dreißig Jahre tragfähig ist.

Ausgangspunkt des Entwurfs bilden die beiden bestehenden übergeordneten Grünräume: der Alster-Bille-Elbe Grünzug in Nord-Süd-Richtung und die Landschaftsachse Horner Geest in Ost-West-Richtung. Am Berliner Tor kreuzen sich diese Landschaftsverbindungen. Durch die Neugestaltung und Optimierung des Verkehrsknotenpunktes Anckelmannsplatz kann die Lücke im Alster-Bille-Elbe Grünzug geschlossen und der Lohmühlenpark mit dem Stoltenpark verknüpft werden. Dabei wird an die bestehenden Identitäten der Freiräume angeknüpft, diese weiterentwickelt und die Grünräume insgesamt gestärkt. Die Straßenzüge Beim Strohhause und Berlinertordamm können durch eine Reduktion von Verkehrsflächen zur Promenade mit Bäumen umgewandelt werden. Zudem erhält der Neubau der Berlinertordammbrücke bereits zu Beginn ein neues Vegetationsband als visuelle Verbindung. Damit wird die Landschaftsachse Horner Geest bis zum Hauptbahnhof gestärkt.

Entlang der Bahntrasse entsteht ein neuer linearer Spiel- und Sportpark, welcher durch eine einheitliche Formsprache den Jürgen-W.-Scheutzwow-Park mit der Stellplatzfläche am Westphalensweg verbindet. Spiel- und Sportinseln entlang des Parks sollen den öffentlichen Raum beleben.

Die S-Bahnstation Berliner Tor wird funktional und stadträumlich qualifiziert. Im Norden und im Süden entstehen zwei neue Bahnhofsvorplätze, die durch das geplante Bahnhofsgebäude stadträumlich miteinander verknüpft werden. Die Plätze werden durch Bauminselformen akzentuiert und stellen zugleich die Grünverknüpfung der übergeordneten Landschaftsachse Horner Geest und des Alster-Bille-Elbe Grünzugs her.

Die fünf städtebaulichen Teilräume bestehen aus dem Neubau der S-Bahnstation Berliner Tor, der Entwicklung des weitgehend unbebauten Grundstücks zwischen Bahntrasse und Spaldingstraße, der städtebaulichen Neuordnung an der Straße Beim Strohhause, der städtebaulichen Aufwertung des Blockes an der Borgfelder Straße und der Erweiterung des HAW-Campus. Der städtebaulich und funktional heterogene und mobilitätsdominierte Stadtraum soll in seiner gewachsenen Struktur weiterentwickelt werden. Im Sinne einer Stadtreparatur werden die unterschiedlichen Teilgebiete nachverdichtet. Es wird aus den bestehenden Qualitäten des Ortes, unter Erfüllung der funktionalen Anforderungen, ein identitätsstiftendes Zukunftsbild des Berliner Tors erarbeitet. Neben der Nachverdichtung und Schaffung neuer zentral gelegener Flächen ist eines der Hauptziele, die Schließung heterogener

und lückenhafter Raumkanten, insbesondere im Bereich zwischen den Straßen Beim Strohhause und Berliner Tor.

Die Straßenräume Nordkanalstraße, Spaldingstraße, Anckelmannsplatz sowie der Bereich Beim Strohhause und Berlinertordamm können durch die Qualifizierung für den Fuß- und Radverkehr, großzügige Baumpflanzungen und zum Teil durch die Reduktion von Fahrbahnflächen deutlich aufgewertet werden.

Mit den Darstellungen der Verkehrsräume soll das Ziel illustriert werden, die Aufenthaltsqualitäten zu stärken. Der Rahmenplan dient als Ausgangspunkt hierfür. Die Voraussetzungen für eine Reduktion von Verkehrsflächen sind dann gegeben, wenn im Zuge der Mobilitätswende die Verkehrsmengen des motorisierenden Individualverkehrs gegenüber dem heutigen Stand um rund 15 bis 20 Prozent zurückgehen. Dies ist nur dann zu erreichen, wenn eine Ausweitung des Angebots des Busverkehrs durch neue Buslinien und eine Taktverdichtung bestehender Buslinien erfolgt. Es sind konkretisierende Untersuchungen und darauf aufbauende Planungen notwendig.



HAW-Campus

Lohmühlenpark

Bahnhofsvorplatz Nord

Beim Strohhouse

Jürgen-W.-Scheutzw-Park

Spaldingstraße

Nordkanalstraße

GESAMTPLAN - RAHMENPLAN BERLINER TOR





Stadtbalkon

Bürgerweide

Borgfelder Straße

Bürgerpark

Station Berliner Tor

Anckermannsplatz

Bahnhofsvorplatz Süd

Stoltenpark

Holtenkampsweg

Hochwasserbassin

# RAHMENPLAN

# Rahmenplan Berliner Tor

## Verkehr und Mobilität

Der öffentliche Raum rund um das Berliner Tor wird heute von Verkehrsachsen dominiert. Der Verkehrsknotenpunkt Berliner Tor hat eine gesamtstädtische Bedeutung, die U/S Bahn Haltestelle ist nach dem Hauptbahnhof und dem Jungfernstieg eine der bedeutendsten Hamburger Schnellbahnhaltestellen. Ziel des Rahmenplans ist es, die Straßenzüge Berlinertordamm/Beim Strohhouse sowie Spaldingstraße zu attraktiven Stadtstraßen umzugestalten, sodass enge Verknüpfungen des Bahnhofs Berliner Tor mit St. Georg, dem Lohmühlenpark und dem HAW-Campus auf der Nordseite und mit dem Stadtteil Hammerbrook auf der Südseite entstehen. So wird eine gemischt genutzte städtebauliche Entwicklung dieser Areale ermöglicht. Als integriert gedachte Räume bündeln Stadtstraßen vielfältige Funktionen und Qualitäten des öffentlichen Lebens, sind Orte des Begegnens und der Versorgung. Statt Verkehrsdominanz und Versiegelung sollten in Zukunft breite Geh- und Radwege das Raumgefühl prägen. Gleichzeitig werden im öffentlichen Raum neue Grünstrukturen durch die Neuorganisation des Straßenraums möglich, wodurch das Mikroklima verbessert und der öffentliche Raum attraktiver wird.

Die städtebauliche Entwicklung erfordert ein Konzept, das eine nachhaltige Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse ermöglicht, um die Verkehrsbelastung für die umgebenden Quartiere möglichst gering zu halten. Im Rahmenplan wird ein Verkehrskonzept aufgezeigt, das sich stufenweise umsetzen lässt. Zu diesem Vorgehen wurden zwei Szenarien erarbeitet:

- Szenario 1 (Basisszenario): Optimierung der aktuellen Situation
- Szenario 2 (Langzeitszenario): langfristige bzw. perspektivische Weiterentwicklung

Das Szenario 2 ist eine langfristige Entwicklungsoption und ist so konzipiert, dass es auf Szenario 1 aufbaut. Das dargestellte Langzeitszenario (Szenario 2) setzt voraus, dass die Verkehrsmengen um 15 bis 20 Prozent gegenüber dem heutigen Stand zurückgehen. Dies scheint möglich, da Verkehrszählungen an rund 210 Kfz-Messstellen (Pegel) zeigen, dass die Kfz-Verkehrsmengen im Stadtstraßennetz bereits seit 2000 rückläufig sind. Dies betrifft insbesondere Straßen innerhalb der City (Ring 1) und der Kernstadt (Ring 2). Im Jahr 2022 waren die Verkehrsmengen insgesamt etwa 12 Prozent geringer als 2019, was perspektivisch für einen anhaltenden Trend spricht.

Im Szenario 1 bleiben die heutigen Einbahnstraßenführungen der Spaldingstraße und Nordkanalstraße erhalten. Die Verkehrsflächen am Anckelmannsplatz werden durch die kompakte Gestaltung der Knotenpunkte effizienter geordnet. In der Langzeitvision soll der Durchgangsverkehr zwischen dem Hamburger Osten und der Innenstadt auf der Nordkanalstraße gebündelt werden, während die Spaldingstraße und der Straßenzug Berlinertordamm/Beim Strohhouse zu multifunktionalen Stadtstraßen umgestaltet werden. Hiermit ergeben sich auch Vorteile für die Innenstadt, da die Steinstraße/Domstraße sowie der

Glockengießerwall vor dem Hauptbahnhof entlastet werden. Zudem entstehen Potenziale einer städtebaulichen Entwicklung auch außerhalb des Plangebiets rund um den Bereich ZOB/Adenauerallee/Kurt-Schumacher-Allee.

Der Straßenzug Beim Strohhouse/Berlinertordamm/Borgfelder Straße ist heute vier- bis sechsstreifig ausgebaut und wird von Verkehrsflächen für den motorisierten Kfz-Verkehr dominiert. Nach dem Umbau wird der Durchgangsverkehr aus Hamm und Horn, der von der Borgfelder Straße kommt, über die Anckelmannstraße in Richtung Innenstadt geführt und der Knotenpunkt hierfür entsprechend umgebaut. Die Anckelmannstraße wird zur Einbahnstraße stadteinwärts. Der Verkehr stadtauswärts wird über die Eiffestraße und den Ausschläger Weg zur Borgfelder Straße geführt.

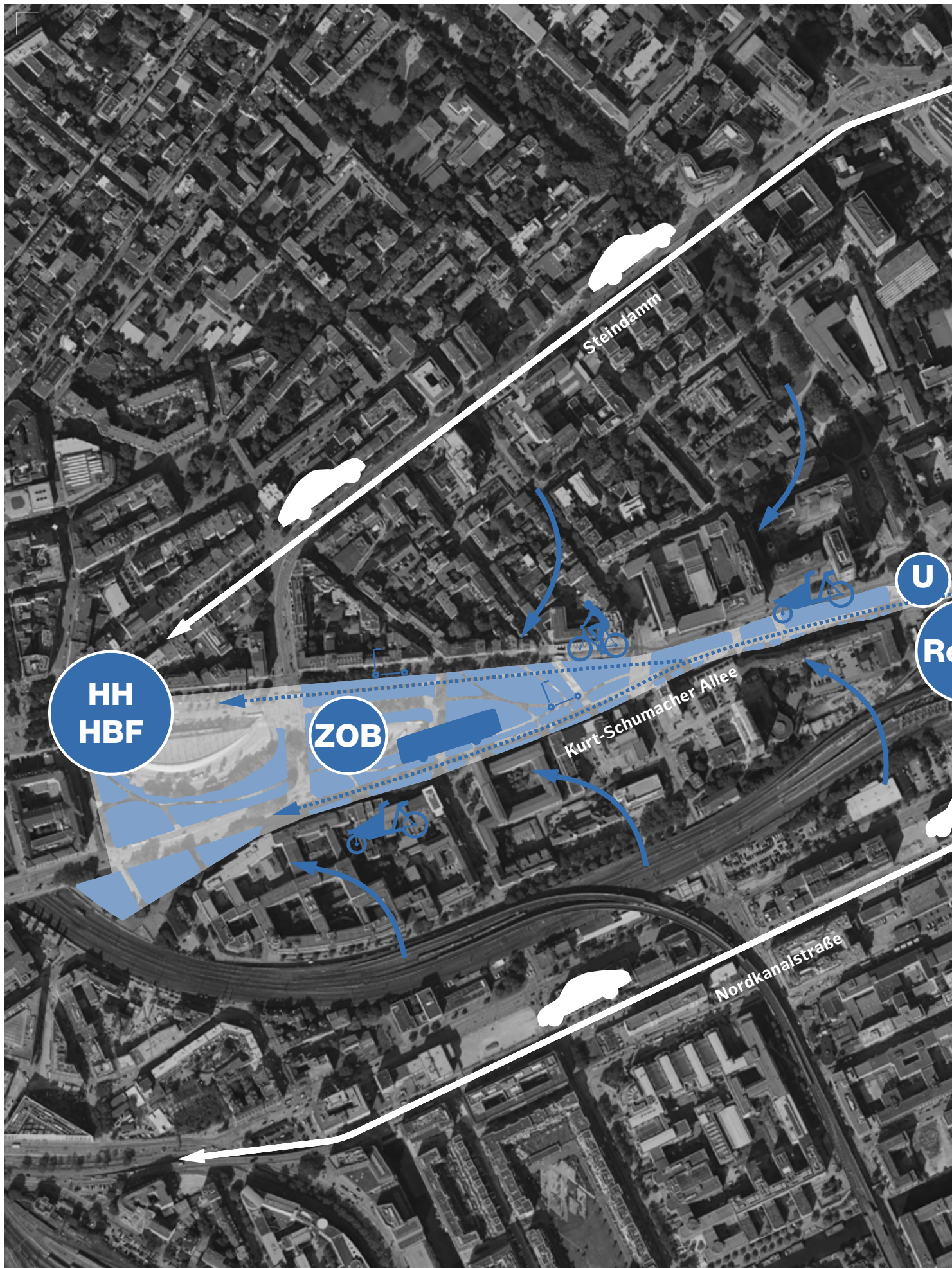
Der Berlinertordamm wird zur Stadtstraße, die Borgfelde und Hamm mit St. Georg verbindet. Der Grünzug entlang der Borgfelder Straße, der die Veloroute 8 von Bergedorf kommend aufnimmt, wird entlang des Berlinertordamms und weiter entlang der Adenauerallee bis in die City weitergeführt. So entsteht eine durchgehende attraktive grüne Wegeverbindung, die bis zum Hauptbahnhof reicht.

Da sich im Langzeitszenario die Kfz-Fahrten auf der Straße Berlinertordamm reduzieren und die Straße gleichzeitig eine wichtige Ost-West-Achse für den Busverkehr bleibt, kann hierdurch der nördliche Bahnhofsvorplatz am Berliner Tor zu einem attraktiven intermodalen Verknüpfungspunkt zwischen allen Verkehrsträgern umgebaut werden.

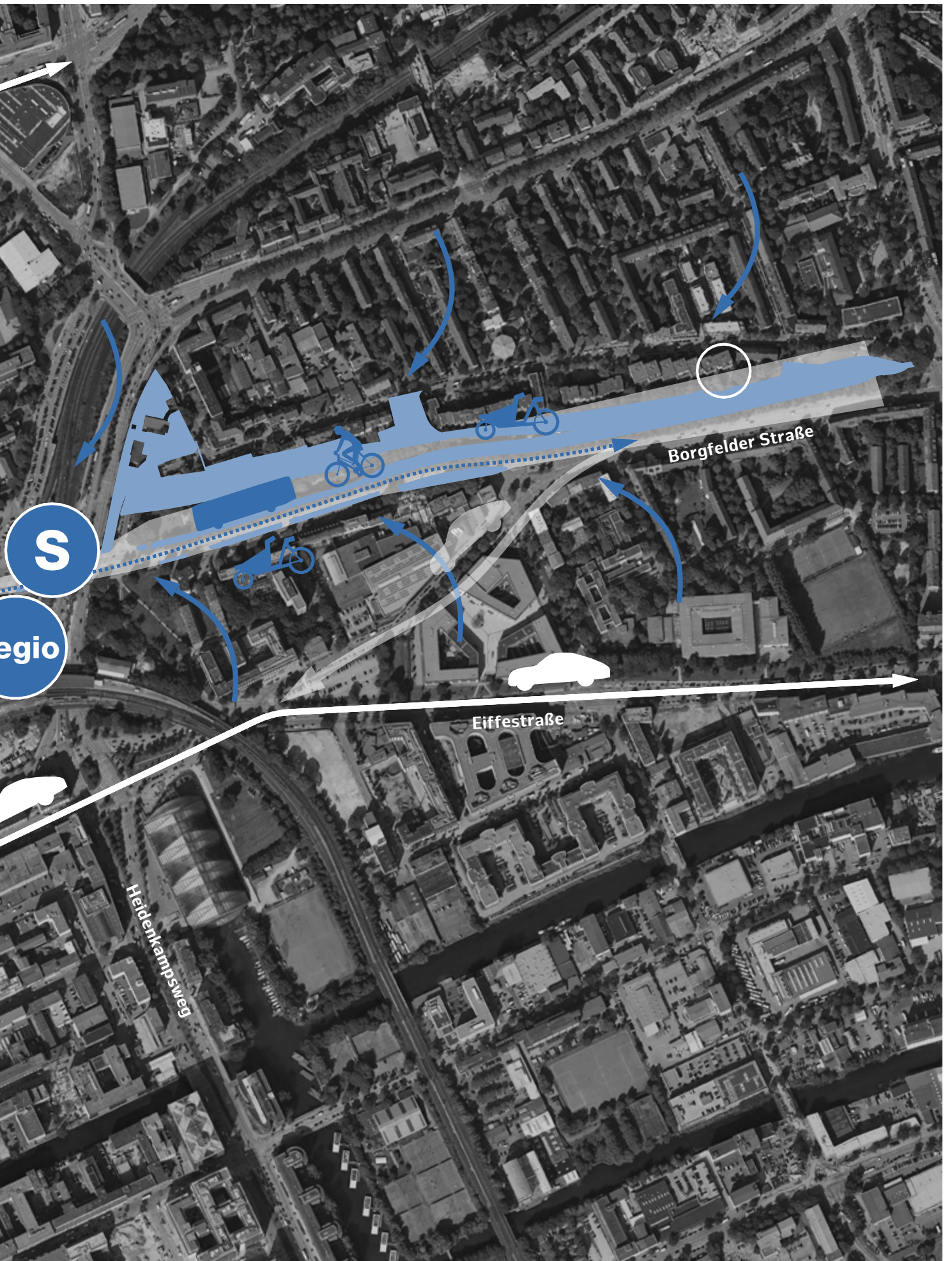
Am Bahnhof Berliner Tor entstehen zwei neue Ausgänge zum Stadtteil Hammerbrook: der Südausgang zum neuen Bahnhofsvorplatz westlich der Bürgerweide und ein weiterer Ausgang im Osten, der zugleich den Park an der Bürgerweide mit der neuen Freifläche am Anckelmannsplatz verknüpft. Hier entsteht eine neue Querungsmöglichkeit des Anckelmannsplatzes, sodass die Lücke im Alster-Bille-Elbe Grünzug in diesem Bereich geschlossen werden kann: über den Stoltenpark unter der Bahn hindurch zum Park an der Bürgerweide und dem Lohmühlenpark.

Der Verkehr in Nord-Süd-Richtung wird weiterhin über den Heidenkampsweg/Bürgerweide abgewickelt, die Anzahl der Fahrspuren bleibt bestehen. Die Verkehrsflächen am Anckelmannsplatz/Heidenkampsweg werden durch den Umbau des Knotenpunktes effizienter geordnet, sodass sich Flächenpotenziale für öffentliche Räume und Bebauung ergeben.

Die Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr am Anckelmannsplatz werden zugunsten von Freiflächen deutlich reduziert. In beiden Szenarien werden die heute weit auseinandergezogenen Fahrspuren des Heidenkampswegs zusammengezogen und die Eiffestraße in die südlichen Brückenfelder verlegt. Die Abbiegespuren nach rechts von der Bürgerweide in die Spaldingstraße werden kompakter und verkehrssicherer gestaltet, sodass für den neuen Bahnhofsvorplatz Süd rund 1.700 m<sup>2</sup> zusätzliche Platzfläche entsteht und auch am Berliner Bogen rund 1.800 m<sup>2</sup> Freifläche gewonnen werden.



Der öffentliche Raum rund um das Berliner Tor wird heute von Verkehrsachsen dominiert. Die Straßenzüge Berlinertordamm/Beim Strohhause sowie Spaldingstraße sollen zu attraktiven Stadtstraßen umgestaltet werden.





Die Neuordnung der Verkehrsflächen eröffnet die Chance, mehr Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen zu erreichen. Diese können dadurch als multifunktionale Elemente des öffentlichen Raums qualifiziert werden und neben Aspekten wie der Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Begegnung und Barrierefreiheit auch die Anforderungen an Verschattung, Versickerung und Verdunstung im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels besser erfüllen.

### Szenario 1: Kompakte Einbahnstraßen (Basisszenario)

Die Einbahnstraßenführungen der Spaldingstraße und Nordkanalstraße bleiben in einem Szenario 1 zunächst erhalten. Die Eiffestraße wird in einem engen Bogen möglichst platzsparend zur Spaldingstraße geführt. Hierdurch entstehen circa 3.500 m<sup>2</sup> Flächen am Anckelmannsplatz, die für andere Nutzungen wie Freiflächen zur Verfügung stehen. Die Querschnitte der Spaldingstraße und der Nordkanalstraße werden zu Gunsten breiterer Geh- und Radwege umgestaltet, die Knotenpunkte mit der Hammerbrookstraße und dem Nagelsweg verkehrssicherer umgebaut.

### Szenario 2: Zweirichtungsverkehr (Langzeitszenario)

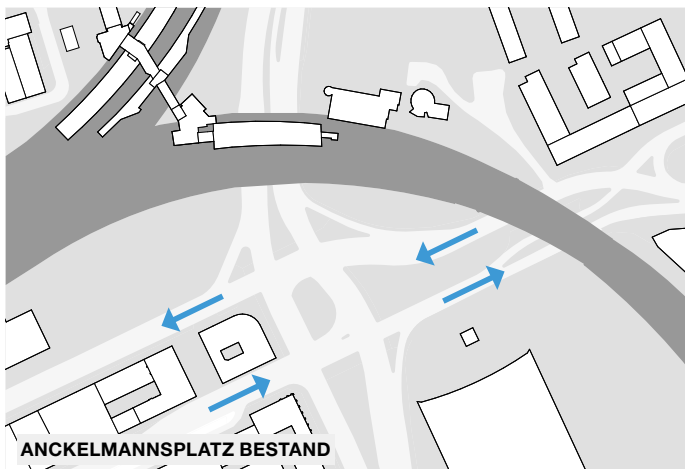
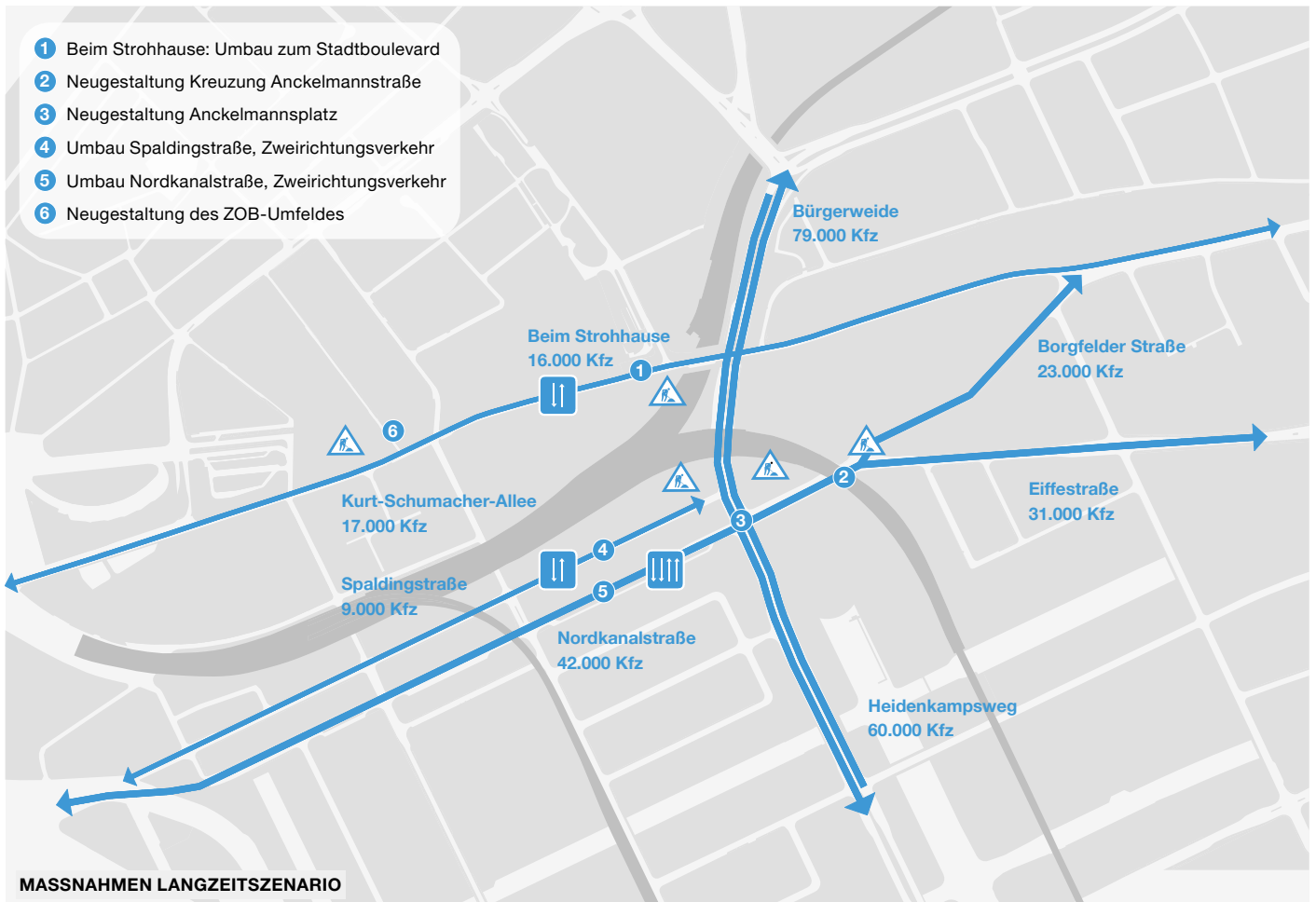
In einem langfristigen Szenario 2 könnte die Nordkanalstraße die Funktion als Durchgangsverkehrsachse für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen übernehmen, da diese keine sensiblen Randnutzungen aufweist. Die Spaldingstraße wird hingegen zu einer multifunktionalen Stadtstraße umgestaltet. Sie weist nur noch einen durchgehenden Fahrstreifen je Richtung auf und ist nur in Richtung Norden an die Bürgerweide angebunden. So könnte Platz für Gastronomie, Einzelhandel, breite Gehwege, mehrere Baumreihen

und eine Radverkehrsverbindung entstehen, die von der Borgfelder Straße über den Anckelmannsplatz und die Spaldingstraße in Richtung Deichtor und HafenCity führt. Die Nordkanalstraße nimmt in diesem Szenario mit rund 40.000 Kfz deutlich mehr Verkehr auf als heute. Hierfür wäre der Brückenfuß der Nordkanalbrücke anzupassen. Die Spaldingstraße wird hingegen weniger als 10.000 Kfz abwickeln, und könnte somit auch für das Wohnen attraktiv werden. Das angrenzende Münzviertel wird von den heute hohen Verkehrsemissionen entlastet. Durch die geänderte Verkehrsführung vergrößern sich zudem die Flächengewinne am Anckelmannsplatz auf rund 4.500 m<sup>2</sup>.

### Stufenweise Umsetzung

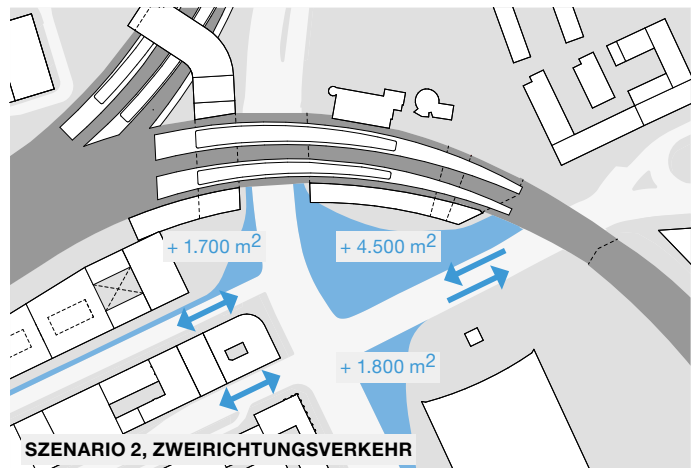
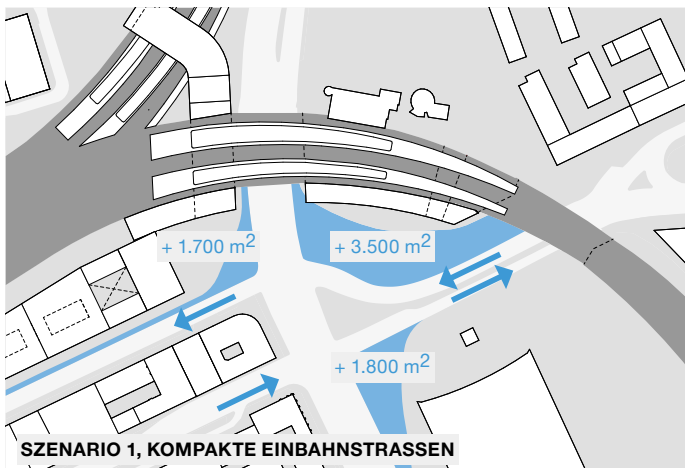
Die zum Rahmenplan durchgeführte Verkehrssimulation hat gezeigt, dass der Verkehrsfluss durch die kompakte Gestaltung der Knotenpunkte in Szenario 1 im Gegensatz zu heute zu einer Verbesserung führt. Mit einer Umsetzung des Szenario 1 könnten schon dem Zielbild entsprechend Qualitäten erreicht werden, die für die weitere Entwicklung im Rahmenplangebiet erforderlich sind:

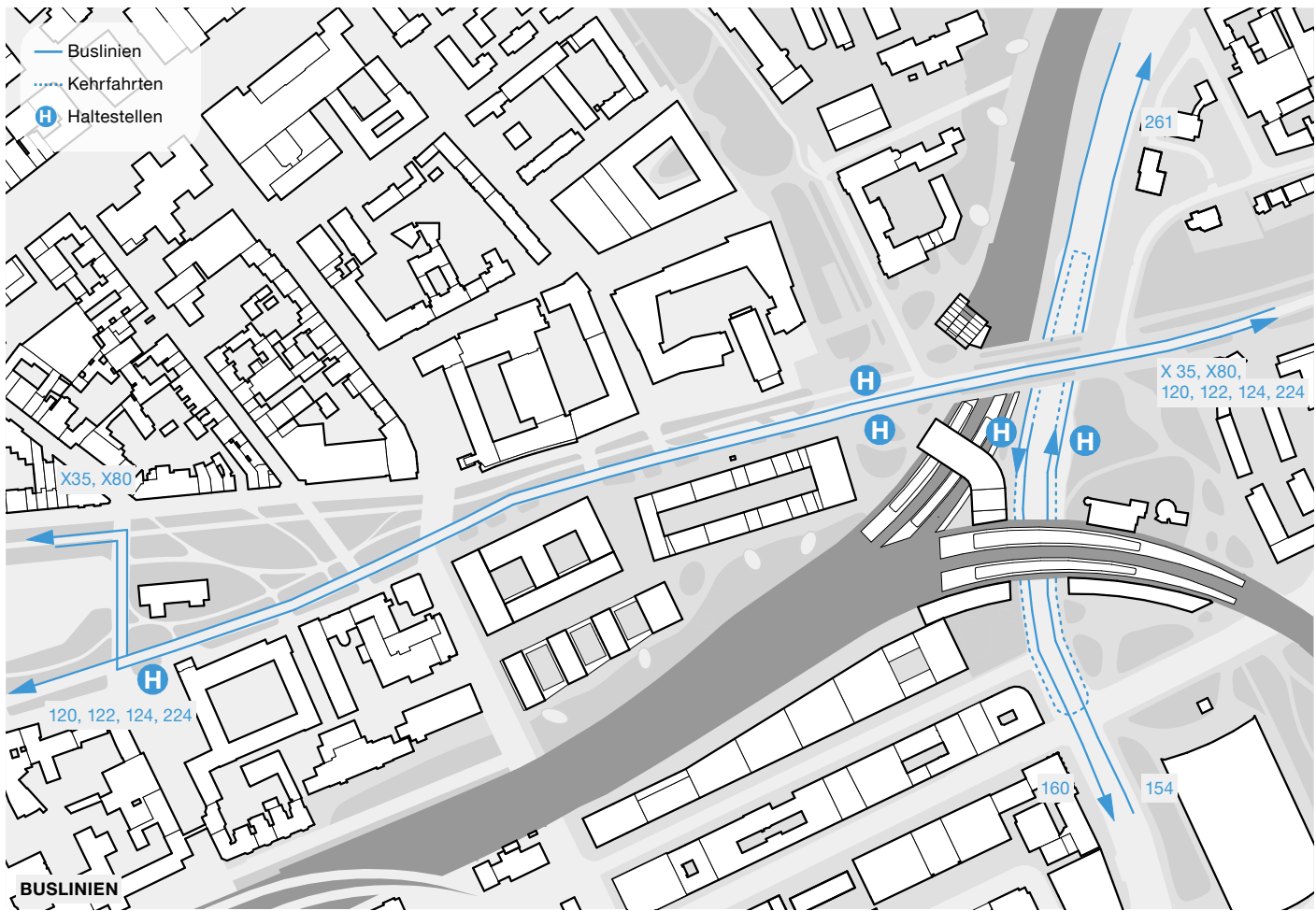
- attraktive Bahnhofsvorplätze im Norden und Süden des Berliner Tors,
- Fortführung der Landschaftsachse Horner Geest über eine baumbestandene Promenade mit Veloroute von Borgfelde bis zum Hauptbahnhof,
- Stärkung des Alster-Bille-Elbe Grünzugs durch eine Verbindung vom Stoltenpark über eine neue Querung der Eiffestraße am Berliner Bogen unter der Anckelmannbrücke hindurch mit dem Park an der Bürgerweide und dem Lohmühlenpark in St. Georg,



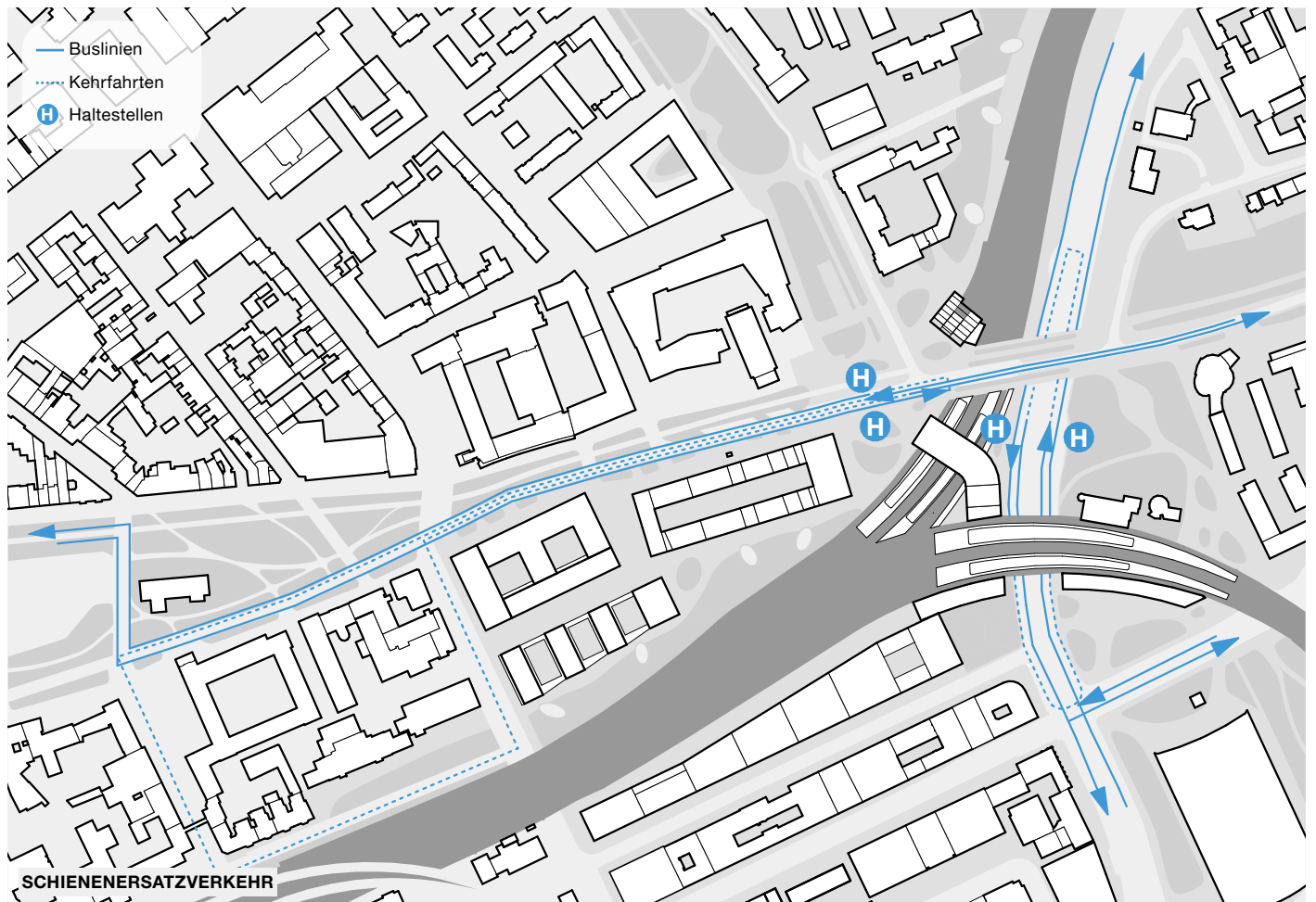
- Umgestaltung der Spaldingstraße ermöglicht eine zukunftsfähige städtebauliche Entwicklung und eine Optimierung der Fuß- und Radverkehrsverbindungen.

Das Szenario 2 ist eine langfristige Entwicklungsoption und ist so konzipiert, dass es auf Szenario 1 aufbaut. Da für Szenario 2 auch größere Investitionen in den Umbau der Straßen und der Knotenpunkte erforderlich sind, ist dieses Szenario als mittelfristige Lösung zu sehen, die weitere Flächenpotenziale am Anckelmannsplatz schafft und das Potenzial der Spaldingstraße auch als Wohnstandort verbessert.



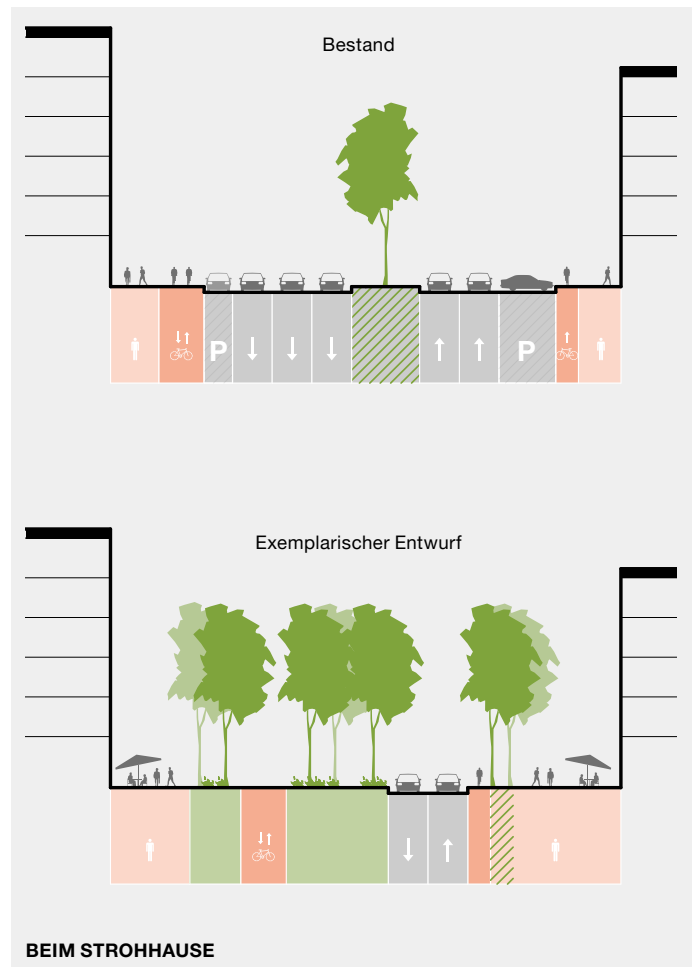
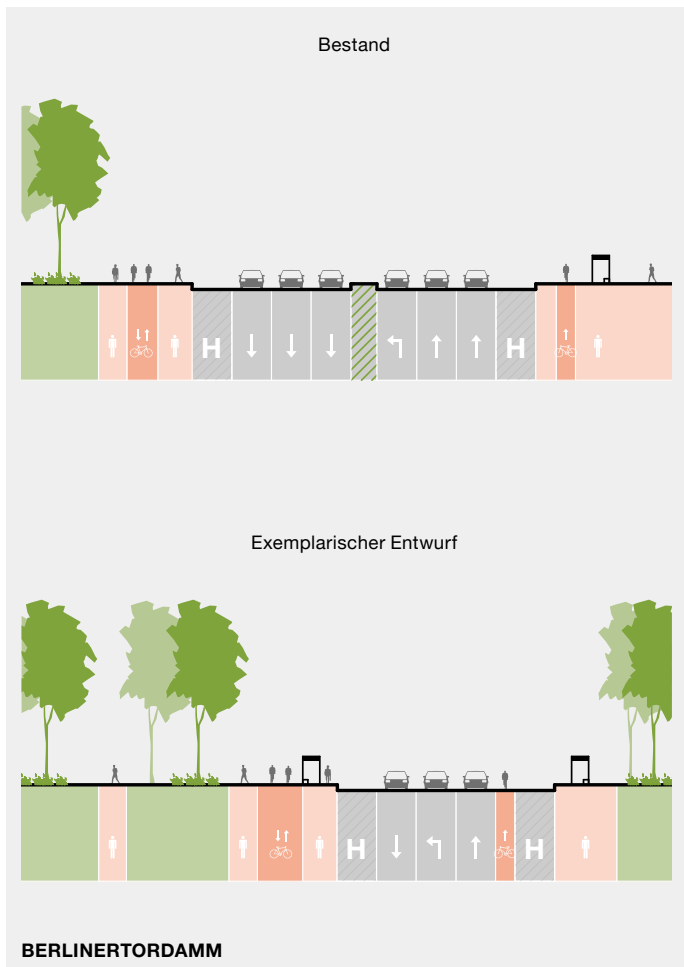
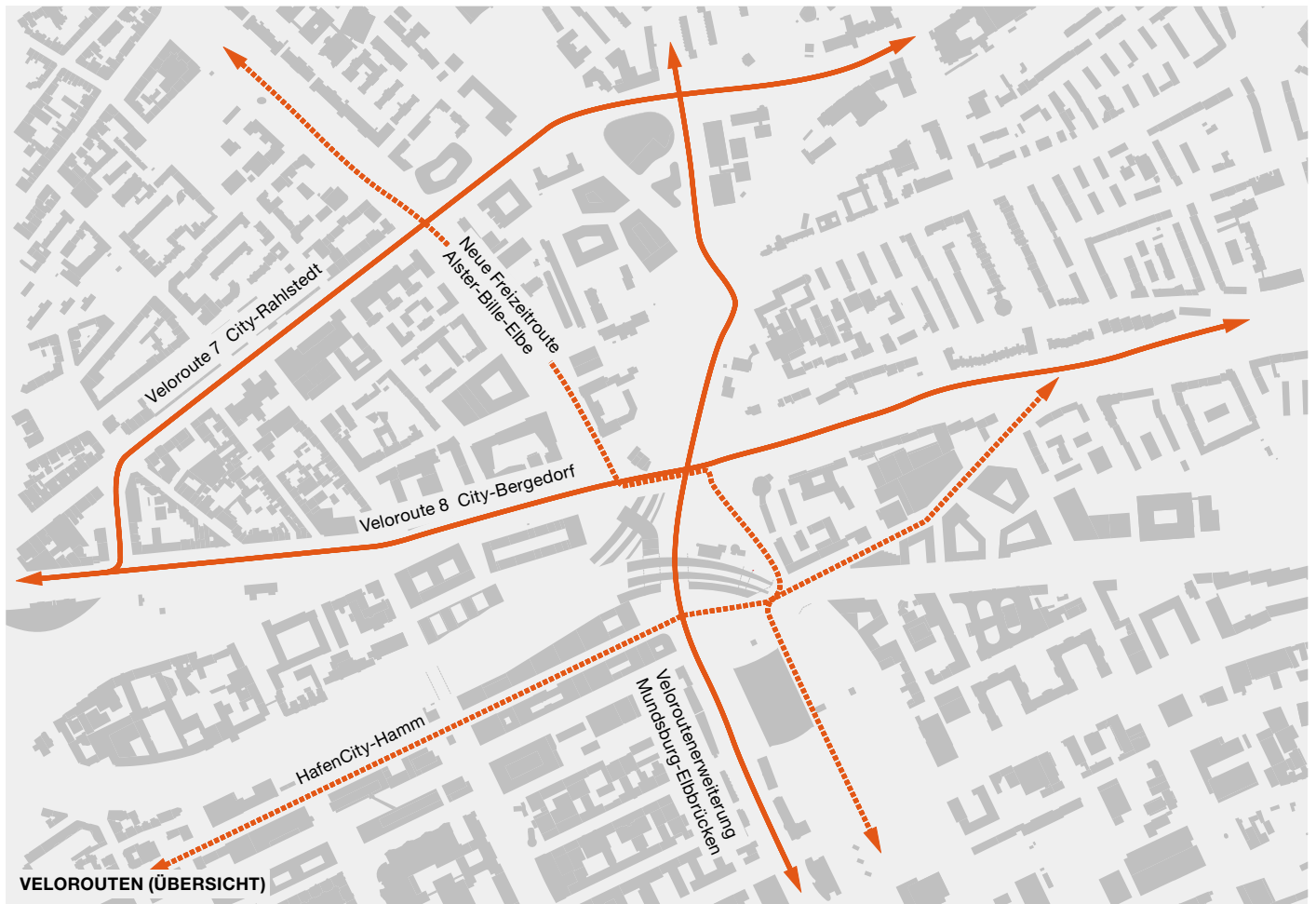




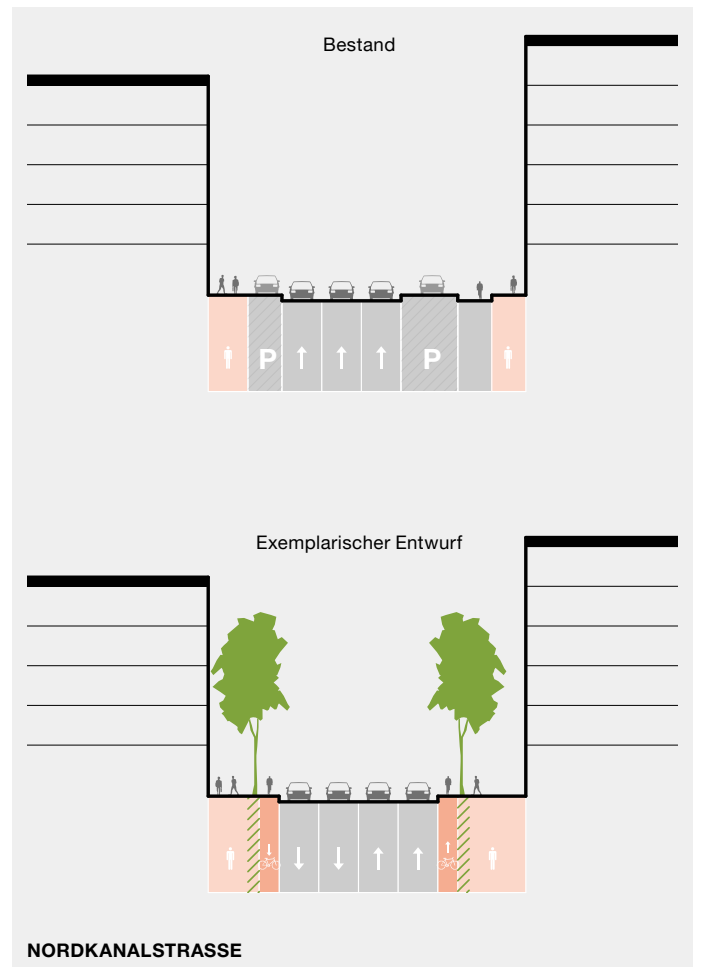
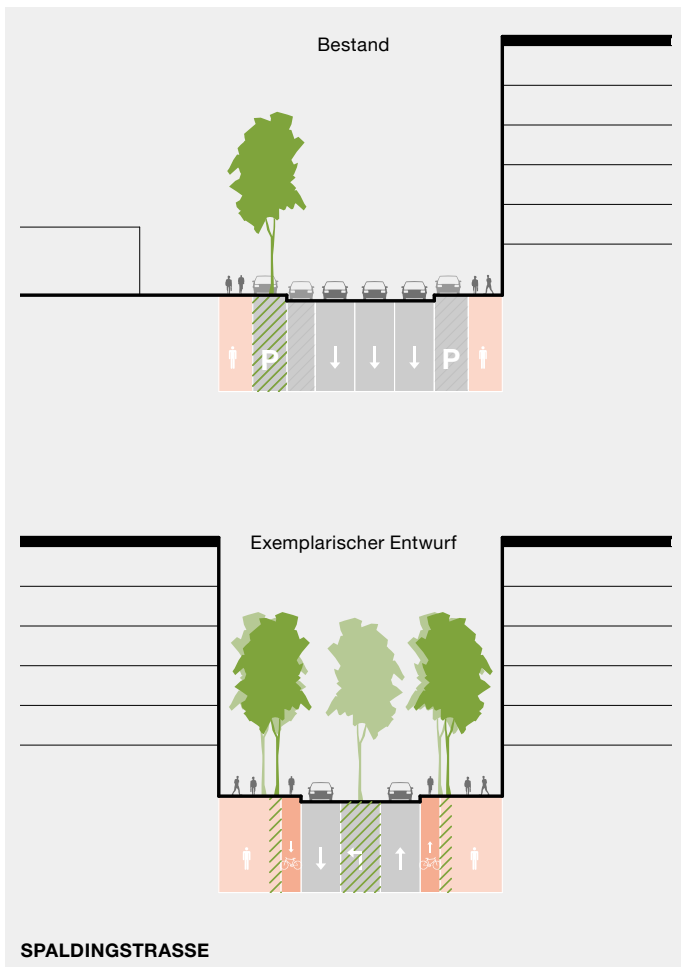
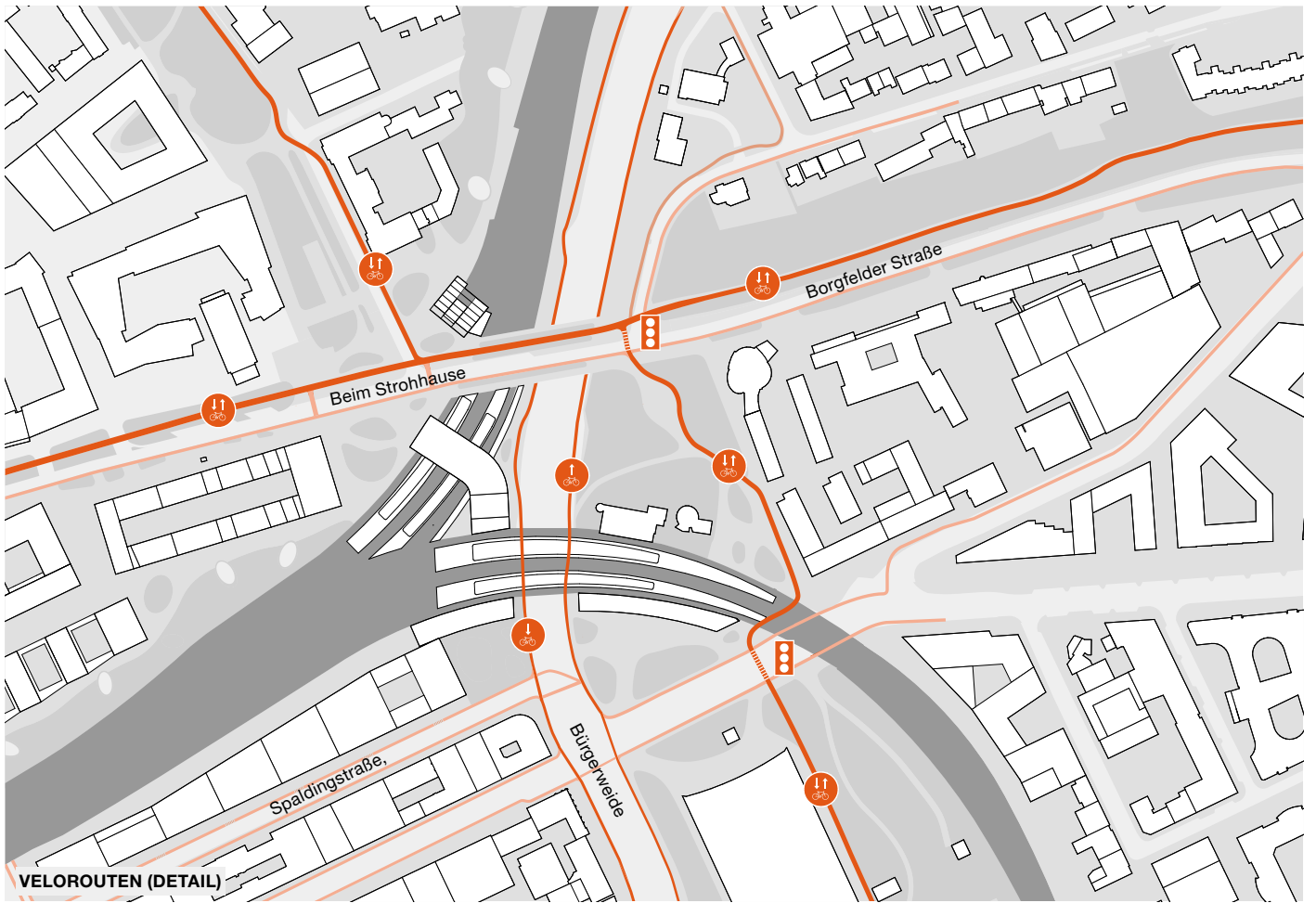


### Öffentlicher Verkehr (Busverkehr)

Der Verkehrsknotenpunkt Berliner Tor hat bereits heute eine gesamtstädtische Bedeutung. Zukünftig könnte dieser als Entlastungsstandort des Hauptbahnhofs weiter an Bedeutung gewinnen. Für die Mobilitätswende kommt dabei einer Angebotsausweitung des Busverkehrs durch neue und eine Taktverdichtung bestehender Buslinien eine enorme Bedeutung zu. Es sind konkretisierende Untersuchungen und Planungen notwendig, bei denen die Funktionalität im Sinne der Verkehrswende gewährleistet sein muss. Dazu zählen eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur sowohl auf dem Straßenzug Berlinertordamm – Beim Strohhause – Kurt-Schumacher-Allee/Adenauerallee als auch auf dem Straßenzug Bürgerweide – Spaldingstraße/Nordkanalstraße/Anckelmannsplatz – Heidenkampsweg. Des Weiteren sind ausreichende Haltestellenlängen zu planen, die dem Zielkonzept des Hamburg-Takts entsprechen, nach dem bis 2030 alle Hamburgerinnen und Hamburger von morgens bis abends innerhalb von fünf Minuten ein öffentliches Mobilitätsangebot erreichen können. In konkretisierenden Planungen sind die Einrichtung der Kehrfahrt und Überliegeplätze für den Busverkehr rund um die Hauptfeuerwache sowie im Bereich Bürgerweide und die Kehrmöglichkeit am Anckelmannsplatz als auch Flächen für die Schienenersatzverkehre zu prüfen.



Auf mehreren Ebenen wird der Weg zur klimaresilienten Stadt geebnet. Fuß- und Radwege, Sharing Mobility und der ÖPNV stehen an erster Stelle der Mobilität.



# RAHMENPLAN

# Rahmenplan Berliner Tor

## Klima und Nachhaltigkeit

Die Weiterentwicklung und der Ausbau der Grün- und Freiräume in einem so hochverdichteten Stadtraum wie dem Berliner Tor sind mit großen Herausforderungen verbunden, sind jedoch vor dem Hintergrund des Klimawandels und seiner vielfältigen Auswirkungen gerade in diesen Lagen von zentraler Bedeutung. Ebenso benötigen die Angestellten der bestehenden sowie künftigen Büros und Geschäfte, die Schülerinnen und Schüler und Auszubildenden der zahlreichen Lernorte und die wachsende Wohnbevölkerung qualifizierte und zukunftsfähige Außenräume und attraktive Wegeverbindungen abseits der Straßen.

Der Rahmenplan Berliner Tor knüpft an die vielfältigen von der Freien und Hansestadt Hamburg verfolgten Programme, Konzepte und Maßnahmen zur Umsetzung einer ökologisch nachhaltigen Stadtplanung und Stadtentwicklung an und setzt diese konkret räumlich um. Hierbei spielen insbesondere die Aspekte Klimaanpassung/-resilienz, Biodiversität, Klimaneutralität und der verantwortungsvolle Umgang mit Wasser und Ressourcen zentrale Rollen.

### **Klimaanpassung**

Der fortschreitende menschengemachte Klimawandel verursacht auch in Mitteleuropa signifikante Veränderungen der klimatischen Bedingungen, auf die unsere Städte reagieren müssen. Die zunehmenden Hitze- und Dürreperioden sowie Starkregenereignisse stellen an unsere gebaute Umwelt neue Anforderungen, um zukunftsfähig zu bleiben. Auch die von Menschen verursachten lokalen Luftverschmutzungen und Lärmemissionen sind hierbei zu adressieren.

Große versiegelte Flächen wie Straßen und Plätze verursachen durch ihre Wärmespeicherfähigkeit und hohe solare Absorption sogenannte Wärmeineffekte, die unsere Städte im Sommer deutlich stärker aufheizen lassen als Naturräume. Durch eine Entsiegelung von 20 Prozent der bestehenden Straßenräume durch neue Vegetationsflächen, Dachbegrünung und zahlreiche Baumpflanzungen soll dieser Wärmeineffekt reduziert werden. So werden auch bei Hitzeperioden in Zukunft klimatisch komfortable Lebensbedingungen für die Bevölkerung ermöglicht. Das kleine Kaltluftentstehungsgebiet am Anckelmannsplatz soll durch die Entsiegelung und Neupflanzungen gestärkt werden. Die Verlagerung und Reduktion von motorisiertem Individualverkehr durch eine geänderte Verkehrsführung reduziert den Schadstoffeintrag und die Lärmbelastung im Gebiet.

Durch neue Grünflächen (zum Beispiel am Anckelmannsplatz und Beim Strohhouse), durch die Dachbegrünung auf den Neubauten sowie durch Versickerungsmöglichkeiten, Rigolen (Wasserspeicher unter der Oberfläche) und Regenwasserzisternen in den transformierten

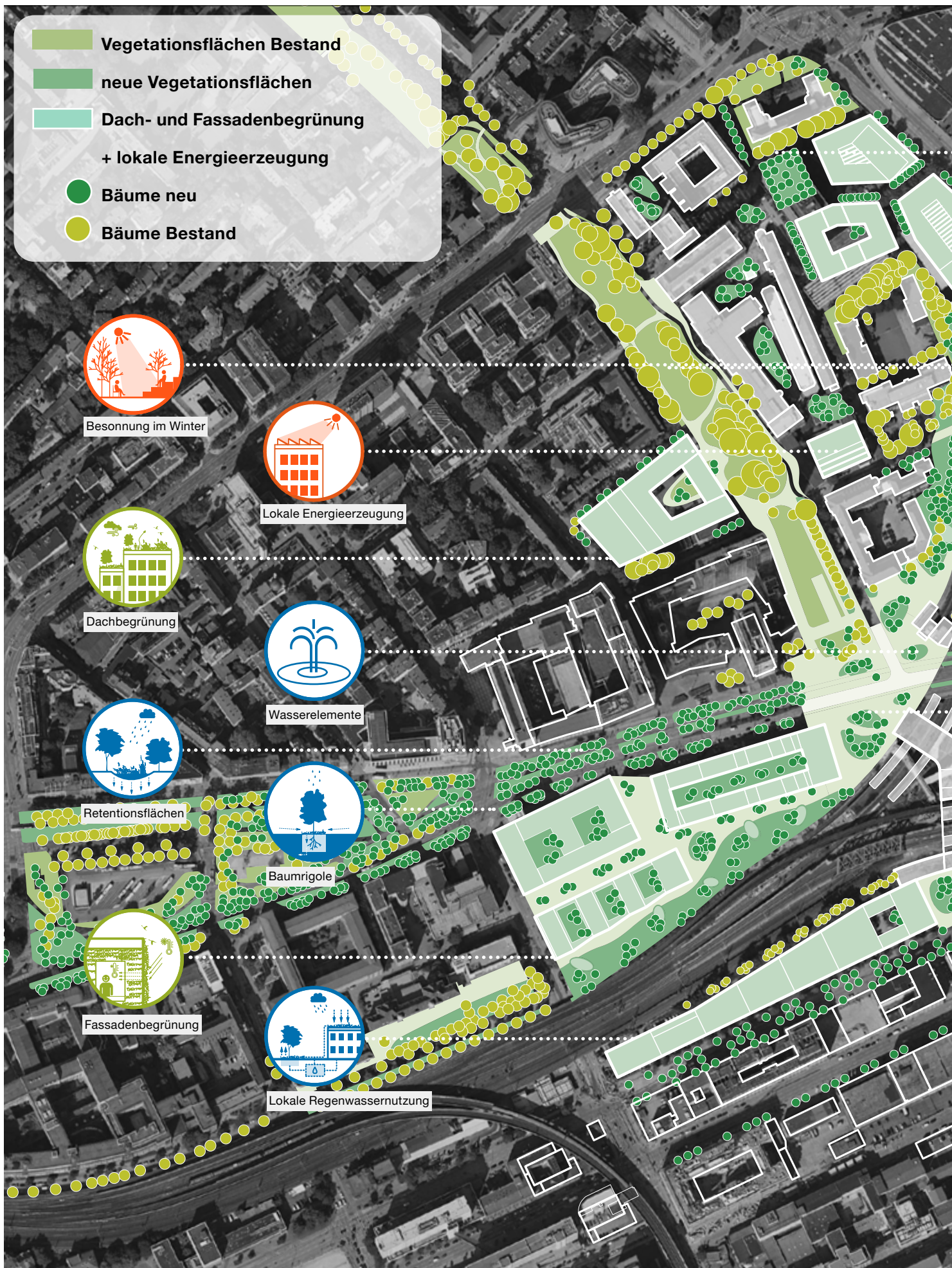
Straßenräumen wird ein naturnaher Umgang mit Regenwasser angestrebt, um den Folgen des Klimawandels wie Dürreperioden und Starkregenereignissen besser entgegenzuwirken.

### **Biodiversität**

Der Zuwachs an gebauter Infrastruktur und der damit verbundene Rückgang an Naturräumen führt zu einem unwiderruflichen Verlust an Biodiversität. Daher müssen auch unsere Städte Trittsteine und Rückzugsräume für heimische Tiere und Pflanzen bieten. Die Vernetzung der bestehenden Grünräume des Lohmühlenparks mit dem Anckelmannsplatz sowie die Schaffung von Gründächern und Grünfassaden schaffen neue Naturräume. Bestehende Bäume werden dabei weitestgehend erhalten und durch klimaresiliente Neupflanzungen (Zukunftsbäume) ergänzt und erweitert.

### **Klimaneutralität**

In den neu geschaffenen Baufeldern sollen zukunftsweisende, klimaneutrale Gebäude entwickelt werden. Emissionen werden während der Errichtung, im Betrieb und nach Ende der Nutzung reduziert und nach Möglichkeit vermieden. Bestehende Gebäude (zum Beispiel an der Borgfelder Straße) werden – wenn möglich – modernisiert und umgenutzt. Die Tiefe der Baufelder erlaubt eine natürliche Belüftung und Belichtung der Gebäude. Hochpunkte sind für eine reduzierte Verschattung auf die Nachbarschaft positioniert und dimensioniert. Eine lokale Energieerzeugung auf den Dächern und Fassaden soll ermöglicht werden. Die Gebäudetiefen sollen Konstruktionen in Holzbauweise als alternative Baumaterialien ermöglichen, um graue Emissionen zu reduzieren. Darüber hinaus werden ambitionierte Energieeffizienzstandards eingehalten. Das im Rahmenplangebiet vorhandene Hamburger Fernwärmenetz trägt – neben der Reduzierung der Gebäudewärmebedarfe – versorgungsseitig zum angestrebten Ziel der Klimaneutralität bei.



Vermeidung von Wärmeinseln und Erhöhung des Außenkomforts – angepasst an die Folgen des Klimawandels.



Trinkbrunnen im öffentlichen Bereich



Hohe Albedo



Verdunstungsflächen



Schattenspendende Bäume



Windschutz in Winter



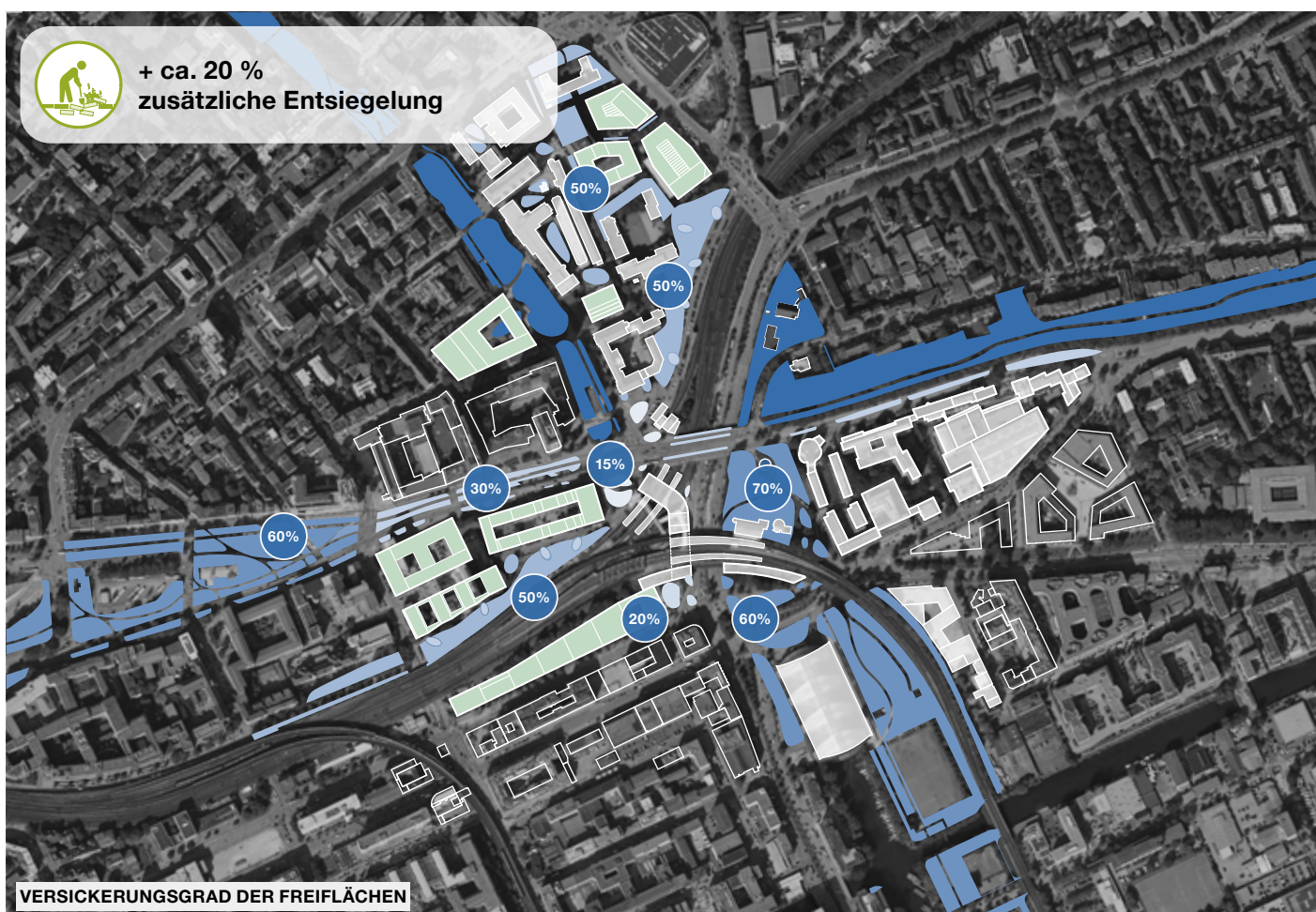
Reduzierung des Versiegelungsgrad



Verschmutzung absorbieren



Verbesserung des Mikroklimas



Förderung der Biodiversität,  
 der natürlichen Artenvielfalt und  
 Verbesserung des lokalen Mikroklimas







### **Verstärkung der Grünvernetzung**

Verbundene Biotope, Pflanzungen und Bauminseln dienen als ökologische Trittsteine und sorgen für eine Stärkung der innerstädtischen Biodiversität. Standortangepasste und klimaresiliente Pflanzen und Bäume sind hierfür obligatorisch.



### **Reduktion der Flächenversiegelung**

Eine geringere Flächenversiegelung schafft Räume für Flora und Fauna, reduziert den Wärmeinsel-Effekt und ermöglicht eine lokale Versickerung von Regenwasser: Zielwert < 40 Prozent versiegelte Fläche.



### **Erhalt von Bestandsbäumen**

Ausgewachsene Bäume sollen soweit möglich erhalten werden, da sie einen besonders hohen Wert für die lokale Temperaturentwicklung und das lokale Ökosystem haben.



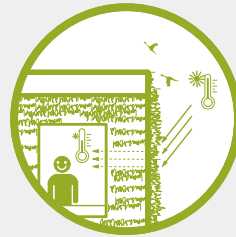
### **Neupflanzung heimischer Bäume**

Standortangepasste und klimaresiliente Pflanzenarten haben im lokalen Ökosystem einen höheren Nutzwert als invasive Arten.



### **Dachbegrünung**

Neben den Freianlagen werden die Gebäude als ökologisch aktive Bausteine gesehen. Zusätzlich zu einer Dachbegrünung sollen auch die Fassaden Raum für Natur anbieten.



### **Fassadenbegrünung**

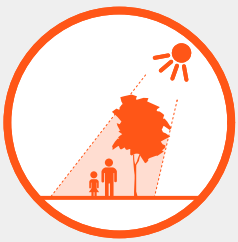
Neben der Förderung der Artenvielfalt durch z.B. Kletterpflanzen oder fassadenintegrierte Pflanztröge sind begrünte Fassaden auch klimawirksam, um eine Stadtüberhitzung zu verringern.



### **Lokale Energieerzeugung**

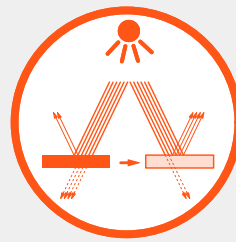
Zur Sonne ausgerichtete und wenig verschattete Dach- und Fassadenflächen werden zur Energieerzeugung genutzt und mit Photovoltaik oder mit Solarthermie versehen. Eine Kombination mit Gründächern und Fassadenbegrünung ist vorteilhaft.

Die konsequente, dezentrale Integration blau-grüner Maßnahmen im öffentlichen Raum wertet diesen weiter auf.



### Schattenspendende Bäume

Bäume dienen als natürliche Schattenspende und sorgen durch die Evapotranspiration für ein milderes Mikroklima. Baumarten werden ausgewählt, um klimaresilient auch bei längeren Dürreperioden und höheren Temperaturen wachsen zu können.



### Oberflächen mit hohem Albedo

Versiegelte Flächen werden mit einem hohen Rückstrahlvermögen (Albedo), sprich mit hoher solarer Reflexion ausgeführt, um eine lokale Aufheizung (Wärmeineleffekt) zu reduzieren.



### Verbesserung der Luftqualität

Durch die Reduktion des Individualverkehrs reduziert sich der Ausstoß an Abgasen (z. B. Stickoxide, Kohlenmonoxid und Feinstaub) sowie der Bremsabrieb (Feinstaub), durch Begrünung und Materialwahl kann die Luftqualität weiter positiv beeinflusst werden.



### Wasserspeicherung/Regenwassernutzung

Eine naturnahe Versickerung des Regenwassers wird angestrebt, um das Kanalnetz zu entlasten. Überschüsse bei Starkregen werden zeitverzögert abgegeben.



### Verbesserung der Stadtbelüftung

Durch den Rückbau der bestehenden Hochpunkte werden Luftströmungen weniger negativ beeinflusst. Nachlaufzonen mit geringer Luftbewegung (sogenannte Totwasser) werden reduziert.



### Grünflächen zur Verbesserung des Mikroklimas

Grünflächen sind klimaaktiv mit niedriger solarer Absorption und niedrigeren Oberflächentemperaturen durch Evapotranspiration (Verdunstung von Wasser aus Tier- und Pflanzenwelt sowie von Boden- und Wasseroberflächen).



### Erweiterung der Kaltluftentstehungsgebiete

Die bestehenden Gleisanlagen und Grünflächen zeigen ein Potenzial für nächtliche Abkühlung der Luft im Sommer. Dies soll durch die Ausweitung des Grünraums gestärkt werden.



### Windschutz im Winter

Freiräume mit ungünstiger Ausrichtung und Positionierung zu vorherrschenden Windrichtungen können im Winter zu unbehaglichem kalten Wind führen.

# FREIRAUM



# Teilgebiete Freiraum

## Alster-Bille-Elbe Grünzug

# 1

Der Alster-Bille-Elbe Grünzug verbindet mehrere Landschaftsachsen und hat im Grünen Netz Hamburgs für den Raum unmittelbar östlich der Innenstadt einen sehr hohen Stellenwert. Zwischen Rothenburgsort, Hammerbrook und St. Georg befinden sich bereits heute verschiedene Parksequenzen, angefangen am Entenwerder Park über das Areal am Huckepackbahnhof, entlang des neuen Parks am Hochwasserbassin bis zum Stoltenpark, über den Park an der Borgfelder Straße (zukünftiger Bürgerpark) und dem Lohmühlenpark bis zur Alster. Der Verkehrsknotenpunkt Berliner Tor stellt eine Zäsur hinsichtlich Durchgängigkeit und Aufenthaltsqualität innerhalb dieser wichtigen Freiraumverbindung dar.

Mit dem Rahmenplan Berliner Tor wird ein grüner Brückenschlag vom Lohmühlenpark zum Stoltenpark im direkten Umfeld des Berliner Bogens sichergestellt. Mit der Stärkung der Orientierung und der Durchwegung wird eine wichtige Grundlage für die erweiterte Nutzung als Fuß- und Radwegeverbindung geschaffen. Neben der Verbesserung der Freiraumqualitäten stehen auch stadtökologische Aspekte im Fokus. Die Reduktion der Flächenversiegelung und der damit einhergehende höhere Versickerungsgrad, die schattenspendende Funktion der Stadtvegetation und ihre Absorptionsfähigkeit von Luftverschmutzungen haben einen positiven Einfluss auf die ökologischen Funktionen der Freiflächen. Gleichzeitig erhöhen sie die Aufenthaltsqualitäten im Freiraum.

Zwischen Stoltenpark und Lohmühlenpark befinden sich zwei Fokusbereiche. Der qualifizierte Park an der Borgfelder Straße nördlich der Bahnstrecke Hamburg-Berlin wird zum Bürgerpark und der südlich davon liegende Anckelmannsplatz erhält seinen Platzcharakter.

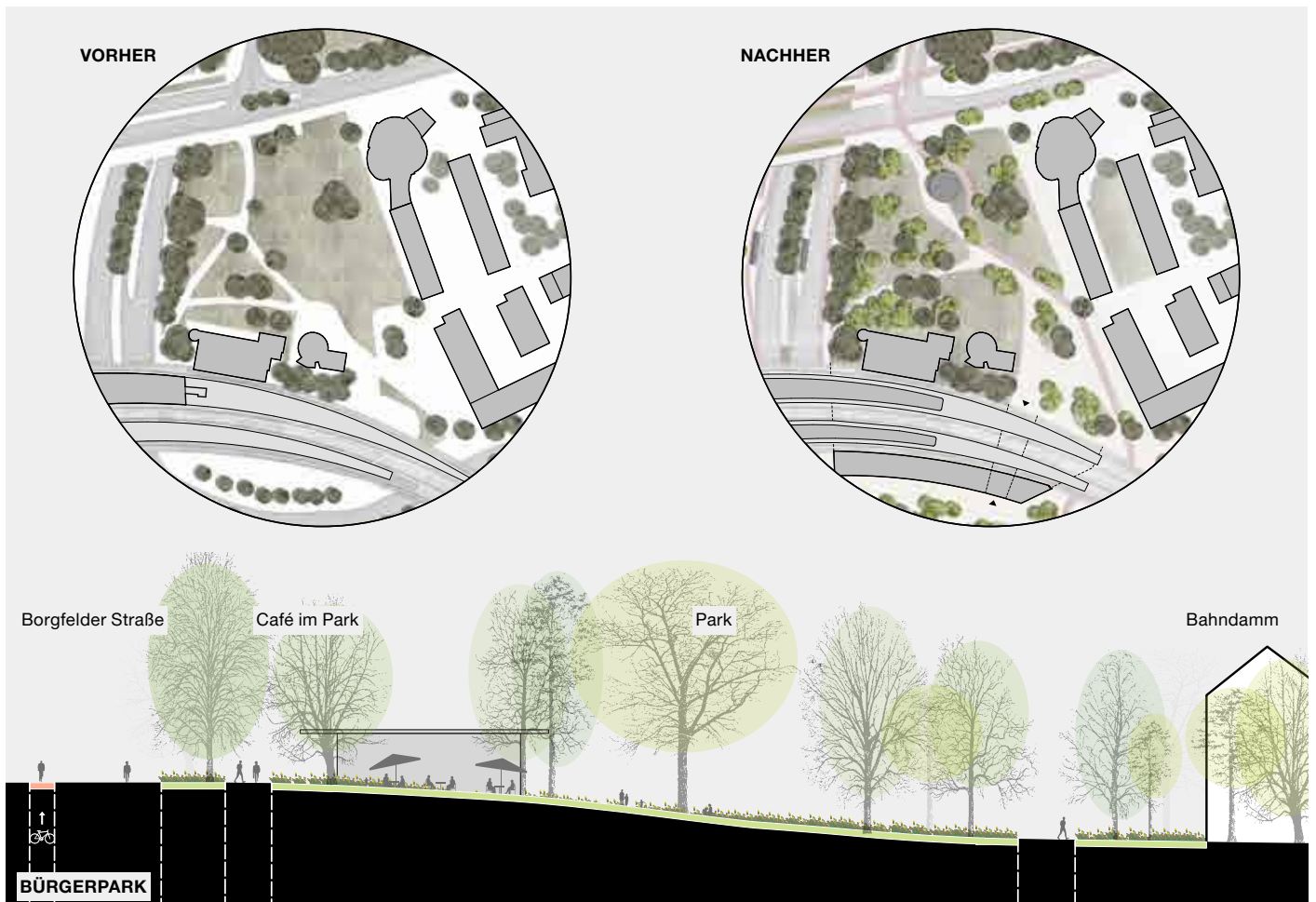
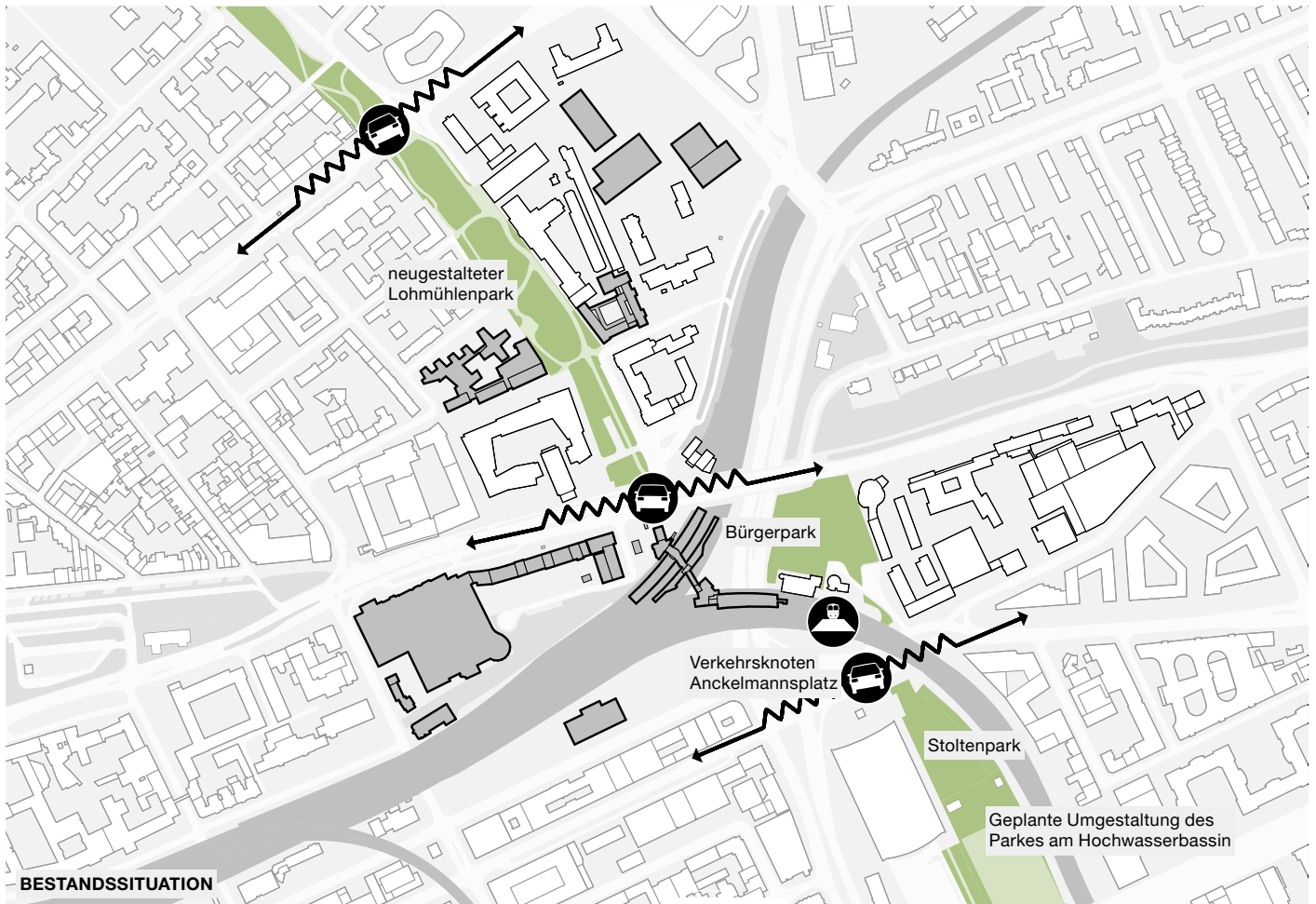
Der Bürgerpark, gelegen zwischen Borgfelder Straße und Anckelmannsplatz, vermittelt zwischen den zwei Stadtebenen. Diese prägen durch die Geestkante und den damit einhergehenden Höhenversprung den Stadtraum. Durch die Höhenvermittlung gelingt eine barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindung innerhalb des Parkraumes. Ein geschwungenes Wegenetz, eine Verdichtung der Baumkulisse entlang der Bürgerweide und lockere Baumgruppen innerhalb einer offenen und weiten Wiesenfläche schaffen eine ruhige Atmosphäre innerhalb des durch Verkehr bestimmten Stadtraumes.

In unmittelbarer Nähe zum großzügigen Parkeingang im Norden befindet sich ein Pavillon, der unterschiedliche Funktionen der Quartiersentwicklung, zum Beispiel ein Café, aufnehmen kann. Die Orientierung im Park wird durch verschiedene Sichtbeziehungen unterstützt. Um Angsträume zu vermeiden, wird auf Unterpflanzung und auf tiefbeastete Solitärgehölze verzichtet. Um die Biodiversität zu erhöhen und Rückzugsorte für Flora und Fauna

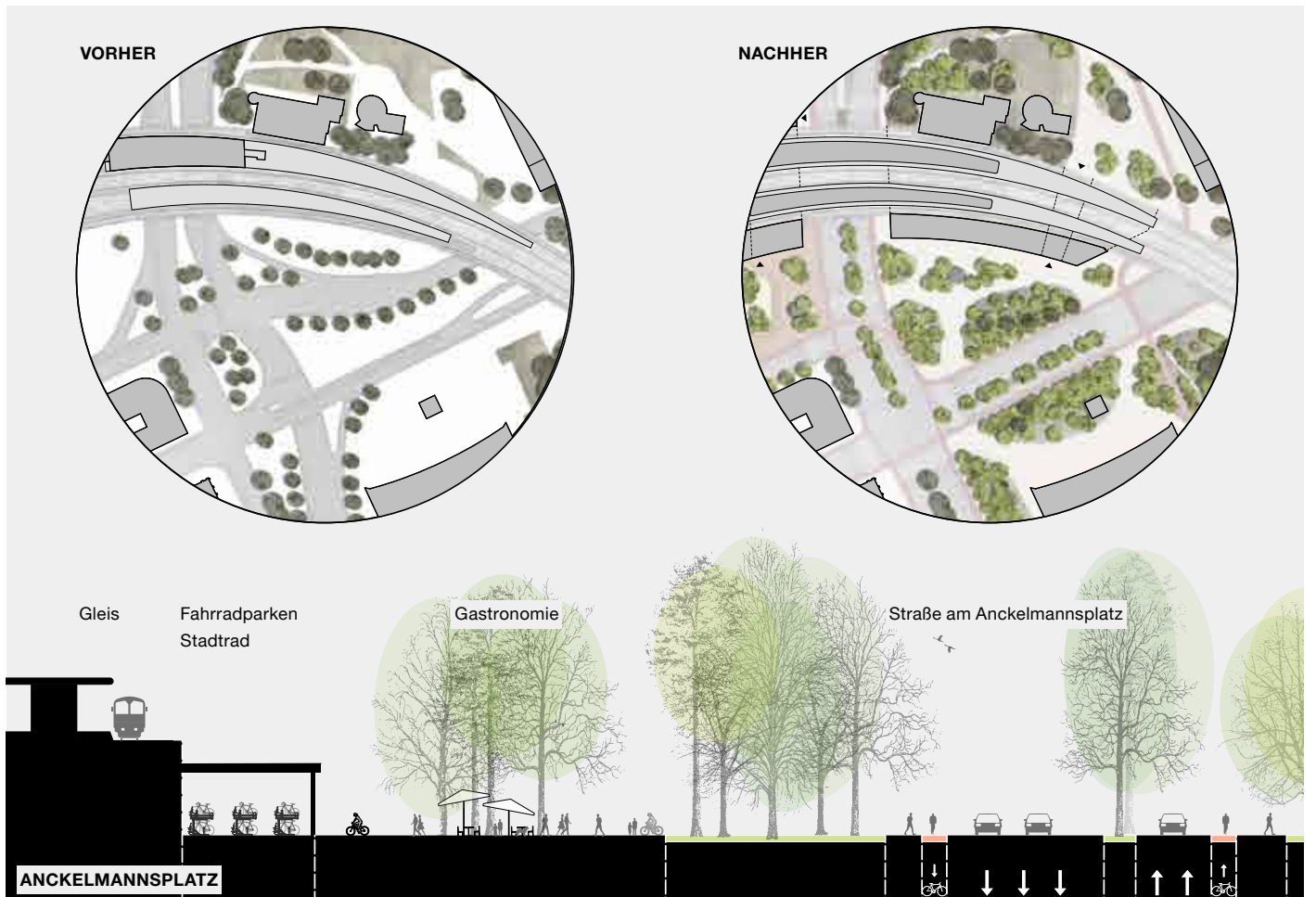
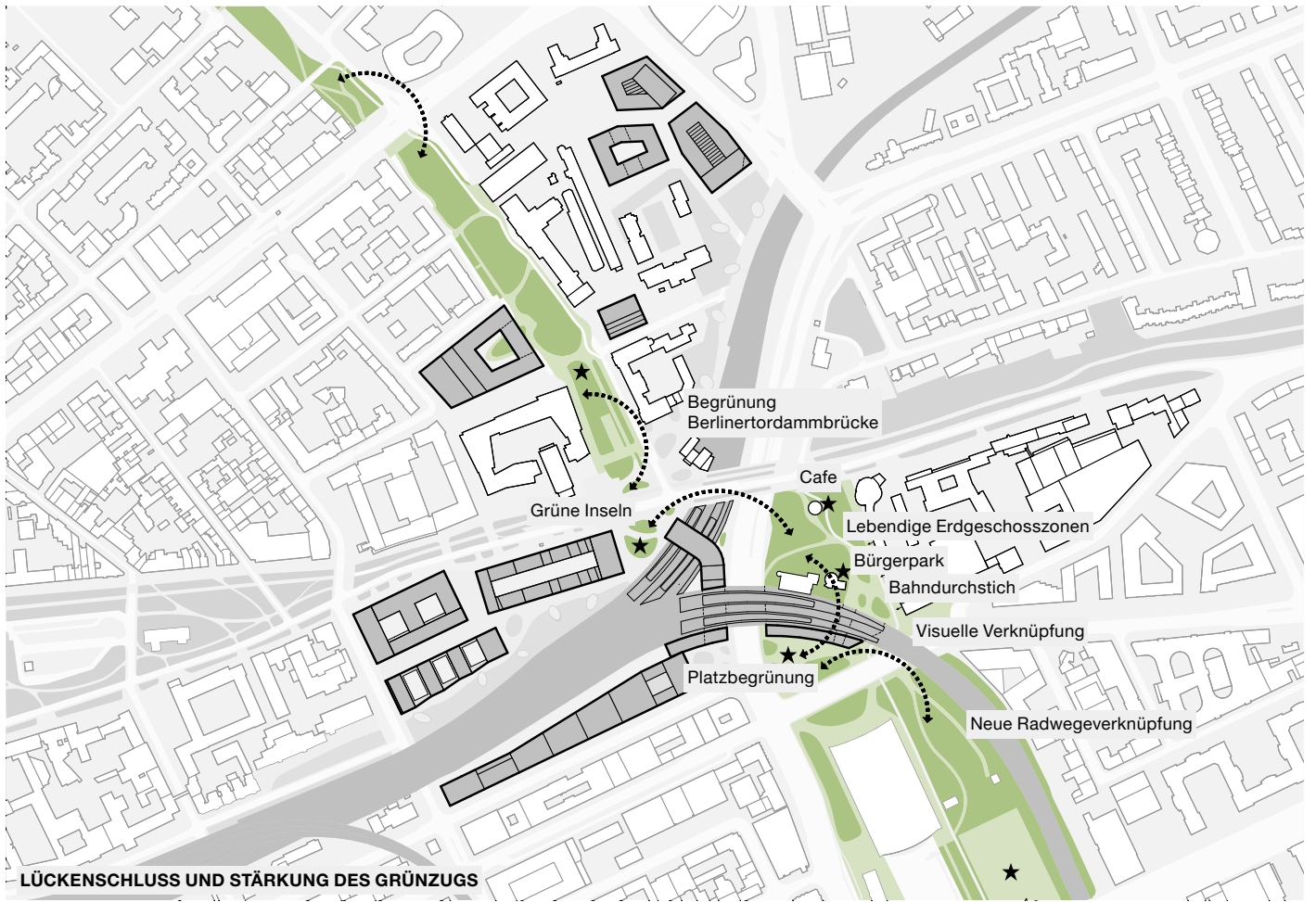
zu schaffen, werden eigenständige geschützte Bereiche als ‚Wildnis‘ angelegt. Ein parkseitiger Vorplatz zum neuen Zugang zu den Gleisen der S-Bahn bildet den Abschluss und zugleich den Übergang zur nächsten Parksequenz.

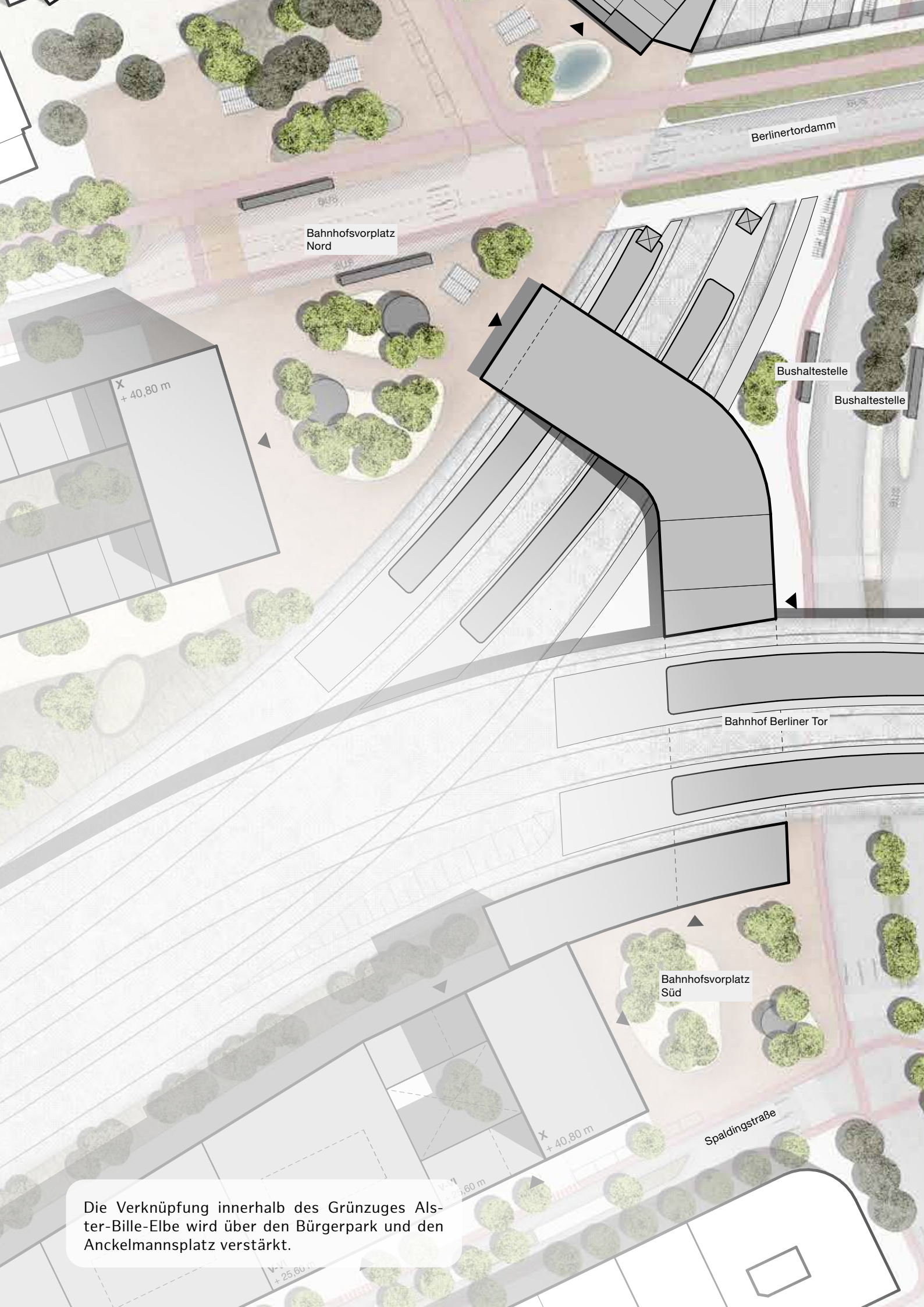
Durch den Straßenumbau im Bereich des Anckelmannsplatzes kann der Verkehrsraum zu einem Vorplatz im unmittelbaren Umfeld des neuen S-Bahnzugangs ausgeweitet werden. Gesäumt von inselförmigen Wiesenbereichen mit dichten Gehölzpflanzungen entlang der Straßen entsteht mittig auf dem Platz ein Baumdach mit hoch aufgesteuten Solitäräumen. Begleitet vom Bahnbogen mit Geschäften und gesichertem Fahrradparken bietet dieser Raum für Gastronomie und Aufenthalt im Freien.

Der Typus der Vegetationsinseln verbindet in Form und Kontext den Bürgerpark über den Anckelmannsplatz mit dem gegenüberliegenden Vorplatz des Berliner Bogens und dem Stoltenpark.



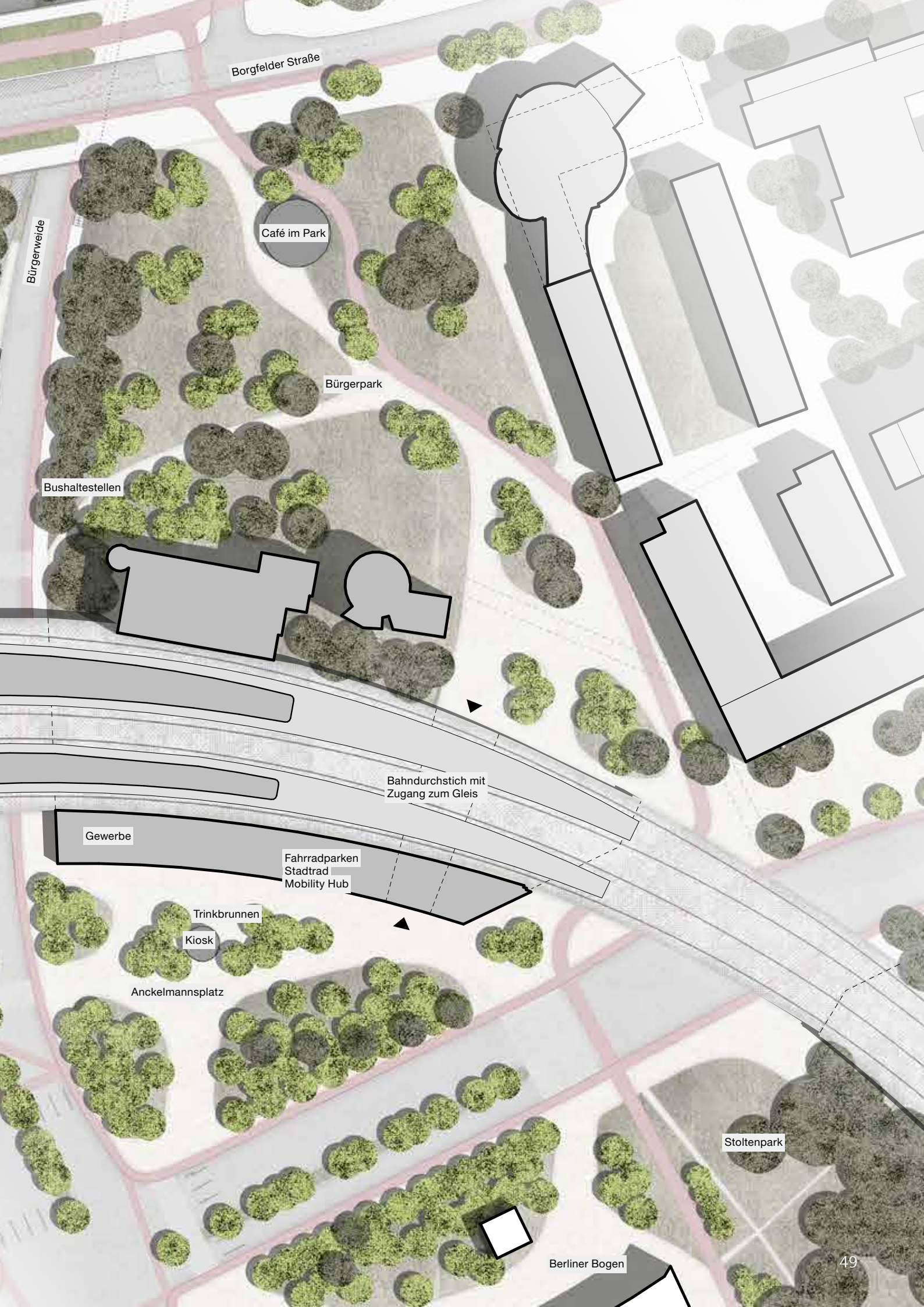
Die fehlenden Abschnitte im Alster-Bille-Elbe Grünzug werden durch den Bahnhofsvorplatz Nord, den Bürgerpark und den Anckelmannsplatz vervollständigt.





Die Verknüpfung innerhalb des Grünzuges Alster-Bille-Elbe wird über den Bürgerpark und den Anckelmannsplatz verstärkt.





Borgfelder Straße

Bürgerweide

Café im Park

Bürgerpark

Bushaltestellen

Bahndurchstich mit Zugang zum Gleis

Gewerbe

Fahrradparken  
Stadtrad  
Mobility Hub

Trinkbrunnen

Kiosk

Anckelmannsplatz

Stoltenpark

Berliner Bogen



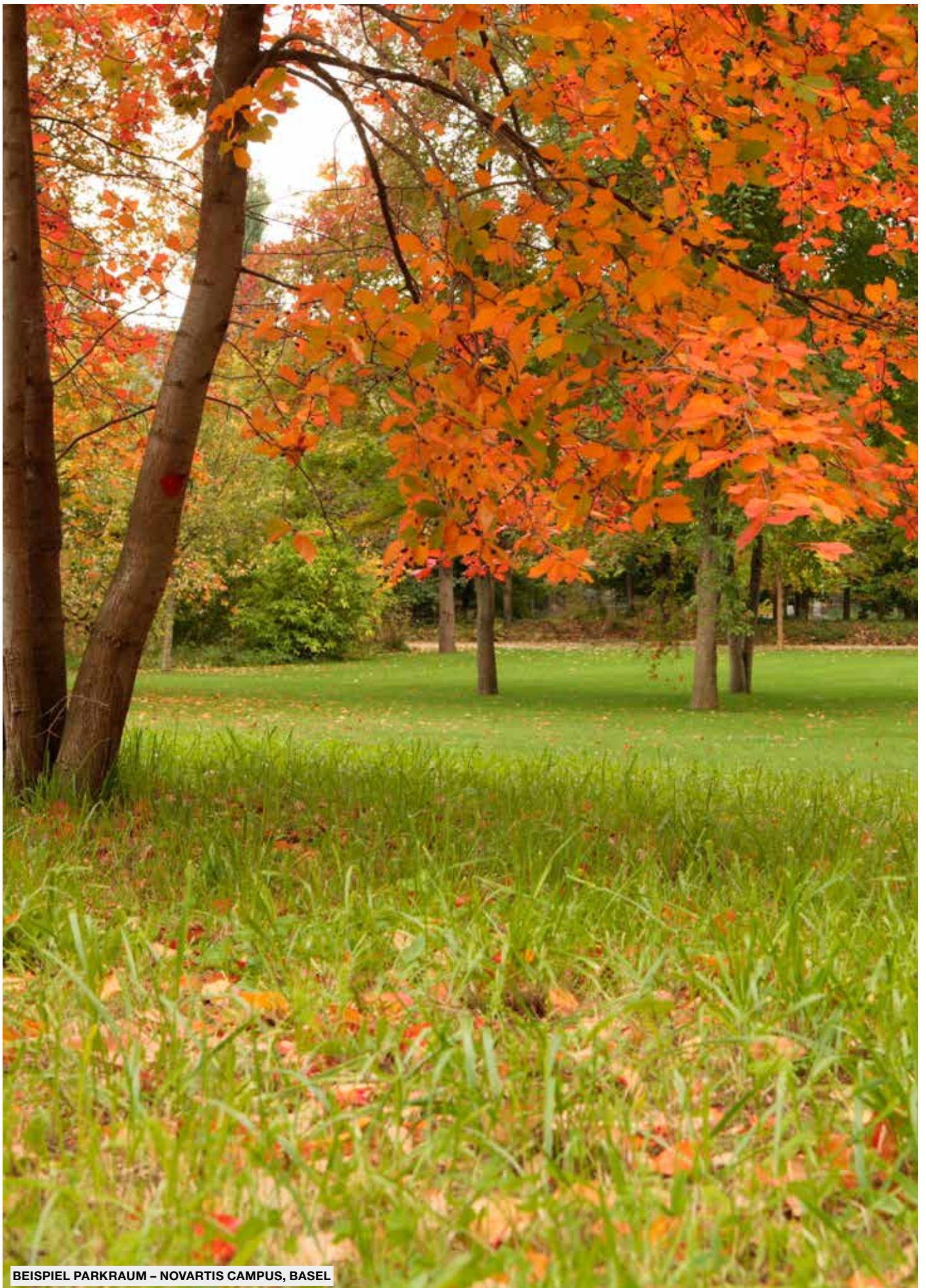
Durch mehr Bäume entlang der Bürgerweide und lockere Baumgruppen innerhalb einer offenen und weiten Wiesenfläche schafft der neue Bürgerpark eine ruhige Atmosphäre innerhalb des durch Verkehr bestimmten Stadtraumes.





Durch den Straßenumbau wird der vom Verkehr bestimmte Anckelmannsplatz zu einem Vorplatz im unmittelbaren Umfeld des neuen S-Bahnhofes aufgewertet.





BEISPIEL PARKRAUM – NOVARTIS CAMPUS, BASEL

Baumgruppen bieten Aufenthaltsqualität im Schatten und sorgen für ein besseres Mikroklima.



BEISPIEL ENTSIEGELTE GEHÖLZINSELN – KORNMARKT, BREGENZ



BEISPIEL TREFFPUNKTE IM SCHATTEN – LINDENHOF, ZÜRICH

# FREIRAUM





# Teilgebiete Freiraum

## Landschaftsachse Horner Geest

# 2

Die Landschaftsachse Horner Geest verläuft auf einer Länge von rund zehn Kilometern entlang der Geestkante vom Hamburger Hauptbahnhof bis nach Öjendorf am östlichen Stadtrand. Über die Jahre sind entlang der Geestkante mehrere Parkanlagen entstanden und bestehende Anlagen wurden aufgewertet. Der Bereich um das Berliner Tor, der zugleich auch Kreuzungspunkt mit dem Alster-Bille-Elbe Grünzug ist, stellt eine der wenigen Zäsuren innerhalb dieser sonst durchgängigen Landschaftsachse dar.

Durch die Reorganisation des Straßenraumes entlang der West-Ost-Achse entstehen Flächen, die mit neuen Stadtbäumen in unregelmäßigen Abständen den landschaftlichen Charakter der Horner Geest aufnehmen. Neben der visuellen Verbindung der Landschaftsachse durch die Neupflanzungen wird Einfluss auf das Mikroklima der Stadt genommen. Schattige Passagen, wasserhaltende Mulden zur Versickerung von Niederschlagswasser und zur Luftkühlung gewährleisten eine Klimaanpassung am Knotenpunkt Berliner Tor: Sie bilden zugleich punktuelle Verbindungselemente zur Biotopvernetzung entlang der Landschaftsachse und fördern die Biodiversität.

Die Landschaftsachse Horner Geest teilt sich im Planungsgebiet in vier Sequenzen: westlich, vom Hauptbahnhof kommend, die Parksequenz am ZOB zwischen Adenauerallee und Kurt-Schumacher-Allee, der Bereich Beim Strohhause, die Berlinertordammbrücke und im Osten die Borgfelder Straße mit dem alten Baumbestand auf der nördlichen Seite der Geestkante.

### **Parksequenz am ZOB**

Bereits im heutigen Bestand lassen parkartige Bereiche rund um den ZOB das Potenzial dieses innerstädtischen Freiraumes vermuten. Die Qualifizierung zu einer innerstädtischen Parksequenz mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten wird aber erst durch das Umstrukturieren der übergeordneten Wegeverbindung ermöglicht. Durch die veränderte Verkehrsführung im östlichen Abschnitt der Adenauerallee besteht die Möglichkeit, die Erdgeschosse der nördlich angrenzenden Gebäude mit Geschäften und weiteren Nutzungen zu beleben. Die Erdgeschoszone wird mit großzügigen Vorflächen in Form einer Promenade kombiniert und geht nach Süden in parkartige Strukturen über. Die Anlieferung der Läden und Geschäfte verläuft in einer Mischnutzung entlang der Promenade. Die Veloroute 8 wird von der Straße Beim Strohhause kommend daran angrenzend geführt. Der heutige, zum Teil mächtige Baumbestand wird durch weitere Neupflanzungen an den Rändern ergänzt. Innerhalb der Parkfläche entstehen offene Bereiche, die anders als die schattigen Bereichen genutzt werden können. Durch die Neuorganisation des Raumes wird ein Quartierspark geschaffen, der zugleich den Auftakt in die Landschaftsachse Horner Geest bildet.

### **Beim Strohhause**

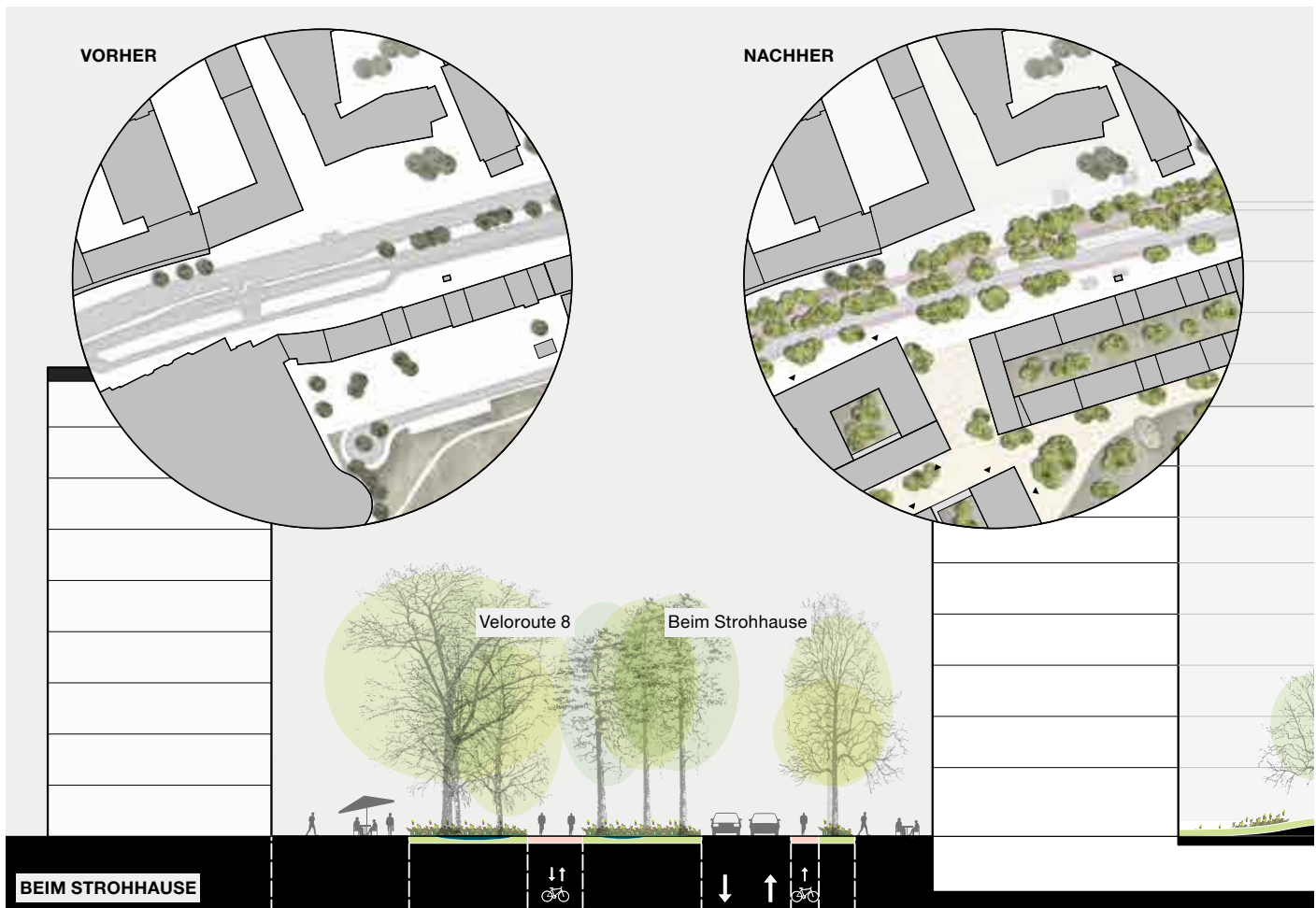
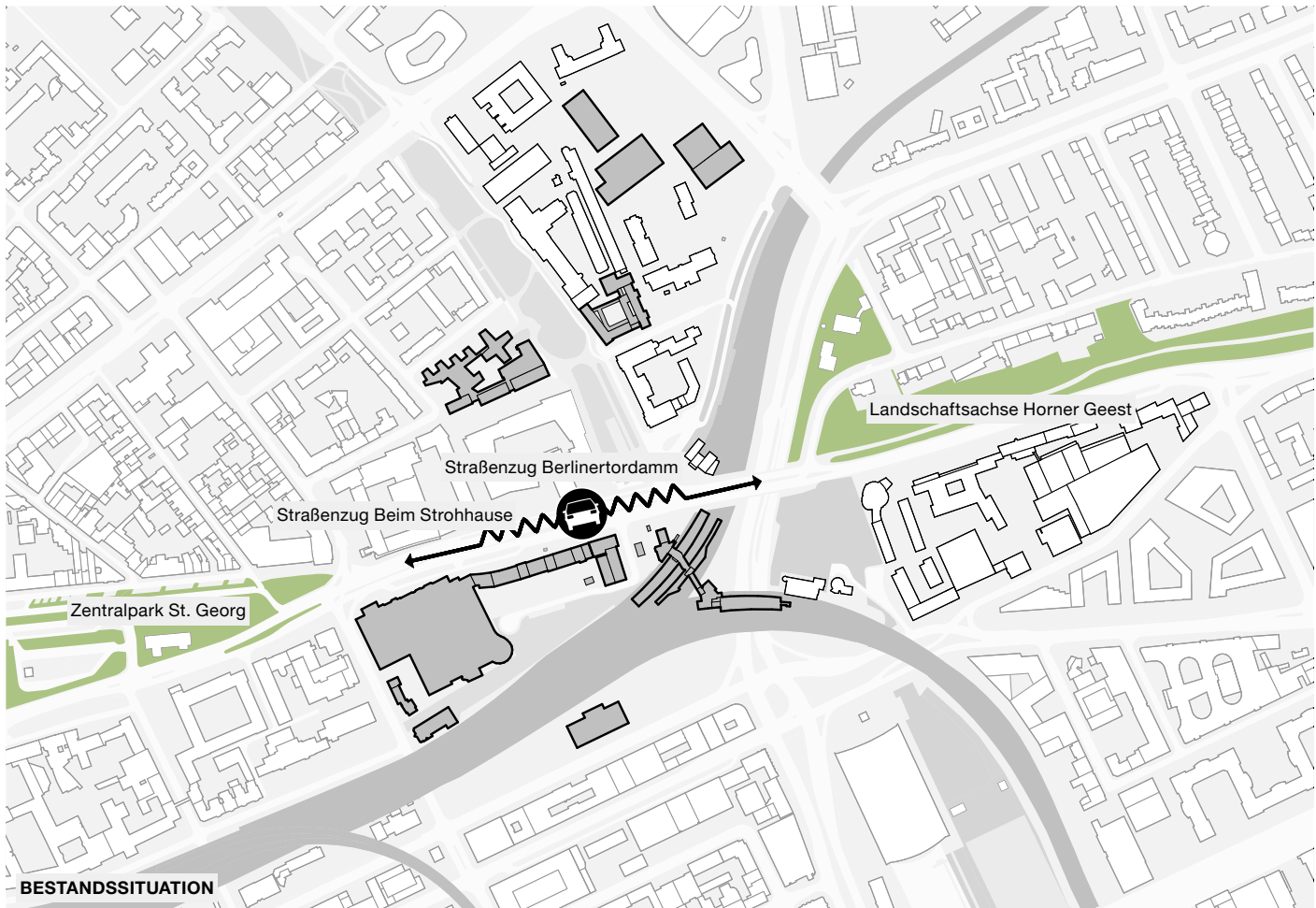
Die Reduktion des Straßenquerschnittes ermöglicht eine deutliche Qualifizierung der Freiflächen zwischen St. Georg und dem südlich liegenden Hammerbrook. Baumgruppen und lockere Baumreihen gliedern den Straßenraum des motorisierten Verkehrs und schaffen visuelle Distanz zu den Gebäuden. Es entsteht eine aktive Erdgeschoszone mit Promenadencharakter, die langfristig das Berliner Tor mit dem Hauptbahnhof über eine attraktive Fußgängeroute verbindet. Die nördlich gelegenen Bereiche nehmen die wichtige Fahrradverbindung der Veloroute 8 auf, welche mittig und unabhängig von der zusätzlichen Fußwegeverbindung geführt wird. Im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Berliner Tor befinden sich zudem die Wege zu den U-Bahneingängen sowie Bereiche für Elektro-Carsharing, Bike-Sharing und Fahrradaufstellflächen.

### **Berlinertordammbrücke**

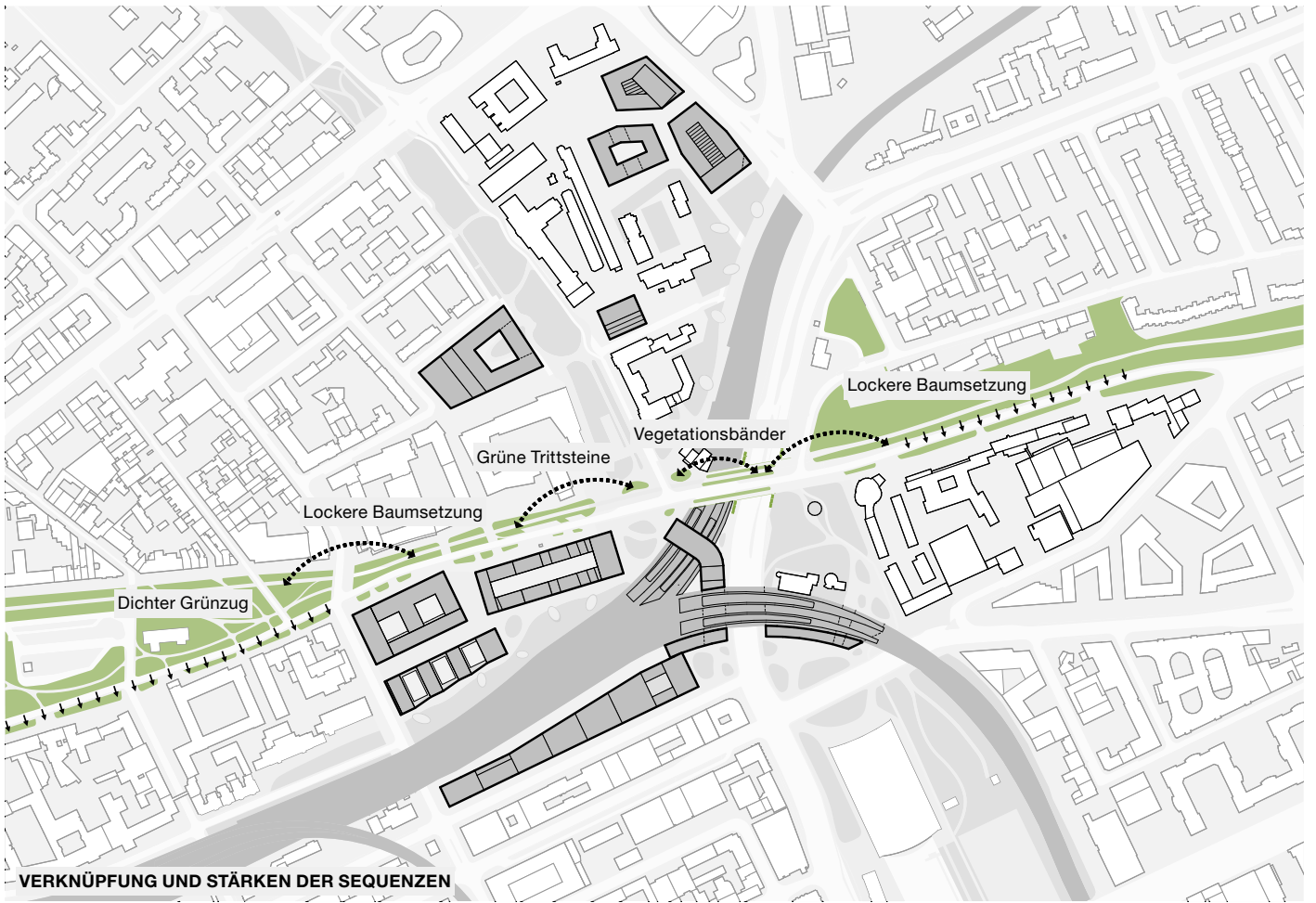
Mit dem Umbau der Berlinertordammbrücke entsteht auf der Brücke ein Vegetationsband, das visuell die Grünzugverbindung über die Brücke leitet. Mit einer zukünftigen Reduktion von Teilen der Verkehrsfläche kann diese visuelle Verbindung durch weitere Vegetationsbänder kräftiger ausgebildet werden.

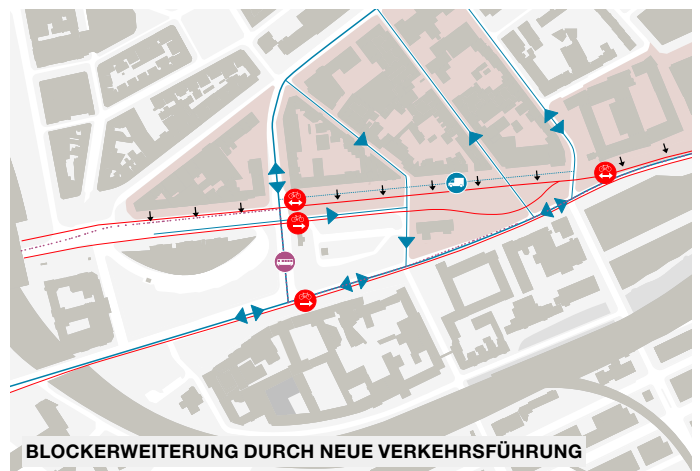
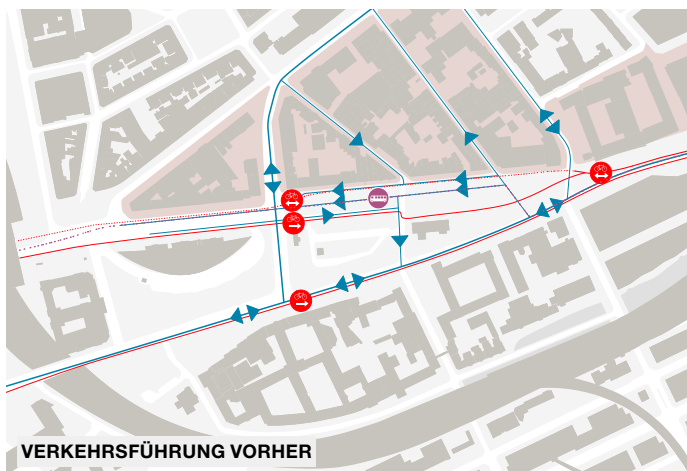
### **Borgfelder Straße**

Nördlich der Borgfelder Straße befinden sich vielfältige Aktivitätsangebote der Landschaftsachse Horner Geest, eingebettet in die Bestandsvegetation mit zum Teil sehr altem Baumbestand. Die Erweiterung der Parkvegetation auf die südliche Straßenseite wird durch eine Reduktion der Straßenflächen ermöglicht. Wie Beim Strohhause bildet die neue Stadtvegetation an der Borgfelder Straße eine attraktive Vorzone vor den Gebäuden, die zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten offenhält.

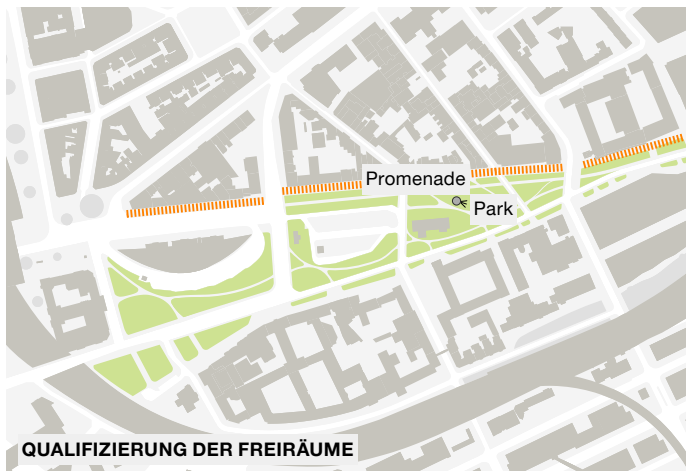


Die Horner Geest, Landschaftsachse vom Hauptbahnhof bis zum Stadtrand, wird verbunden und erweitert.





Die Verminderung der Fahrspuren ermöglicht es am ZOB, den Park auszubauen und die anliegenden Erdgeschosszonen zu beleben.





Lindenstraße

Promenade

Veloroute 8

Lichtung

Lichtung

Kurt-Schumacher-Allee

Hammerbrookstraße

Die Reduktion der Fahrspuren Beim Strohhouse ermöglicht einen baumbestandenen Stadtboulevard. In diesen wird auch die Veloroute 8 integriert.



Promenade

Veloroute 8

Beim Strohhouse

U-Bahn

U-Bahn

E-Carsharing

U-Bahn

Bahnhofsvorplatz Nord



Wasserspiel

Vegetationsbänder

Berlinertordamm

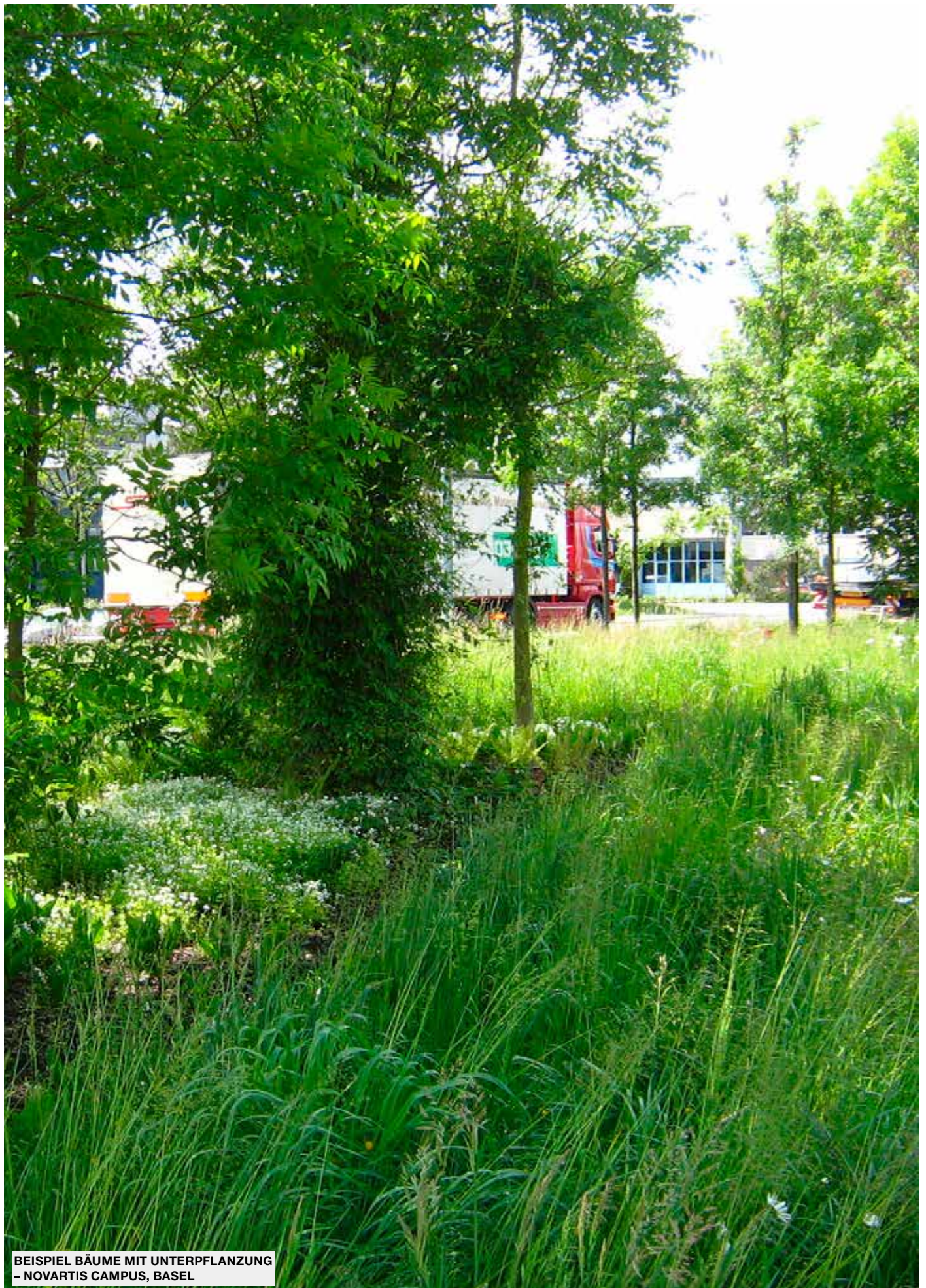
Bahnhofsvorplatz Nord

Die Reduktion der Borgfelder Straße auf zwei Fahrspuren ermöglicht eine Promenade und Baumpflanzungen.





Borgfelder Straße



**BEISPIEL BÄUME MIT UNTERPFLANZUNG  
- NOVARTIS CAMPUS, BASEL**

Dichte Vegetationsflächen und Gehölze in versickerungs-  
fähigen Belägen flankieren die Straßen.



BEISPIEL BÄUME IN WASSERDURCHLÄSSIGEN  
SCHOTTERFLÄCHEN - ELSÄSSER TOR, BASEL

# FREIRAUM



# Teilgebiete Freiraum Linearer Spiel- und Sportpark



Durch Aufwertung des Jürgen-W.-Scheutzw-Parks und die Umnutzung der Stellplatzfläche auf der Überdachung der Abstellgleise der U-Bahn am Westphalensweg entsteht entlang der Bahntrassen ein neuer linearer Park. Dieser bildet einen Verbindungsraum innerhalb des Stadtgefüges am Berliner Tor.

Die neue Wegeführung verbindet die Stadtteile Hohenfelde und Hammerbrook: beginnend am südöstlichen Rand von St. Georg an der Wallstraße, entlang des Westphalenswegs den Gleisen folgend bis zum Ende des Jürgen-W.-Scheutzw-Parks. Beide Bereiche werden im Zuge der Neubauten und einer damit einhergehenden Neuorganisation der angrenzenden Gebäudestrukturen miteinander verknüpft. So zieht sich der Baumbestand des HAW-Campus wie ein vegetativer Rücken bis auf die ehemalige Stellplatzfläche des Westphalenswegs. Der Jürgen-W.-Scheutzw-Park verknüpft sich mit Wegen und Plätzen mit der Landschaftsachse Horner Geest. Beide Teile werden mit Spiel- und Sportangeboten ausgestattet und zu einem aktiven Band entlang der Gleisanlagen qualifiziert.

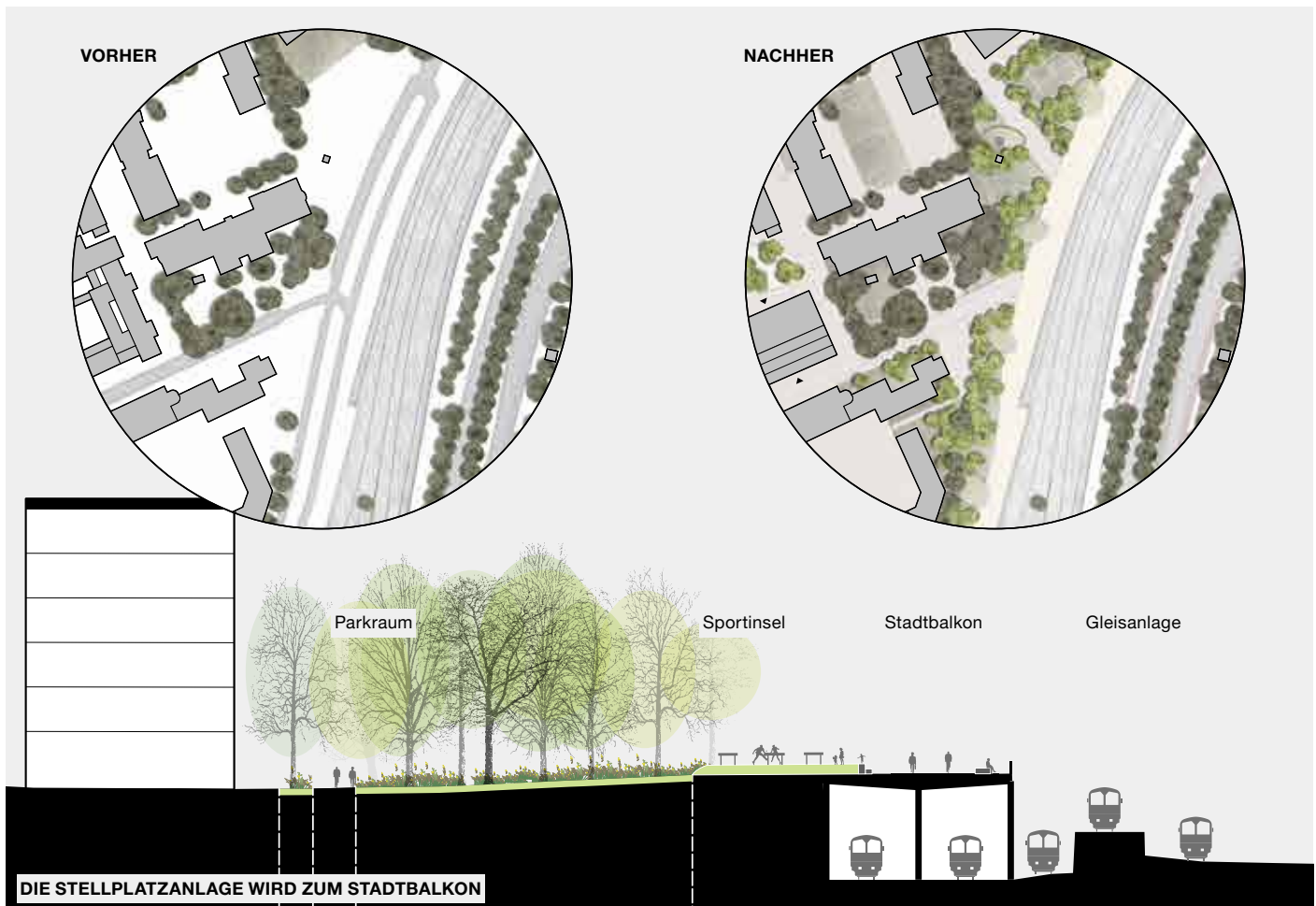
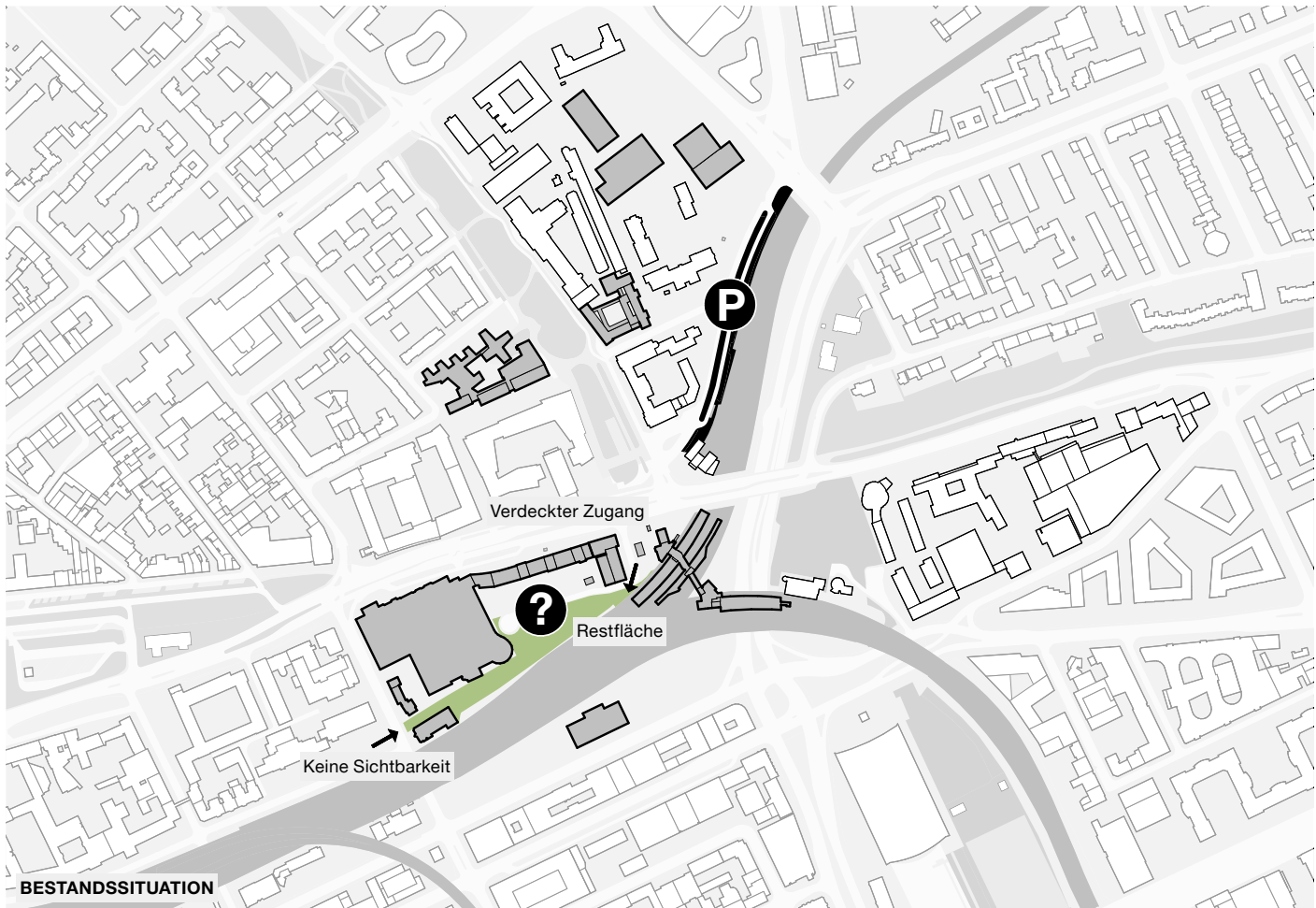
## **Stadtbalkon**

Im Rücken des Westphalensweges befinden sich neben den Institutsgebäuden des HAW-Campus die denkmalgeschützten Gebäude der Hauptfeuerwehrwache am Berliner Tor und des Gymnasiums Klosterschule. Der zum Teil vorhandene Baumbestand wird durch klimaresiliente Zukunftsbäume ergänzt. Er wird zu einem sichtbaren und verbindenden Vegetationskörper bis zur Kante der Stellplatzfläche verdichtet. An dessen äußerer Kante liegt der Stadtbalkon mit vielfältigen Sitzgelegenheiten und mit Ausblick auf die tieferliegenden Bahngleise und die Stadtkulisse. Eine großzügige, befestigte Freifläche zwischen Bäumen und Aussichtsterrasse dient dem Flanieren ebenso wie dem Radverkehr und der sportlichen Nutzung. Geometrisch gefasste und zum Teil höherliegende Spiel- und vor allem Sportflächen bereichern das Nutzungsangebot und schaffen so einen Erholungs- und Freizeitort, der ganztägig nutzbar ist.

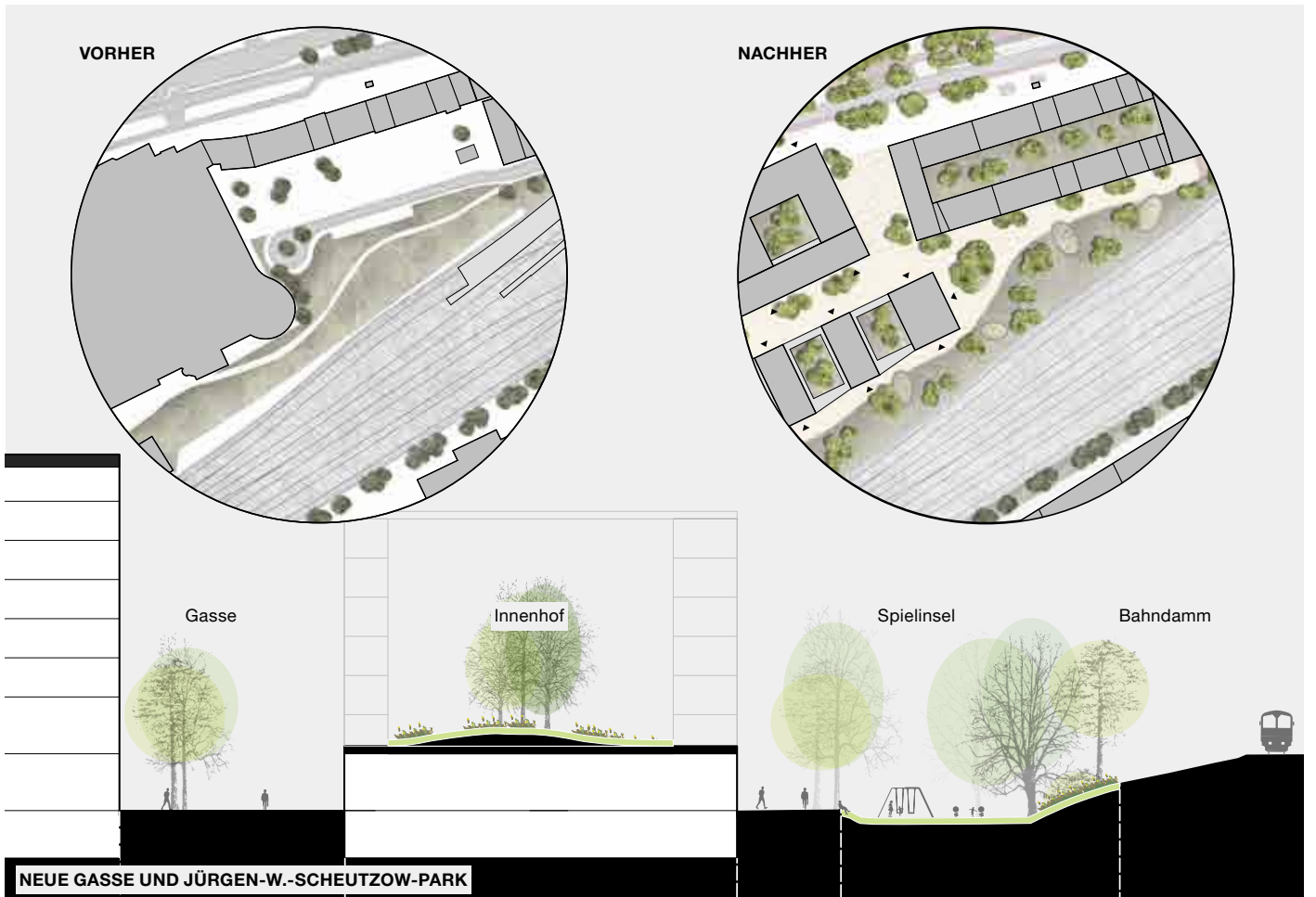
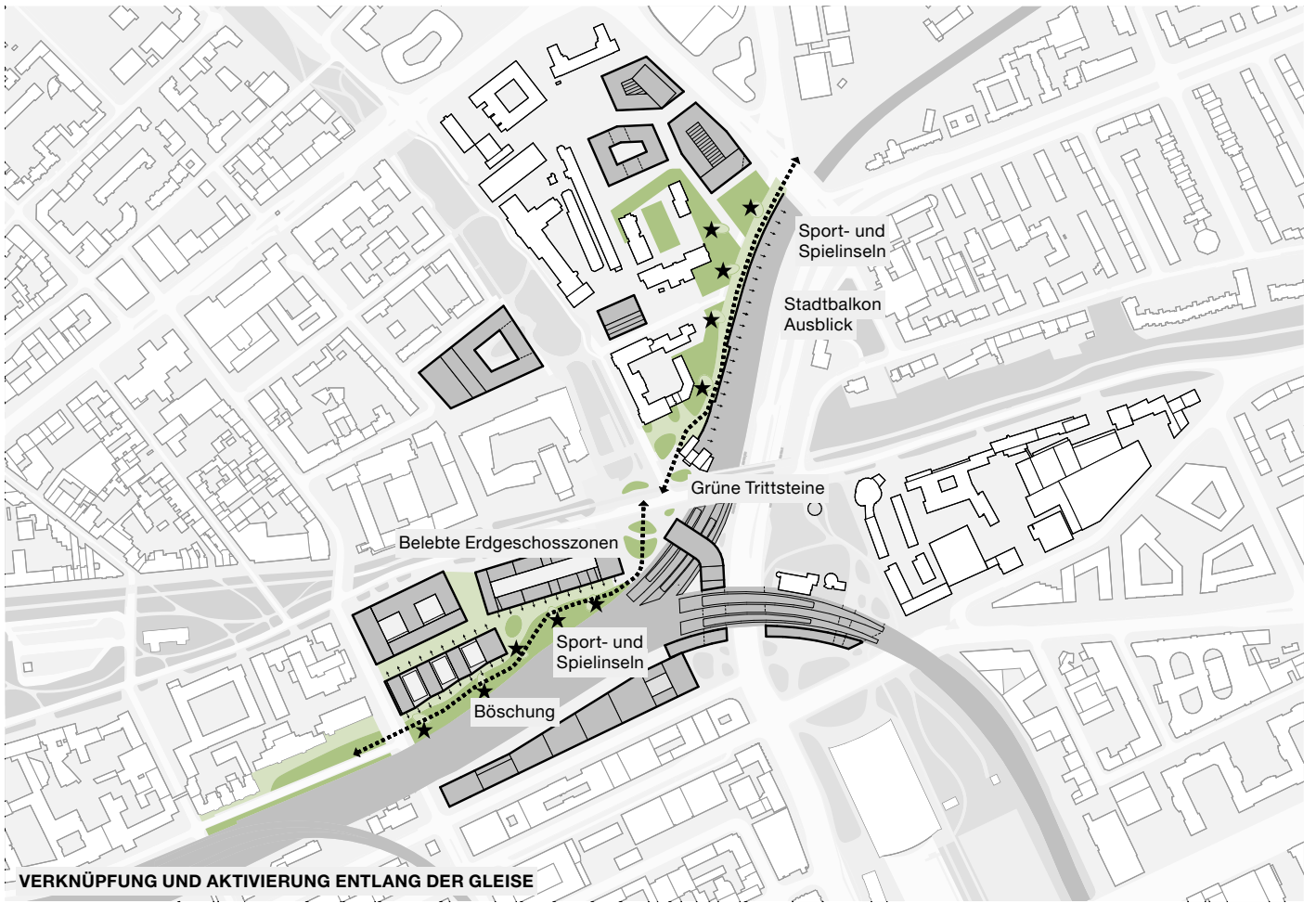
## **Jürgen-W.-Scheutzw-Park**

Zwischen dem nördlichen Bahnhofsvorplatz, der Straße Beim Strohhause, der Hammerbrookstraße und den Gleisanlagen befindet sich rückwärtig der Gebäude bereits heute der Jürgen-W.-Scheutzw-Park. Mit der perspektivischen Neubebauung des Areals werden neue Verbindungen im Freiraum zwischen den Gebäuden und entlang der Gleise geschaffen. Eine große Freitreppe zwischen den Gebäuden führt in die in Längsrichtung verlaufende Gasse. Diese soll auf beiden Seiten durch aktive Erdgeschossnutzungen belebt werden. Eingebettet zwischen den Gleisanlagen und den Gebäuden wird der bestehende Park großflächig qualifiziert. Im Bereich der Bahnböschung schaffen lockere Baumgruppen Distanz zu den Gleisen, aber auch

eine hohe Einsehbarkeit in die Längsrichtung des Raumes. Über Sichtbeziehungen werden die einzelnen, geometrisch gefassten Spielinseln miteinander verknüpft. Diese beherbergen ein für die verschiedenen Altersgruppen abgestimmtes vielfältiges Bewegungsangebot.



Ein ganz neuer Park entsteht am HAW-Campus. Er verknüpft den südlichen Jürgen-W.-Scheutzwow-Park über Sport- und Spielflächen hinweg mit dem Bahnhofplatz.





Lohmühlenpark

HAW-Bibliothek

Hauptfeuerwache  
Berliner Tor

Aufstellflächen  
und Zufahrt der  
Hauptfeuerwache  
Berliner Tor

Mit dem Campus der HAW im Hintergrund öffnet sich der neue Stadtbalkon in Richtung Süden. Einzelne Sportinseln und die großzügige Bewegungsfläche ermöglichen vielfältige Aktivitäten am Gleis.





Sportfeld

Basketball

Kiosk

Gymnasium  
Klosterschule

Schach/Trampolin

Tischtennis

Stadtbalkon

Badminton



Der Jürgen-W.-Scheutow-Park wird mit Spielinseln und Baumpflanzungen erweitert. Direkt an den Park grenzt die Neubebauung Beim Strohhause mit einer aktiven Erdgeschosszone an.



Beim Strohhouse

Bahnhofsvorplatz Nord

Bahnhof Berliner Tor

X  
+ 40.80 m

Kletterspiel

Stadt der Kinder

Jürgen-W.-Scheutzw-Park

Kleinkindspiel

X  
+ 40.80 m

V-VI  
+ 25.60 m

V-VI  
+ 25.60 m

Spaldingstraße

V-VI  
+ 25.60 m

V-VI  
+ 25.60 m

V-VI  
+ 25.60 m



Die Stellplatzanlage am Westphalensweg wird zum Stadtbalkon mit vielfältigen Sitzgelegenheiten samt Ausblick auf die tieferliegenden Bahn-  
gleise und die Stadtkulisse.





**BEISPIEL STADT DER KINDER – FREILAGER, ZÜRICH**



**BEISPIEL AUSBLICK UND AKTIVITÄT – FREITREPPEN AN DER HCU, HAMBURG**

Vielfältige Aktivitäten für jede Altersgruppe finden Platz im neuen Park. Neben großflächigen und frei bespielbaren Arealen soll es kleinere Nischen für spezifische Nutzungen geben.

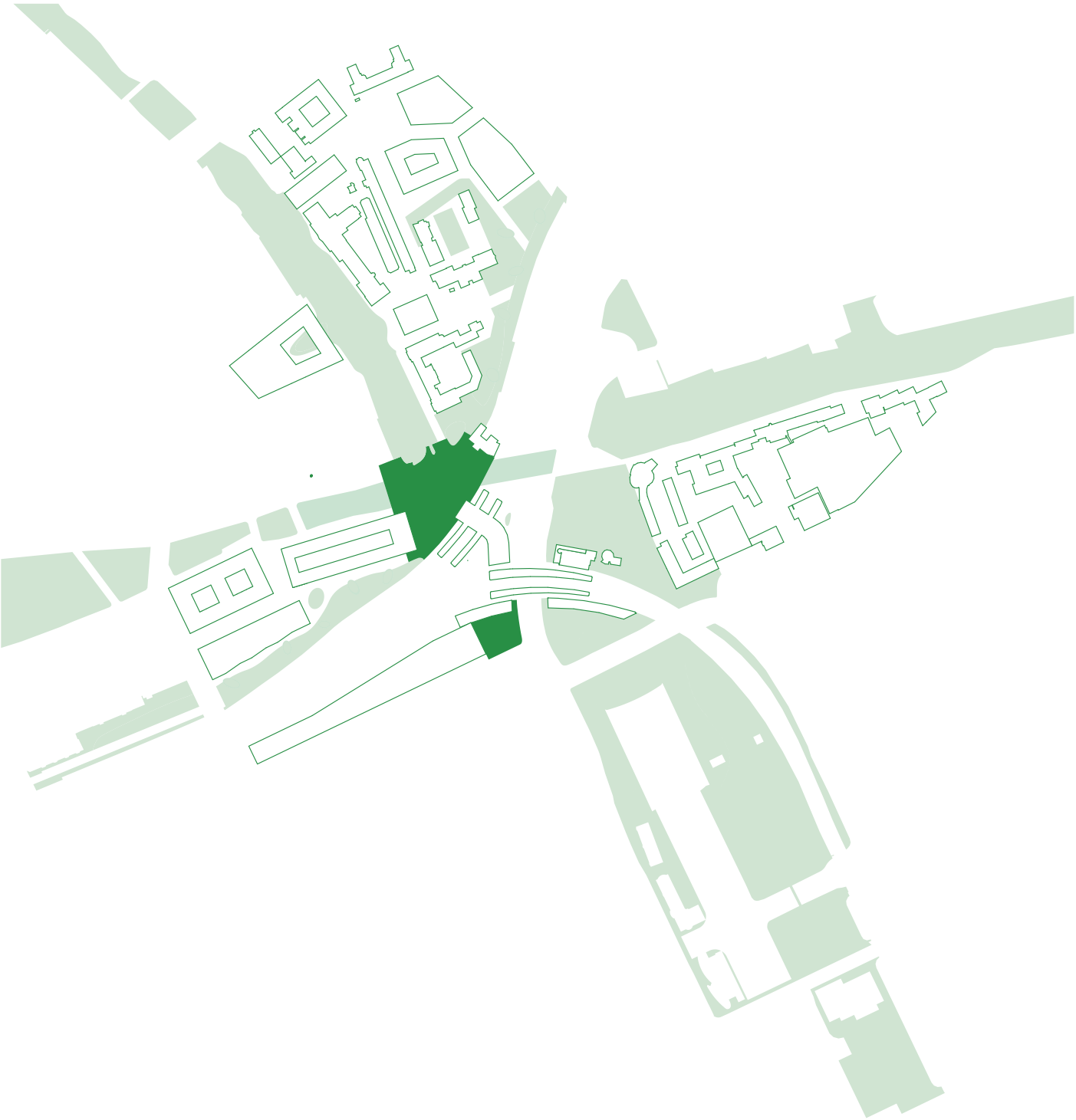


**BEISPIEL EINGEBETTETE SPORTBEREICHE –  
LOHSE PARK HAFENCITY, HAMBURG**



**BEISPIEL KINDERSPIEL IN GEHÖLZEN – PLATZSPITZ PARK, ZÜRICH**

# FREIRAUM





# Teilgebiete Freiraum

## Bahnhofsvorplätze am Berliner Tor



Am Berliner Tor treffen die angrenzenden Stadträume entlang des Alster-Bille-Elbe Grünzugs und der Landschaftsachse Horner Geest aus allen vier Himmelsrichtungen zusammen. Die Bahnhofsplätze am Berliner Tor stellen ein wichtiges infrastrukturelles Scharnier und zugleich verbindendes Element dieser Achsen dar. Steigende Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr, der Ausbau zum Regionalbahnhof und der Umbau mit mehreren Aus- und Eingängen auf den verschiedenen Stadtniveaus machen den Bahnhof Berliner Tor zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Hamburgs. Die durch die veränderte Verkehrsführung freiwerdenden Flächen werden den Bahnhofsplätzen zugeschlagen, sodass nicht nur funktionale Transiträume, sondern im Stadtbild ablesbare Plätze entstehen. Über die Freiraumgestaltung wird neben der Verkehrsinfrastruktur. Insbesondere auch stadtoökologischen Belangen und dem Bedürfnis nach öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität entsprochen.

### **Bahnhofsvorplatz Nord**

Die nördliche Bahnhofsvorplatz wird durch Gehölzinseln und Bänke, die die Besucherströme im Raum lenken, geprägt. Die Fläche überspannt visuell die Straße und integriert die Eingänge der U-Bahn in das Raumgefüge. Neben dem Zugang zur S-Bahn und der Regionalbahn bietet der nördliche Bahnhofsvorplatz Raum für weitere Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs. Die U-Bahnlinien U2, U3 und U4 verlaufen unter der Platzfläche, erreichbar durch einen großzügigen Eingang vor dem Bahnhofsgebäude und weiteren Eingängen am Lohmühlenpark und der Straße Beim Strohhause. Neun Buslinien verkehren in beiden Richtungen. Ihre Haltestellen mit Wartebereichen befinden sich mittig auf der Platzfläche und ermöglichen kurze Wege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln. Zusätzlich zu den Linienbussen kann auch der Schienenersatzverkehr bedient werden.

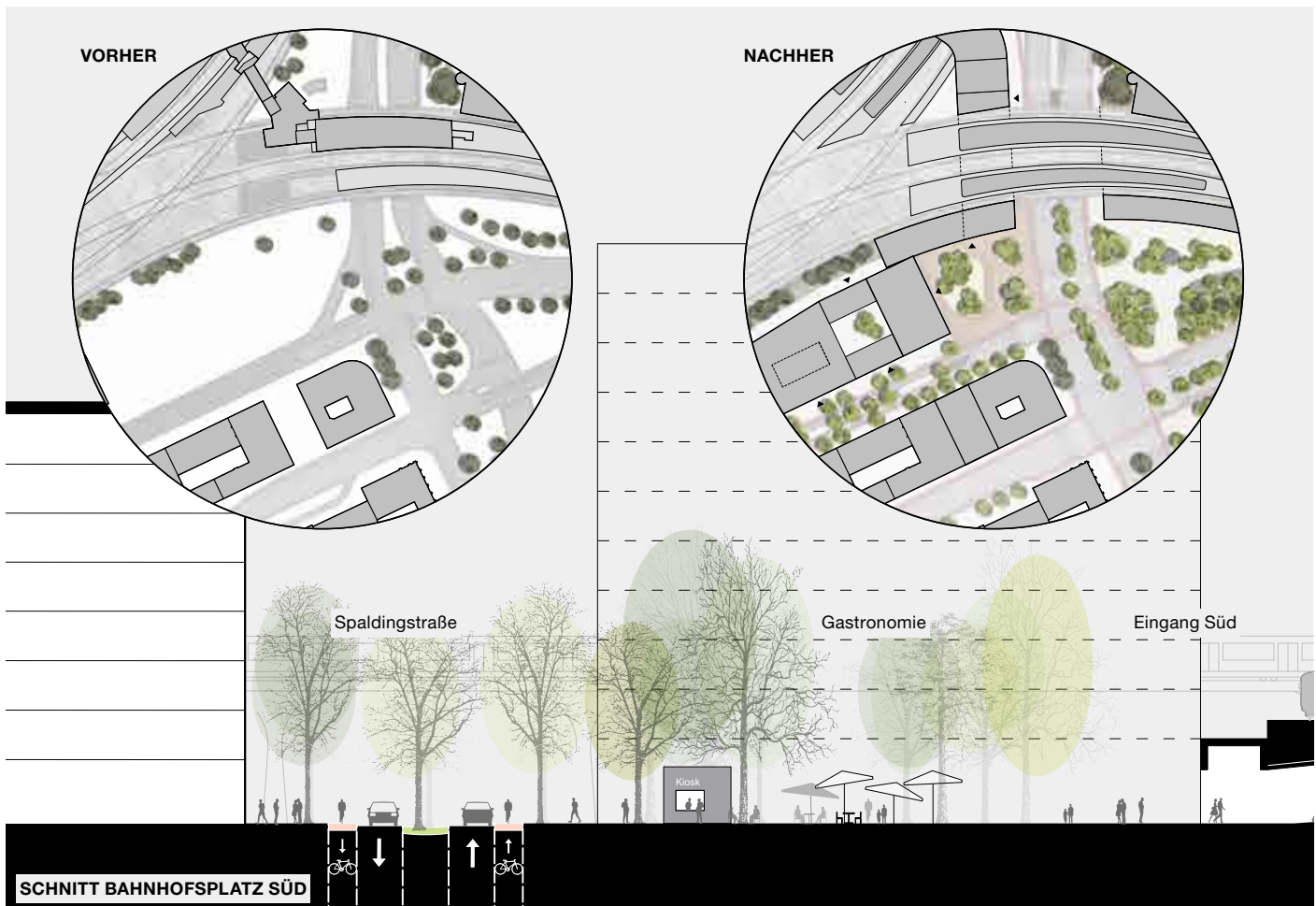
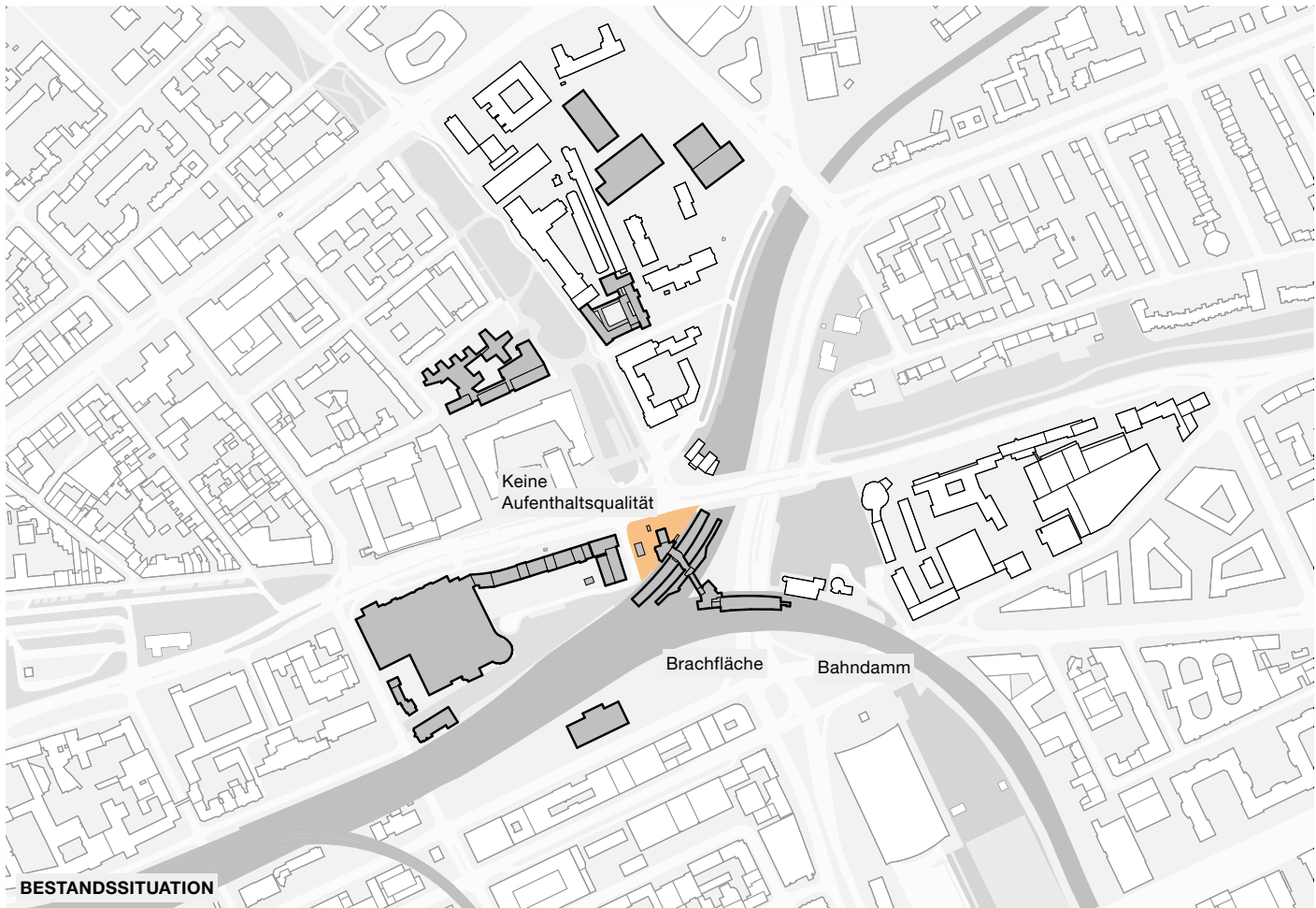
Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) erhält mit dem neuen Gebäude in direkter Nähe zum Haupteingang des Bahnhofes sichtbare Präsenz. Die Carsharing-Parkplätze befinden sich zwischen den Vegetationsflächen Beim Strohhause. Zentral am Abzweig Berliner Tor befinden sich der Taxistand sowie auf beiden Platzteilen Abstellflächen für Elektroroller. Den Fahrradierenden der Veloroute 8, der Freizeitrouten und der straßenbegleitenden Fahrradwege wird dezentral ein Angebot an Fahrradstellplätzen geboten. Ausreichende Bike+Ride-Abstellanlagen (inklusive gesichertem Parken) in direkter Nähe zu den Haltestellenzugängen sorgen für eine optimale Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Durch das Sammeln und Organisieren der vielfältigen Funktionen wird trotz des großen Flächenbedarfs an dieser Stelle die Ausbildung eines attraktiven Freiraums ermöglicht. Lange Sitzbänke für den konsumfreien Aufenthalt im Freien ebenso wie Bereiche für gastronomische Nutzung beleben

den Ort bei Tag und in den Abendstunden. Eine Wasserfläche zur Luftkühlung und Aufnahme des Oberflächenwassers, ebenso wie ein Brunnen mit freiem Zugang zu Trinkwasser, komplementieren das Nutzungsangebot im öffentlichen Raum.

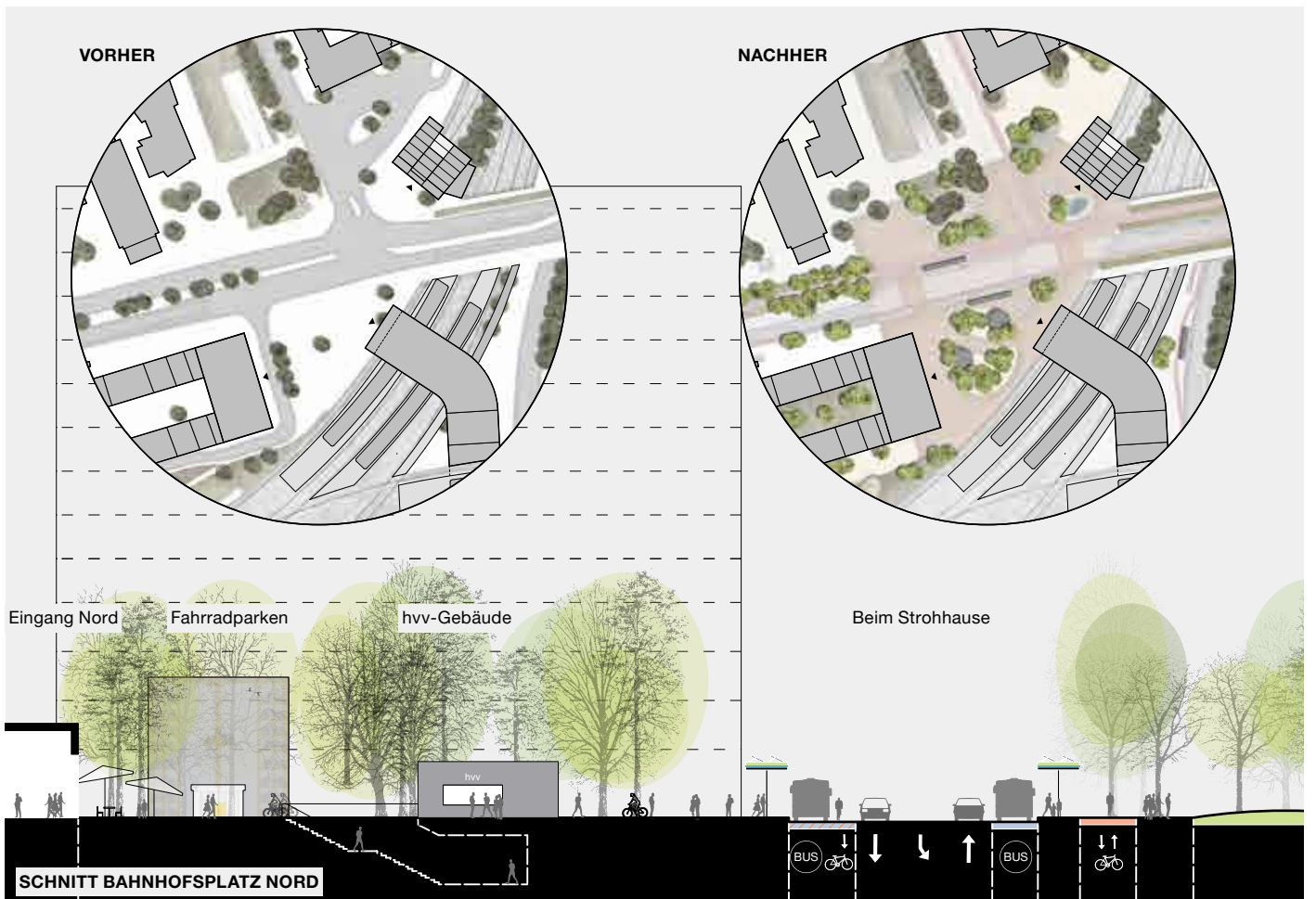
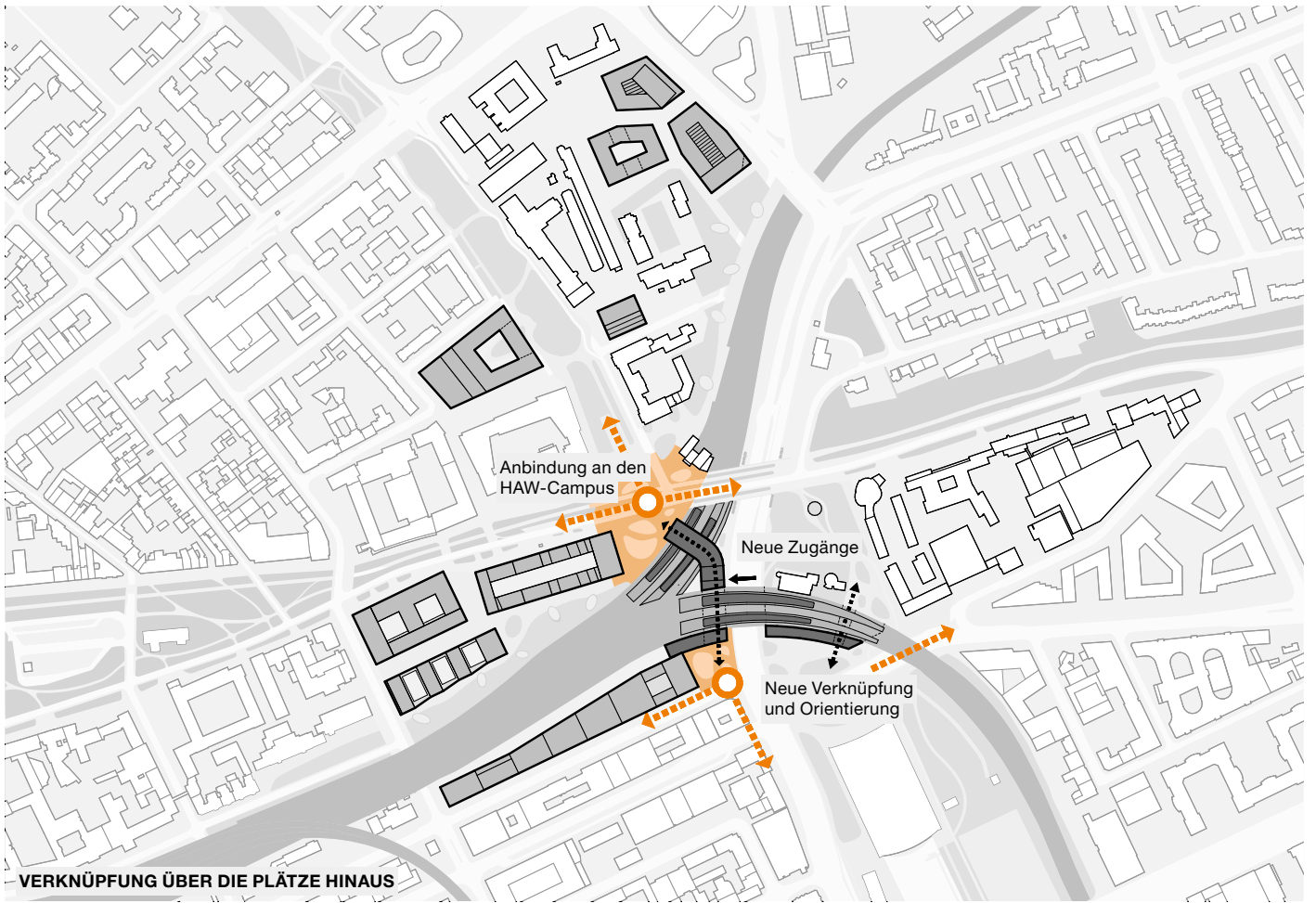
Die visuelle und ökologische Verknüpfung der Stadtvegetation in das übergeordnete Freiraumsystem der Stadt schafft zudem eine Verbindung in den gesamten Stadtraum.

### **Bahnhofsvorplatz Süd**

Mit der neuen städtebaulichen Setzung an der Spaldingstraße und der Ausformulierung des südlichen Bahnhofszugangs entlang des Bahndamms entsteht ein gefasster Platzraum. Dieser bezieht die gegenüberliegende Fassade des denkmalgeschützten Kontorhauses Spaldingstraße 218 in die Raumfigur mit ein. Durch Sichtbeziehungen in den angrenzenden Stadtraum wie den Anckelmannsplatz und den Berliner Bogen wird die Orientierung im Raum gefördert. Auf dem neuen Bahnhofplatz lenken Gehölzinseln mit hoch aufgeasteten Stadtbäumen und langen Bänken die Besucherströme aus dem angrenzenden Stadtraum zum Eingang des Bahnhofes Berliner Tor. Neben Sitzgelegenheiten beleben ein Kiosk, Außenflächen der Gastronomie und ein Trinkbrunnen den Ort. Die Oberflächen der Gehölzinseln sind durchlässig, so dass das anfallende Regenwasser der gesamten Platzfläche versickern kann. Sie tragen wie die Vegetation aus klimaangepassten Zukunftsbäumen zur Resilienz des Stadtraumes bei. Direkt an den Bahnhofsvorplatz angrenzende Wartee- und Stellplätze für Taxen, Carsharing-Fahrzeuge, Fahrräder, Bike-Sharing und Elektroroller fördern zudem den schnellen Wechsel der Mobilitätsformen.



Neue Zugänge zu den Gleisen ermöglichen einen Bahnhofsvorplatz im Süden sowie eine Neuorganisation des nördlichen Platzes.





Erhabene Grüninsel

Cafébestuhlung

U-Bahn

Trinkbrunnen

Taxi

U-Bahn

U-Bahn

Bushaltstelle

Bushaltstelle

U-Bahn

hvv-Gebäude

Trinkbrunnen

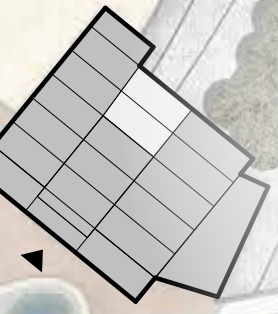
Fahrradparken

Stadtrad

E-Carsharing

Neben den vielfältigen Mobilitätsangeboten rund um den Bahnhof Berliner Tor entstehen mit den beiden Bahnhofsvorplätzen Orte mit hoher Aufenthaltsqualität.

Fahrradständer



Wasserspiel

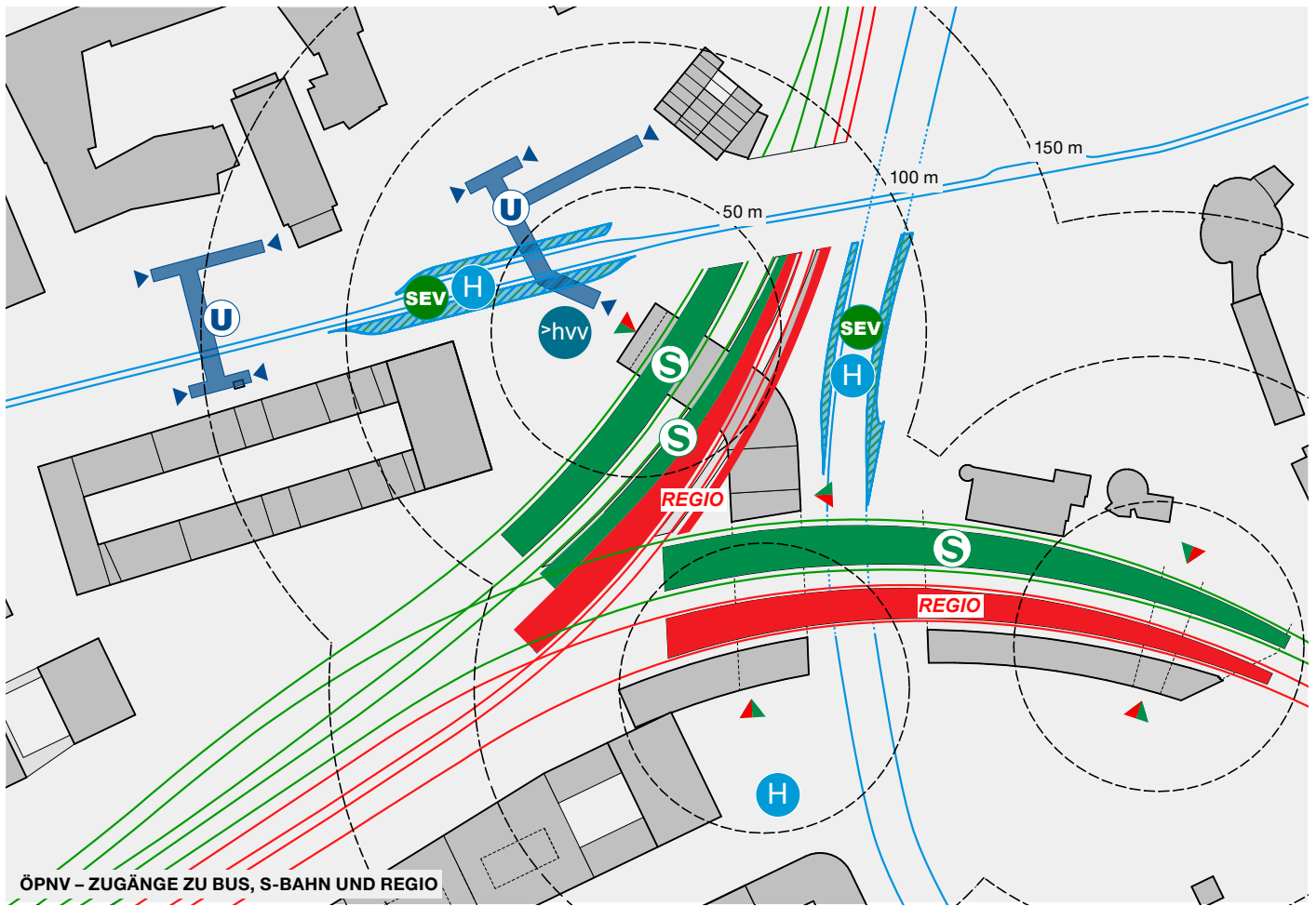
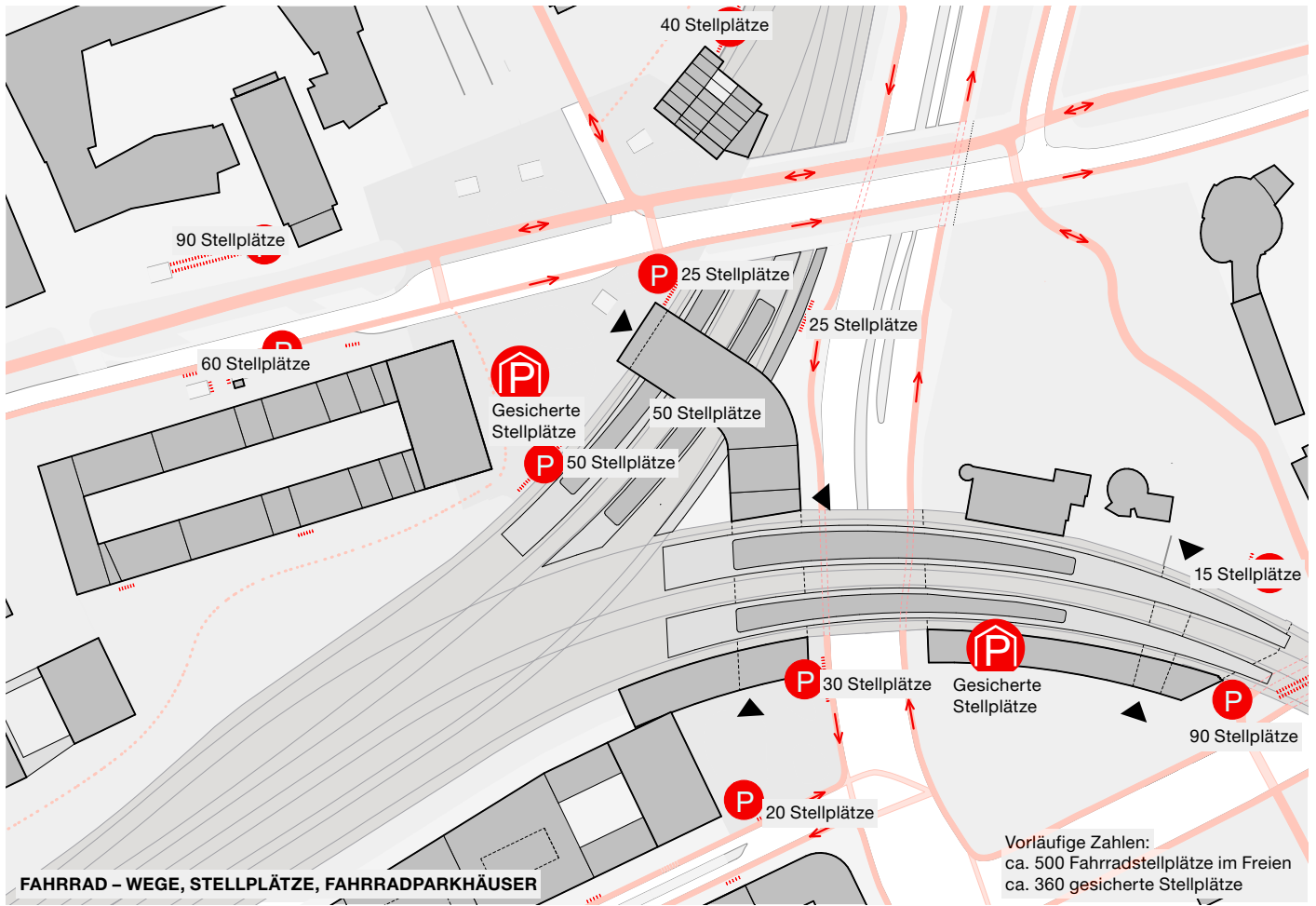


Trinkbrunnen

Gastronomie

Kiosk

Taxi



Beide Bahnhofsvorplätze nehmen wichtige Verkehrs- und Versorgungsfunktionen auf.



Das wichtigste infrastrukturelle Drehkreuz im Projektgebiet ist der Bahnhof Berliner Tor mit seinen beiden Bahnhofsvorplätzen. Er bildet ein Mobilitäts-Hub zwischen der S-Bahn, der Regionalbahn, der U-Bahn, den Bussen (inkl. Express- und Metrobuslinien), Schienenersatzverkehr sowie privatwirtschaftlichen Angeboten des Transportes. Durch die gesamtheitliche Betrachtung gelingt es, den Raum neu zu organisieren und neu zu strukturieren.

### Bahnhofsvorplatz Nord

Eine Platzfläche überspannt die Straße Beim Strohhause und den Berlinertordamm. Sie verbindet visuell das Bahnhofsgelände mit den Eingängen der gegenüberliegenden U-Bahn. Zwei Bushaltstellen befinden sich zentral auf dem Platz und nehmen den regulären Busverkehr sowie den möglichen Schienenersatzverkehr stadteinwärts und stadtauswärts auf. Durch weitläufige Übergänge vor und hinter den Bushaltstellen werden die Querungsmöglichkeiten weiter verbessert und optimiert. Der hvv switch Punkt wird weiter ausgebaut und neben dem Elektro-Carsharing auch Stellplätze für Elektroroller und Taxi-Wartepunkte aufnehmen. Die Veloroute 8 und der Bahnhof als Mobilitäts-Hub erfordern zudem großzügige Fahrradstellplätze und ein Fahrradparkhaus.

### Bahnhofsvorplatz Süd

Neben der neuen Verknüpfung mit dem Bahnhof Berliner Tor und dem direkten Zugang zur S-Bahn, dem Regionalverkehr und einer Metrobuslinie verbindet der südliche Bahnhofsvorplatz zusätzlich die Bushaltestellen an der Bürgerweide (Linie 154 und 160).

Auf dem Platz befindet sich ein Angebot an Carsharing, Elektrorollern, Taxi-Wartepunkten und Fahrradstellplätzen. Auf dem Anckelmannsplatz, in direkter Nachbarschaft zum südlichen Bahnhofsvorplatz, werden zudem überdachte Fahrradstellplätze im Neubau entlang des Bahndamms vorgehalten. Die Attraktivität des Platzes wird zudem durch ein gastronomisches Angebot in den angrenzenden Gebäuden und eine öffentliche WC-Anlage gefördert.



Der neue Bahnhofsvorplatz Nord erstreckt sich über die Straße hinweg und verknüpft auch den Lohmühlenpark mit dem HAW-Campus. Gehölzinseln verbessern das Mikroklima.







Neben den vielfältigen Mobilitätsangeboten rund um den Bahnhof Berliner Tor laden die beiden Bahnhofsvorplätze mit neuer Aufenthaltsqualität zum Ankommen und Verweilen ein.





BEISPIEL WASSERSPIEL – FESTSPIELHAUS BREGENZ, BREGENZ



BEISPIEL GEHÖLZINSEL MIT BANK – LOHSE PARK, HAMBURG

Auf den Bahnhofsplätzen wird eine gute Erreichbarkeit mit einer hohen Aufenthaltsqualität wie auch bei den hier gezeigten Plätzen vereinbart.



BEISPIEL AUFENTHALT AM BAHNHOF – SCHWEIZERISCHES LANDESMUSEUM, ZÜRICH

# STÄDTEBAU



# Städtebauliche Teilräume

## S-Bahnstation Berliner Tor



Die DB Station&Service AG plant einen umfangreichen Um- und Ausbau der S-Bahnstation Berliner Tor. Die Kapazitäten der heutigen Station werden aufgrund stetig wachsender Fahrgastzahlen in Zukunft voraussichtlich deutlich überschritten. Die Zahlen der derzeit täglich rund 170.000 Ein- und Aussteigenden an der Station sind in den letzten Jahren zudem bereits stärker angestiegen als ursprünglich prognostiziert. Insbesondere die bestehende Fußgängerbrücke vom Vorplatz an der Straße Beim Strohhause über die Gleise der S-Bahnlinien S1 (Barmbeker S-Bahn) und des Regional- und Fernverkehrs in Richtung Lübeck zum Bahnsteig der S-Bahnlinien S2 (Bergedorfer S-Bahn) ist für die zu erwartenden Fahrgastzahlen nicht ausreichend dimensioniert. Gleichzeitig wird zur weiteren Entlastung des Hauptbahnhofs der Ausbau der Station Berliner Tor zum Regionalbahnhof diskutiert.

Die beabsichtigte zukünftige Stärkung und Nachverdichtung des Stadtraums im unmittelbaren Umfeld der Station sowie die geplante Einführung der neuen S-Bahnlinie S4 nach Rahlstedt und Bad Oldesloe bis Ende der 2020er Jahre führen in Zukunft zu zusätzlichen Verkehren im Bereich der Bahnstation Berliner Tor. Darüber hinaus wird die S-Bahnstation bereits heute durch eine große Anzahl von Personen als reine fußläufige Querverbindung zwischen der höher gelegenen Straße Beim Strohhause und dem niedriger gelegenen Straßenzug Bürgerweide/Anckelmannsplatz genutzt. Neben den funktionalen Anforderungen eines klassischen Bahnhofgebäudes soll der neue Bahnhof daher vor allem auch der städtischen Verknüpfung dienen.

Der Entwurf des Bahnhofs besteht aus einem gefalteten und gebogenen Baukörper, der zwischen den zwei unterschiedlichen Niveaus vermittelt und den Höhenversprung der Geestkante ausgleicht. Auf dem höher gelegenen Niveau am nördlichen Bahnhofsvorplatz schwebt der Bau über den Gleisen und legt sich auf die Geestkante. An dem niedriger gelegenen Niveau an der Spaldingstrasse/Bürgerweide sticht er durch den Bahndamm durch. Dadurch entstehen ein neuer Südzugang und ein neuer Bahnhofsvorplatz auf dem derzeit unbebauten Grundstück. Die Zugänge zu den Bahnsteigen gehen aus der Bahnhofspassage nach unten bzw. nach oben ab. Mit einer Breite von circa 24 Metern bietet der Neubau zusätzlichen Platz für weitere Funktionen. Als Shop-in-Shop-Konzept können hier Geschäfte und weitere Angebote in freistehenden Boxen untergebracht werden.

Ergänzt wird der Bau mit vorgesetzten eingeschossigen S-Bahnbögen am Anckelmannsplatz und am südlichen Bahnhofsvorplatz. Diese folgen mit einer Tiefe von circa 10 bis 15 Meter dem bestehenden Bahndamm. Neben der Adressbildung und Sichtbarmachung des Bahnhofs dienen sie zudem der Belebung. Hier finden zahlreiche aktive Erdgeschossnutzungen wie Kiosk, Imbiss, Bäcker,

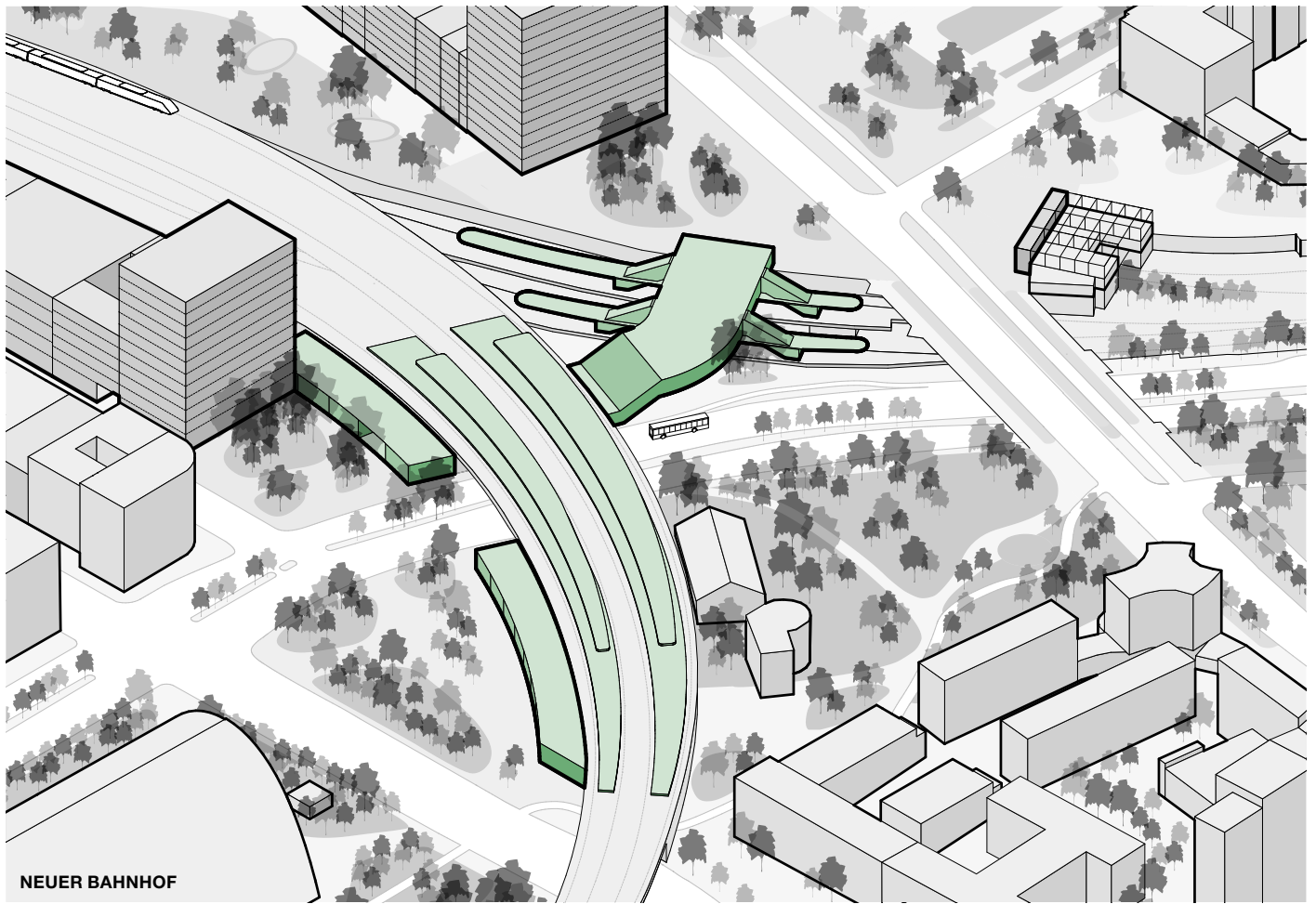
Fahrradgaragen oder weitere Nutzungen Platz. Eine weitere neue Zugangsanlage zu den Bahnsteigen verbindet den neu gestalteten Anckelmannsplatz mit dem Bürgerpark und stärkt die Durchwegung und Anbindung des Bahnhofs mit der Umgebung.



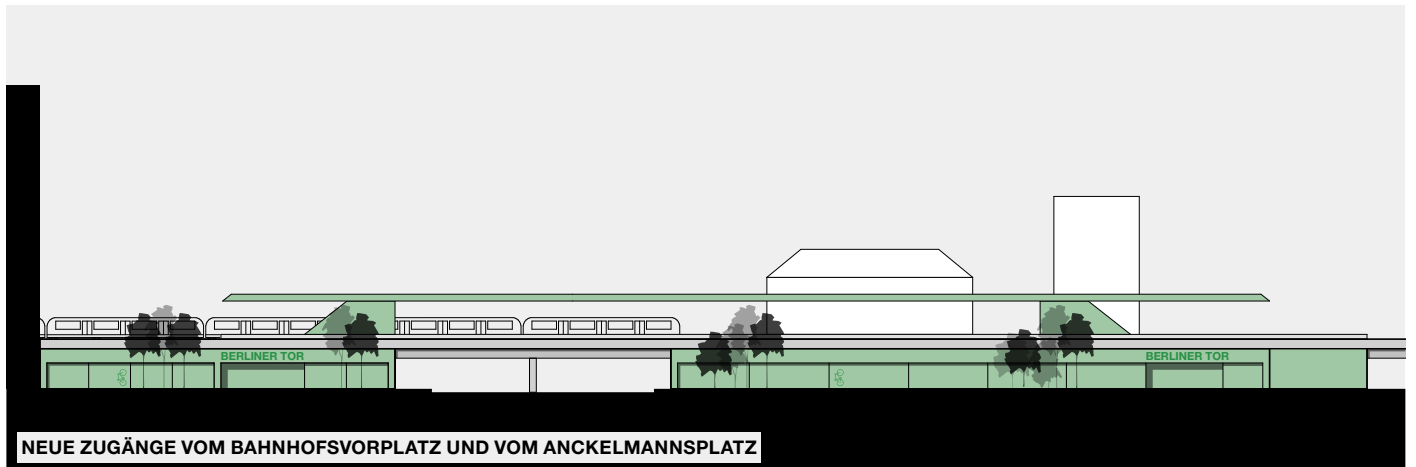
Blick auf den neuen Bahnhofsvorplatz und Bahnhofseingang



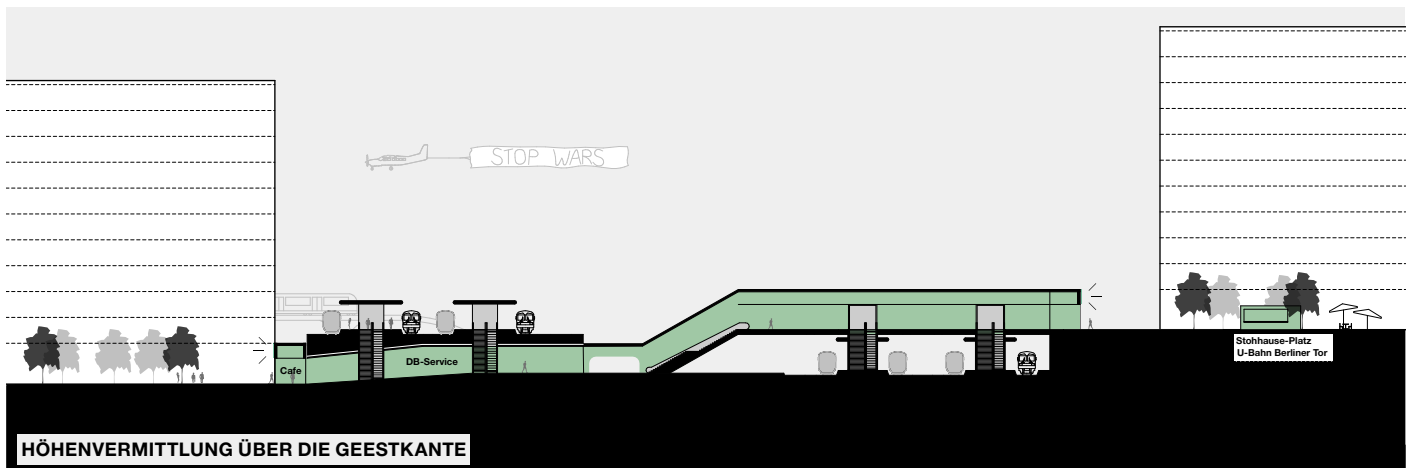




NEUER BAHNHOF

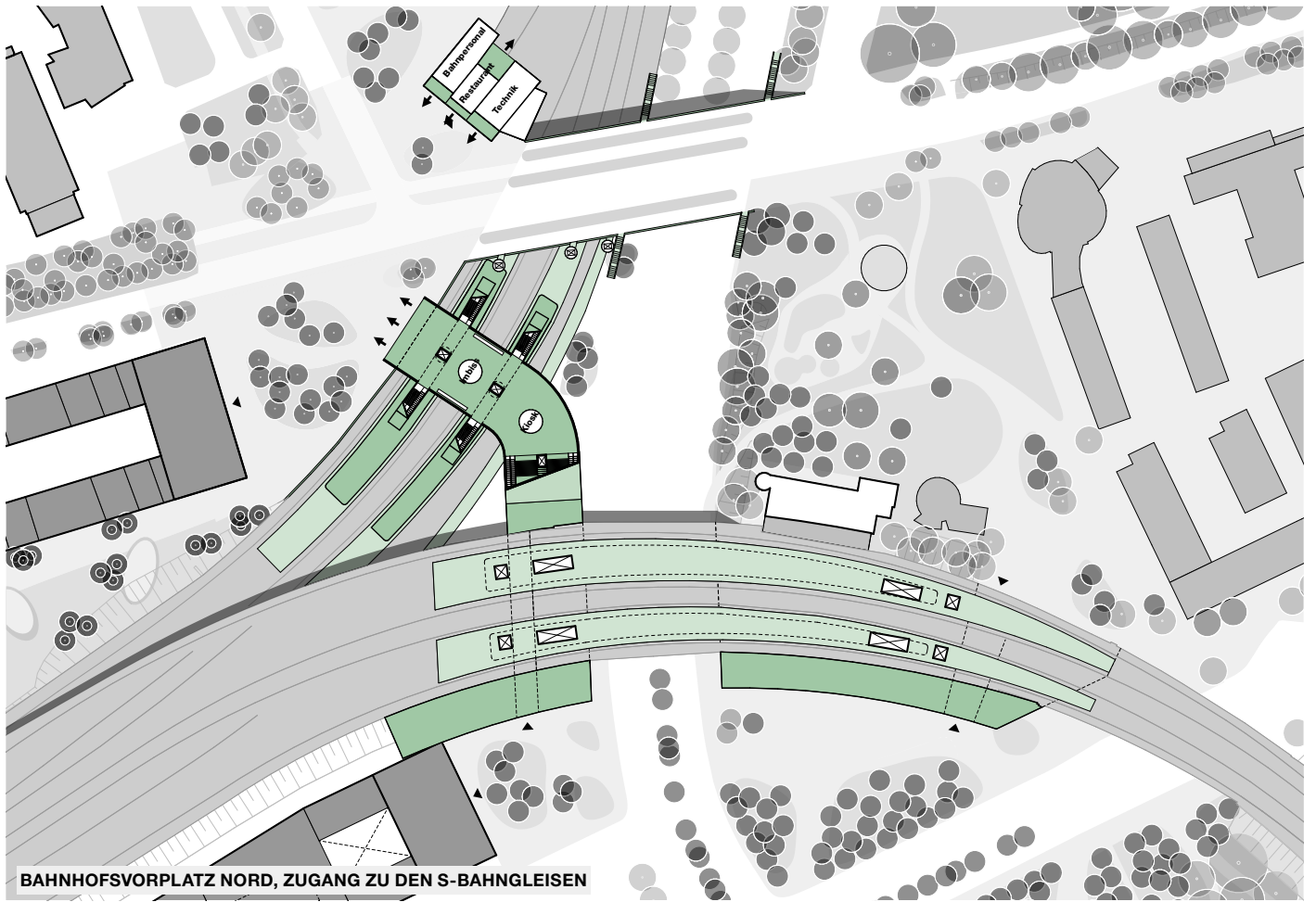


NEUE ZUGÄNGE VOM BAHNHOFSVORPLATZ UND VOM ANCKELMANNSPLATZ

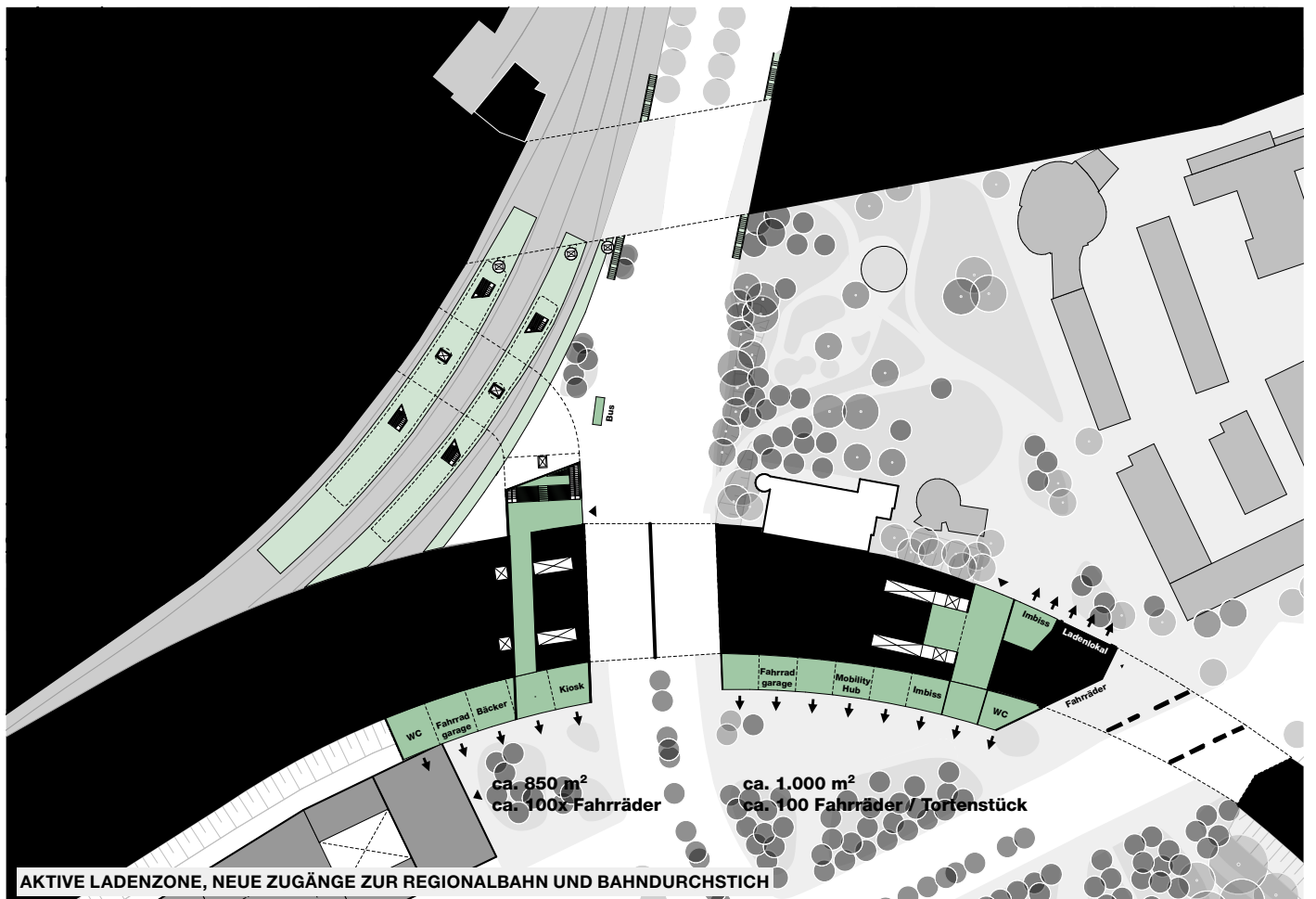


HÖHENVERMITTLUNG ÜBER DIE GEESTKANTE

Der neue Bahnhof vermittelt zwischen den zwei unterschiedlichen Niveaus und stärkt die Durchwegung und Verknüpfung des Gebiets.



BAHNHOFSVORPLATZ NORD, ZUGANG ZU DEN S-BAHNGLEISEN



AKTIVE LADENZONE, NEUE ZUGÄNGE ZUR REGIONALBAHN UND BAHDURCHSTICH

# STÄDTEBAU



# Städtebauliche Teilräume

## Bebauung Spaldingstraße



Entlang der Spaldingstraße soll das weitgehend brachliegende Grundstück, welches sich in städtischer Hand befindet, entwickelt werden. Das Grundstück wird im Westen von der Hammerbookstraße, im Osten von dem neu geschaffenen Bahnhofsvorplatz und im Norden vom Fuße des Bahndamms begrenzt. Aktuell befindet sich neben temporärem Kfz-Handel noch eine Skaterhalle auf der Brache. Die Nutzung der Skateranlage soll weiterhin am Standort verbleiben und in den Neubau integriert werden. Vor dem Hintergrund der vorhandenen Nachfrage nach Gewerbeflächen bietet insbesondere die urbane Produktion eine gute Perspektive für die Entwicklung Hammerbrooks.

Auf dem freien Grundstück soll die städtebauliche Struktur Hammerbrooks weitergebaut werden. Der Grundstückszuschnitt mit einer Länge von über 300 Metern und einer Tiefe von nur 25 bis 40 Metern stellt für die zukünftige Bebauung besondere Herausforderungen dar und bietet gleichzeitig die Chance für eine typologisch sehr spezifische und charakteristische Bebauung. Die neue Bebauung besteht daher aus einer Reihe von sieben „dicken Häusern“ in geschlossener Bauweise. Die Einzelhäuser ähneln in ihren Abmessungen eher Kontorhäusern und Industriebauten als klassischen Neubauten. Die Parzellen sind jeweils circa 40 Meter breit und weisen durch ihren Grundstückszuschnitt unterschiedliche Tiefen auf. Die Gebäudehöhe der neuen Bebauung orientiert sich an ihrer Umgebung und beträgt circa 25 Meter. Zum neuen Bahnhofsvorplatz im Osten erhält der Baukörper einen moderaten Hochpunkt, der mit einer Höhe von circa 45 Meter stadträumlich wirksam ist.

Um vielfältigen urbanen Nutzungen Raum zu bieten erhält die Sockelzone des Neubaus eine durchgängige Geschosshöhe von circa 6 Metern. Diese Geschosshöhe ermöglicht ein Galeriegeschoss, das Ausbilden eines Hochparterres oder eine Laderampe und somit sehr unterschiedliche bauliche Nutzungsmöglichkeiten sowie eine große Wandelbarkeit und Flexibilität. Es entsteht eine aktive Erdgeschosszone, die unterschiedlich genutzt werden kann – also ein hybrid genutztes Erdgeschoss. Ateliers, Büro- oder Einzelhandelsflächen, urbane Produktion, aber auch soziale Funktionen wie eine Kita oder ein Senioren-Treffpunkt können untergebracht werden. Die Stirnseiten des Baublocks sollen publikumsorientierte Nutzungen aufnehmen. Die Flächen dazwischen eignen sich vor allem für urbane Produktion. Auch die Skateranlage kann hier integriert werden.

Der Neubau nutzt nicht die komplette Grundstückstiefe aus, sondern lässt einen 6,5 Meter breiten unbebauten Streifen bis zum Fuße des Bahndamms frei. Dadurch wird die Belichtung des Erdgeschosses gewährleistet und die Auswirkungen der Vibration und des Lärms des Zugverkehrs werden minimiert. Zudem besteht die Möglichkeit, das Gebäude rückwärtig zu beliefern. Anstatt eines ungenutzten Zwischenraums zum Bahndamm entsteht eine

neue informelle Adresse, eine „back alley“ mit Werkhofcharakter, Laderampen, Vordächern und Aufenthaltsqualität für die Nutzerinnen und Nutzer des Hauses.

Die Gebäudetiefen und Geschosshöhen sind so gewählt, dass ein maximales Maß an Flexibilität, an Anpassungsfähigkeit und damit Nachhaltigkeit entsteht. Mit einer Gebäudehöhe von circa 25 Metern lassen sich in den Obergeschossen entweder fünf Büroetagen mit einer Geschosshöhe von je 3,80 Meter oder vier Fabriketagen mit einer Geschosshöhe von 4,75 Meter realisieren. Dabei bleibt die Oberkante des letzten Geschosses jeweils unter der Hochhausgrenze. Die gewählten Geschosshöhen erlauben es zudem, einen Holzbau umzusetzen und andere ökologisch nachhaltige Materialien zu verwenden. Aufgrund der hohen Lärmbelastung durch den Zugverkehr und des schmalen Grundstückszuschnittes, der eine Hoftypologie ausschließt und daher keine lärmabgewandten Seite ermöglicht, wurde eine Wohnnutzung am Standort ausgeschlossen.

Die Dachlandschaft, bestehend aus begrünten Flachdächern, soll gemeinschaftlich und für die Solarenergiegewinnung genutzt werden. Zudem kann der Außenbereich der Skaterhalle hier untergebracht werden.



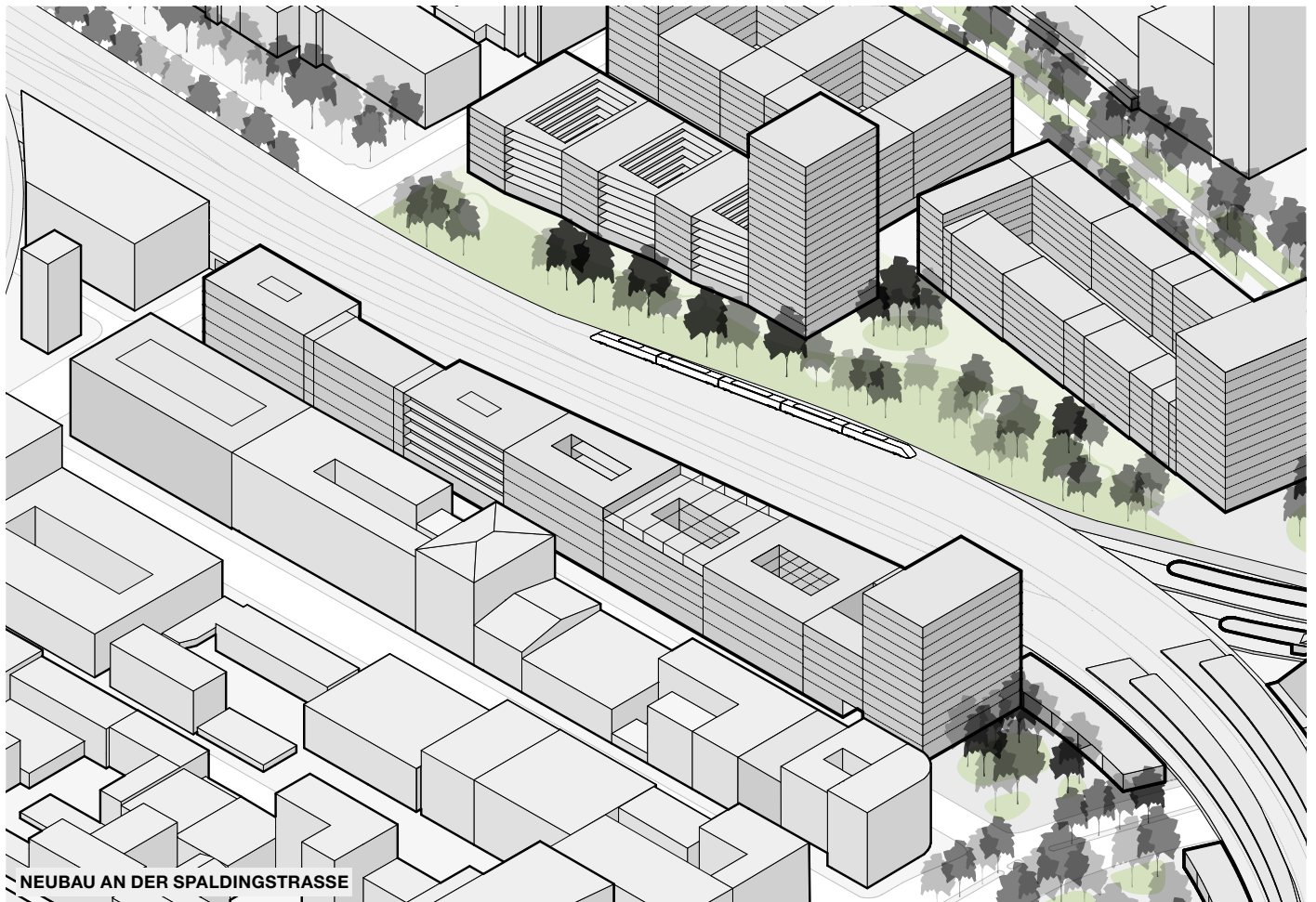
Blick auf den neuen südlichen Bahnhofsvorplatz und den Zugang zu den Gleisen. Im Zusammenspiel mit der neuen Bebauung an der Spaldingstraße entsteht ein neuer Stadtraum.



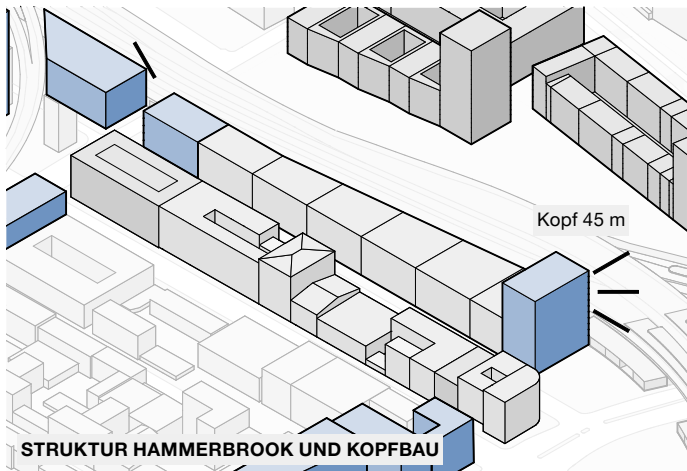
ETES BLUMEN

BROUUND

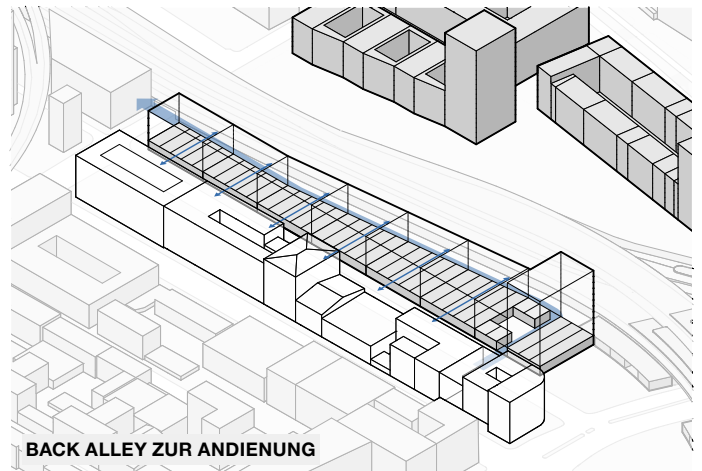
BERLINER T



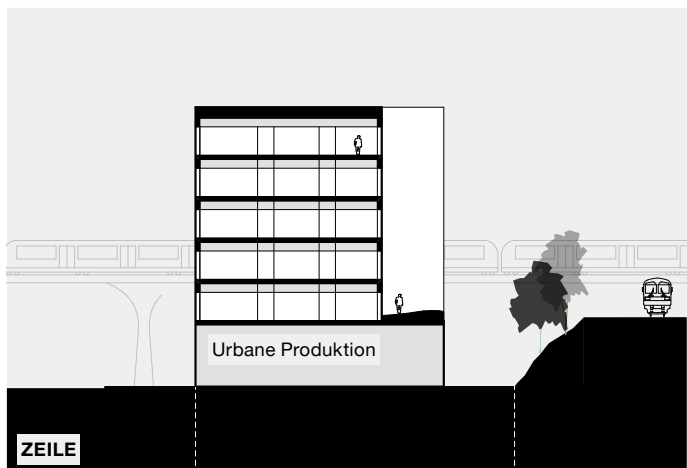
NEUBAU AN DER SPALDINGSTRASSE



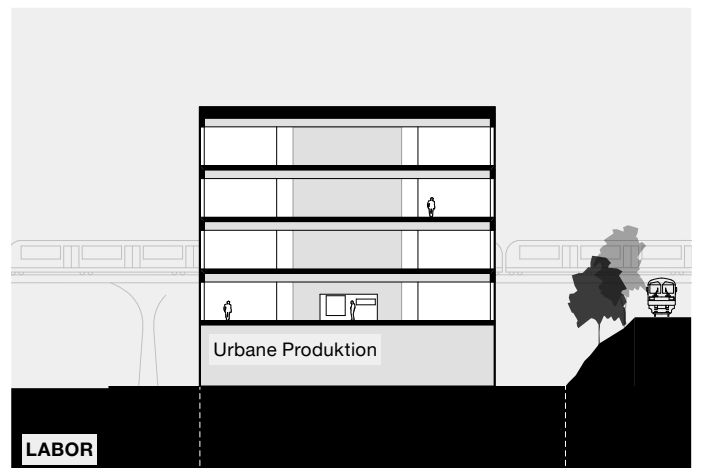
STRUKTUR HAMMERBROOK UND KOPFBAU



BACK ALLEY ZUR ANDIENUNG



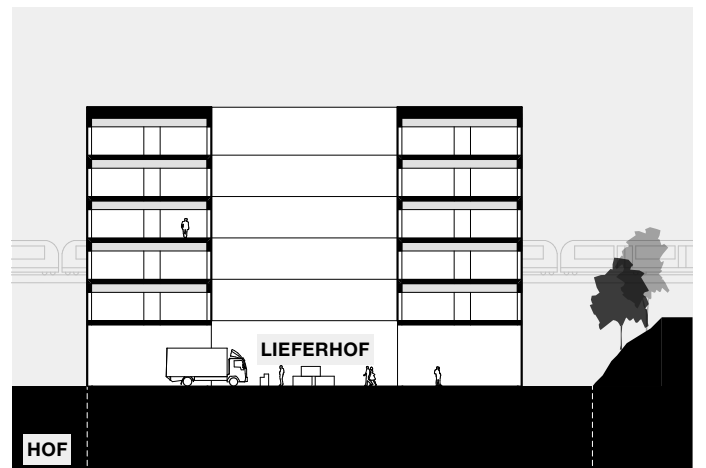
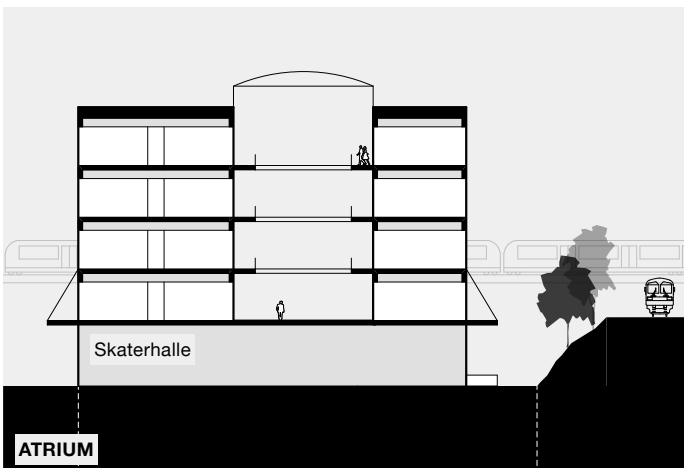
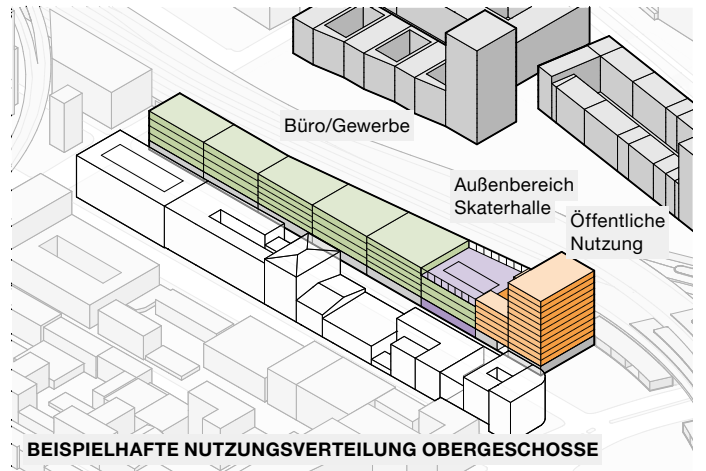
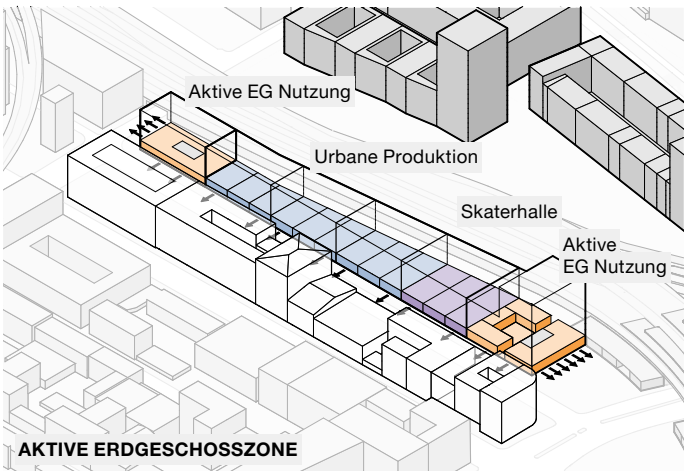
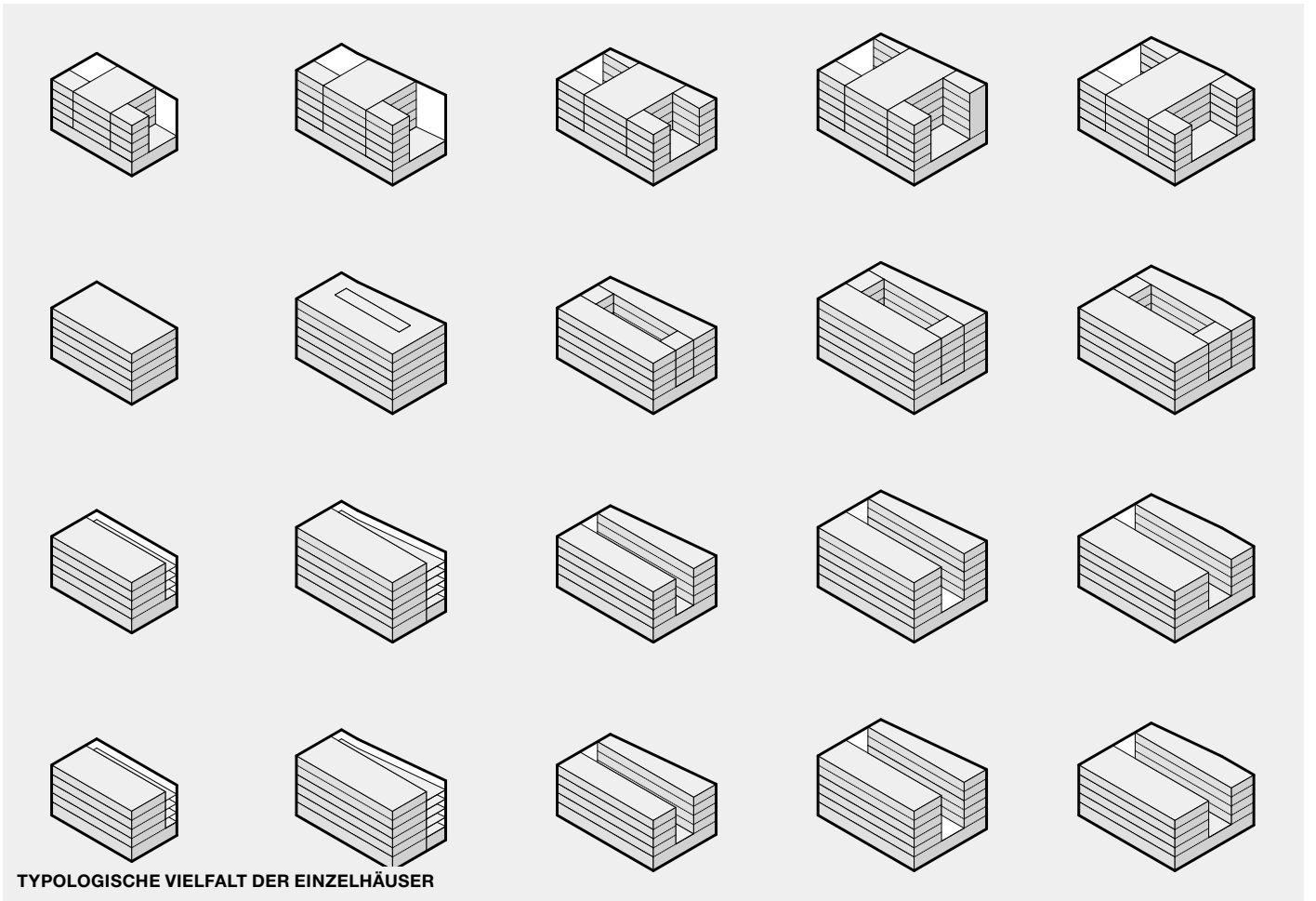
ZEILE



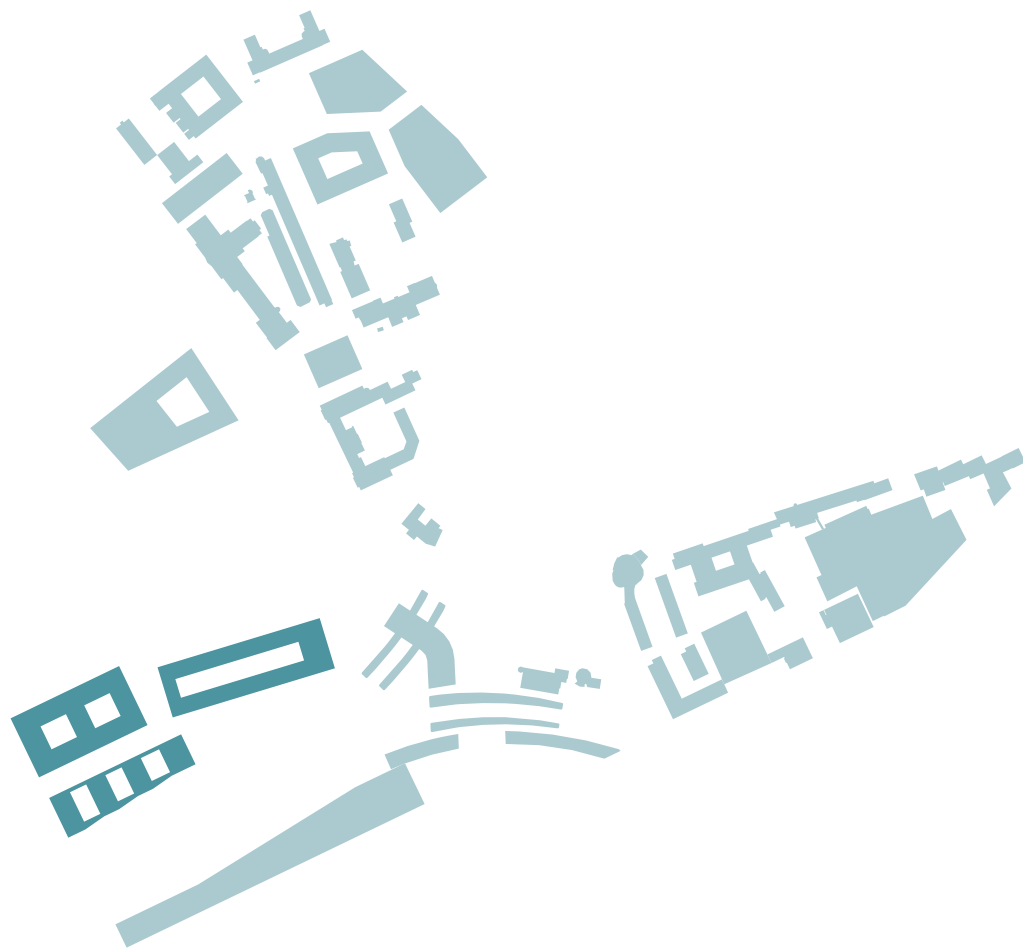
LABOR

Auf dem freien Grundstück an der Spaldingstraße soll die städtebauliche Struktur Hammerbrooks weitergebaut werden. Die neue Bebauung besteht daher aus einer Reihe von sieben „dicken Häusern“ in geschlossener Bauweise.





# STÄDTEBAU



# Städtebauliche Teilräume Beim Strohhause (Neues Steintor)



Das Teilgebiet an der Straße Beim Strohhause wird als Potenzialgrundstück betrachtet. Es bietet die Chance, eine städtebauliche Aufwertung des gesamten Baublocks südlich der Straße Beim Strohhause und nördlich der Bahntrasse zu erreichen. Der Bestand ist strukturell zweigeteilt und besteht im Westen aus einem großen SB-Warenhaus samt zweier Hochhausscheiben und im Osten aus einer kleinteiligen straßenbegleitenden Wohnbebauung mit Geschäftsnutzungen im Erdgeschoss. Hinsichtlich des behutsamen Umgangs mit grauer Energie wurde eine Aufwertung und Integration des Bestandes, vor allem der zwei Hochhausscheiben untersucht. Allerdings weisen die Bestandsgebäude einen erheblichen Sanierungsbedarf sowie strukturelle Mängel auf, sodass eine Bestandsintegration ausgeschlossen wurde. Die Neuordnung des Gebäudekomplexes bietet zusätzlich die Möglichkeit, den Baublock zu öffnen, neue Wegebeziehungen zu schaffen und drei eigenständige Gebäudekomplexe zu entwickeln.

Die heutige Großform des Warenhauses wird aufgelöst und in einen nördlichen und einen südlichen Gebäudekomplex geteilt. Dadurch entsteht eine neue Adresse am Jürgen-W.-Scheutzwow-Park und zum Gleiskörper. Durch den Abstand zur bestehenden Bebauung im Osten erhält der Baukörper in zweiter Reihe eine klare Adresse zur Straße Beim Strohhause. Dies ermöglicht zudem eine vom Nachbar unabhängige Entwicklung und stärkt ebenfalls die Durchwegung und die Anbindung des Ensembles.

Die Höhe der drei neuen Baukörper orientiert sich mit circa 23 Metern an der Gebäudehöhe der Gründerzeitblöcke der Umgebung. Darüber hinaus erhält jeder der drei Baukörper einen erhöhten Kopfbau, der der klaren Orientierung und städtebaulichen Akzentuierung dient. Die zwei Hochpunkte an der Straße Beim Strohhause orientieren sich mit einer Höhe von circa 45 Metern an den gegenüberliegenden Hochpunkten im Bestand. Der Hochpunkt in zweiter Reihe lenkt mit einer Höhe von circa 60 Metern die Aufmerksamkeit auf den in zweiter Reihe befindlichen Baukörper.

Der Baukörper entlang der Bahn gliedert sich in drei Wohngebäude und den Hochpunkt, die parallel zueinander angeordnet sind und durch ein gemeinsames Sockelgeschoss verbunden werden. Im Sockelgeschoss können öffentlich wirksame Nutzungen Platz finden. Die Wohngebäude werden mit einem Laubengang verbunden, sodass gemeinsame Innenhöfe entstehen. Diese Konstruktion nimmt neben der Erschließung auch Balkone auf und sorgt für den Lärmschutz in Richtung Bahngleise. Die Wohnungen sind jeweils von Hof zu Hof in West-Ost Richtung durchgesteckt. Die Konstruktion erlaubt einen flexiblen Wohnungsmix. Die drei Innenhöfe oberhalb des Sockelgeschosses sind begrünt. Da für den Hochpunkt aufgrund der hohen Lärmbelastung an drei Seiten eine

Wohnnutzung ausgeschlossen wird, könnte hier ein Hotel oder Boardinghaus angesiedelt werden.

Der nördliche Baukörper besteht aus drei parallelen Riegeln in Nord-Süd-Richtung und zwei Riegeln parallel zur Straße, die zwei Innenhöfe ausbilden. Das Erdgeschoss soll öffentlich wirksame Nutzungen aufnehmen. Entlang der neu entstehenden Gasse in West-Ost Richtung kann aufgrund der lärmabgewandten Seite gewohnt werden. Der übrige Teil des Baublockes wird gewerblich genutzt. Die gewerblichen Nutzungen werden von der Straße Beim Strohhause erschlossen und die Wohnnutzungen von der neuen Gasse in zweiter Reihe. Im Erdgeschoss soll das jetzige SB-Warenhaus wieder Platz finden.

Im Zuge weiterer Planungsschritte sind insbesondere die Wohnnutzungen durch Untersuchungen bezüglich der Besonnung und Belichtung zu konkretisieren. Daraus können sich Anpassungen in der Verteilung der vorgesehenen Nutzungen, insbesondere der Wohnnutzung, ergeben.

Der Bestand im Bereich des dritten Baukörpers besteht aus vielen schmalen, aber tiefen Einzelgrundstücken, die im Idealfall gemeinsam entwickelt werden. Es besteht die Möglichkeit, eine zweite Bebauungsreihe zum Jürgen-W.-Scheutzwow-Park einzuführen. Dadurch entsteht eine Blockrandbebauung mit Innenhof, jeweils mit einer lärmabgewandten Seite zum Blockinnern. Infolgedessen ist eine Wohnnutzung vorstellbar.

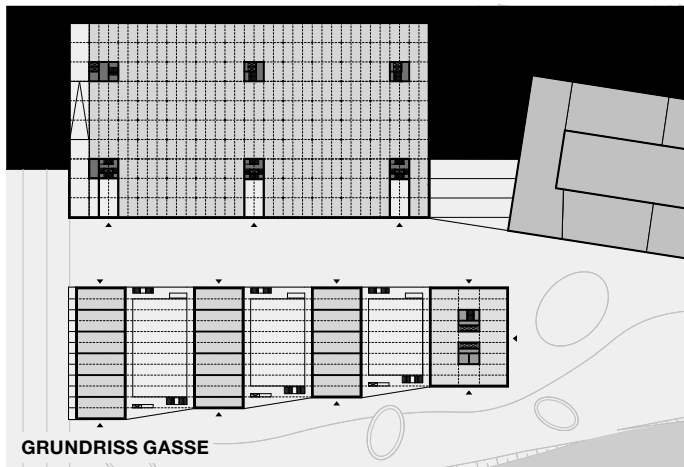


Durch Aufwertung des Jürgen-W.-Scheutzw-Parks zum Spiel- und Sportpark entsteht entlang der Bahntrassen ein neuer linearer Park und Verbindungsraum innerhalb des Stadtgefüges.

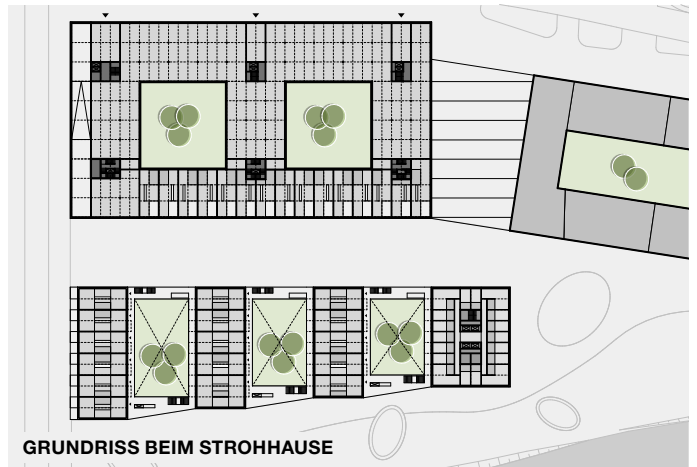




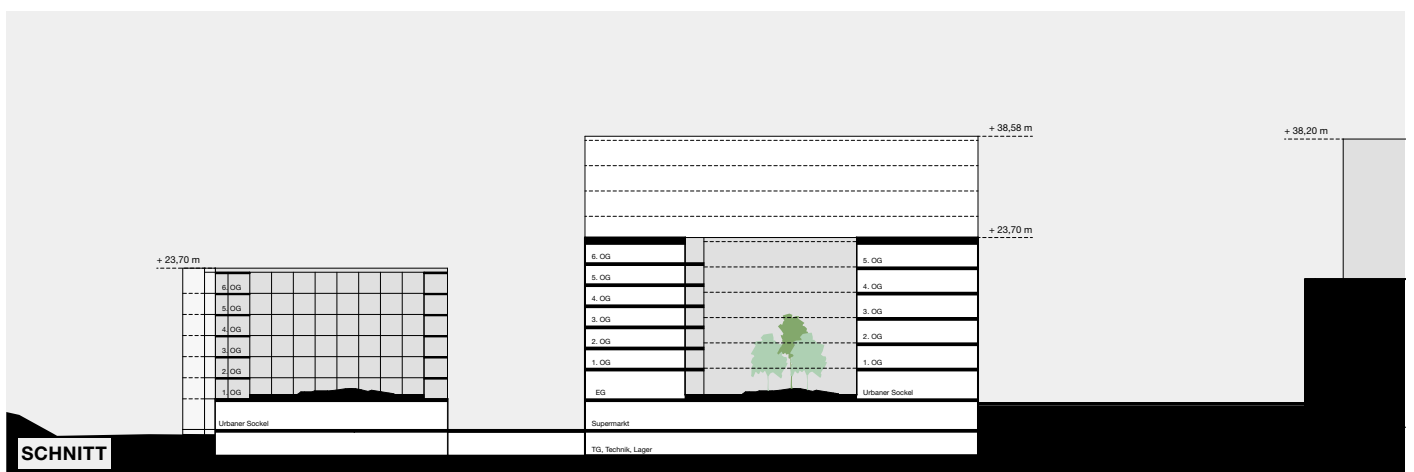
STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG



GRUNDRISS GASSE

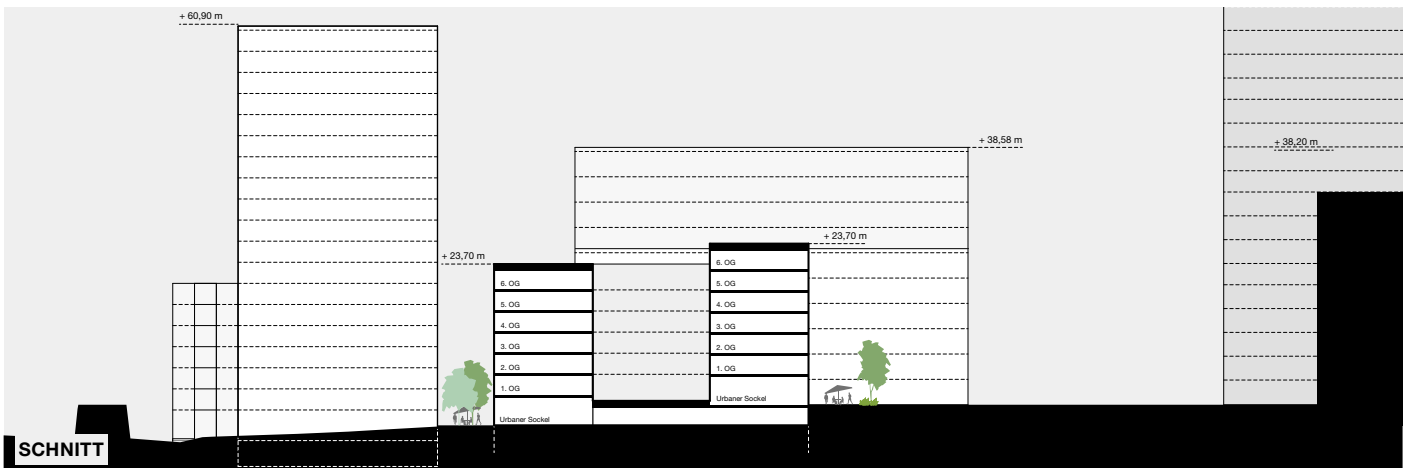
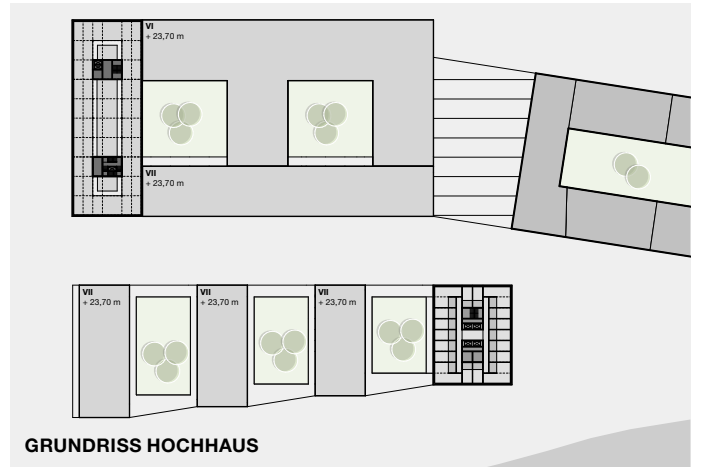
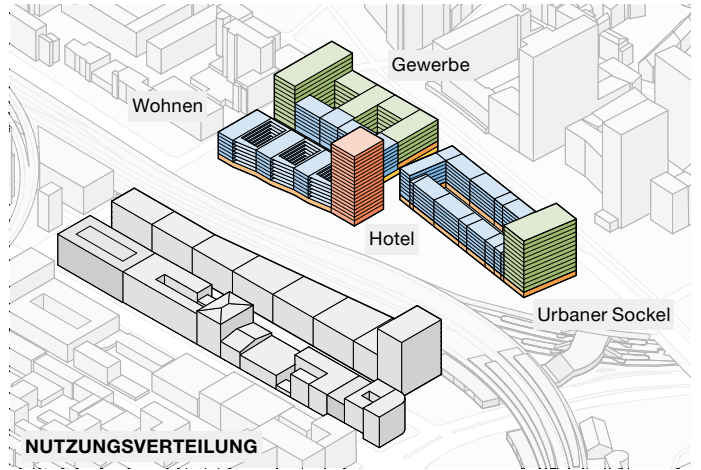
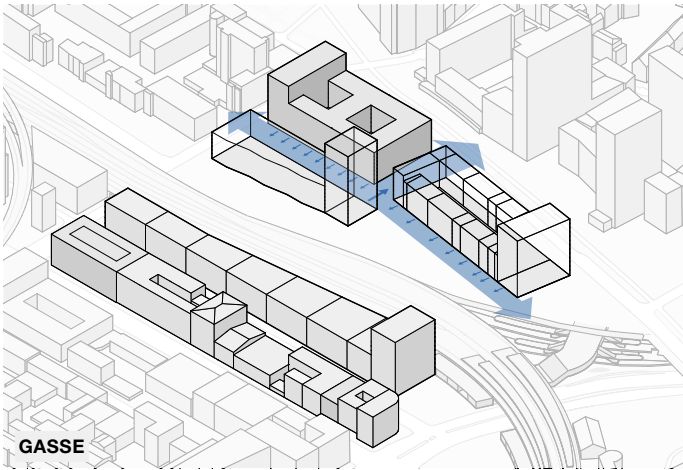
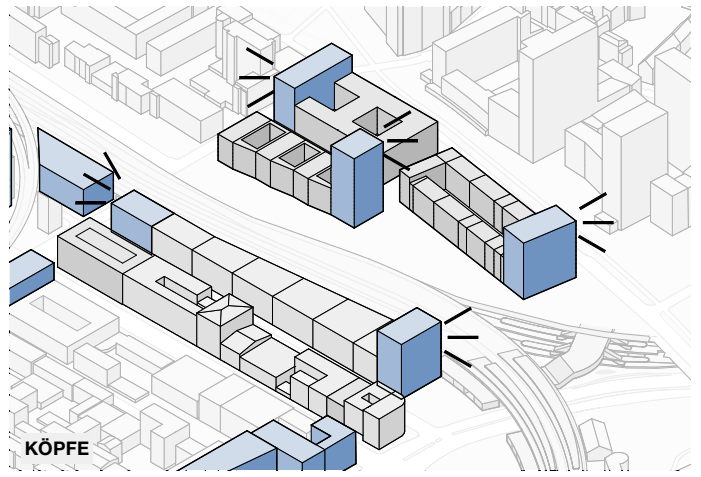
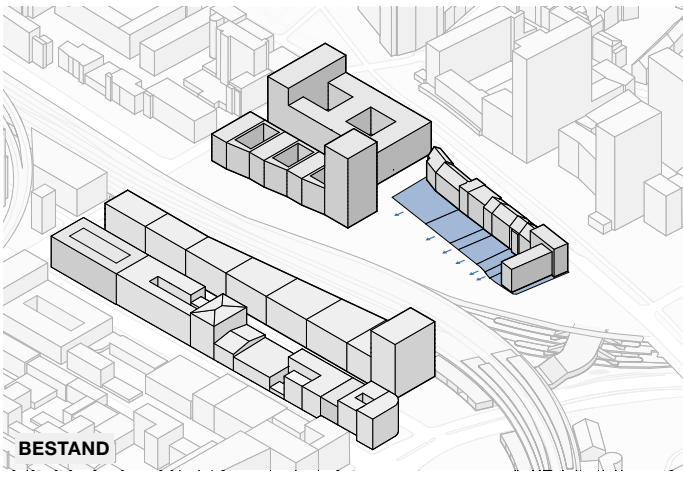


GRUNDRISS BEIM STROHHAUSE

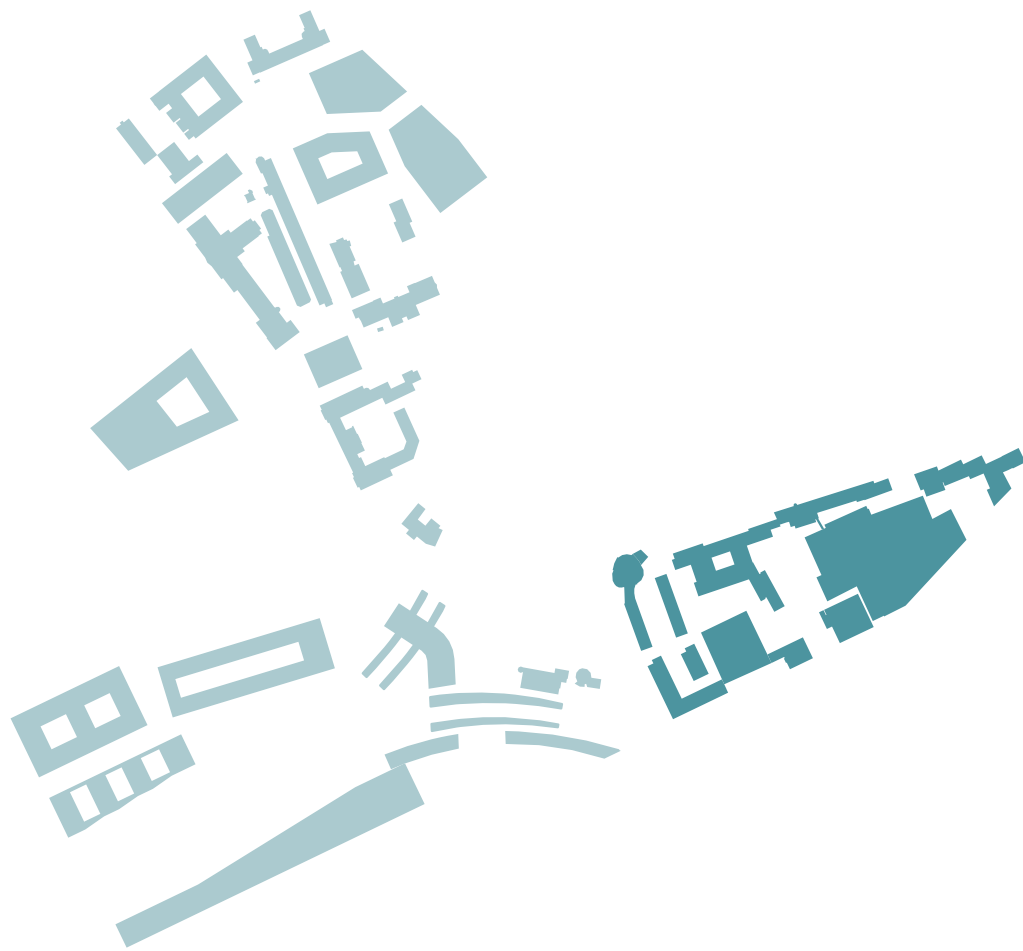


SCHNITT

Die städtebauliche Neuordnung der Straße Beim Strohhouse besteht aus einem Ensemble aus drei Baukörpern mit je einem Hochpunkt. Durch die Erschließung parallel zur Bahn entsteht eine neue Adresse in zweiter Reihe.



# STÄDTEBAU





# Städtebauliche Teilräume

## Block Borgfelder Straße

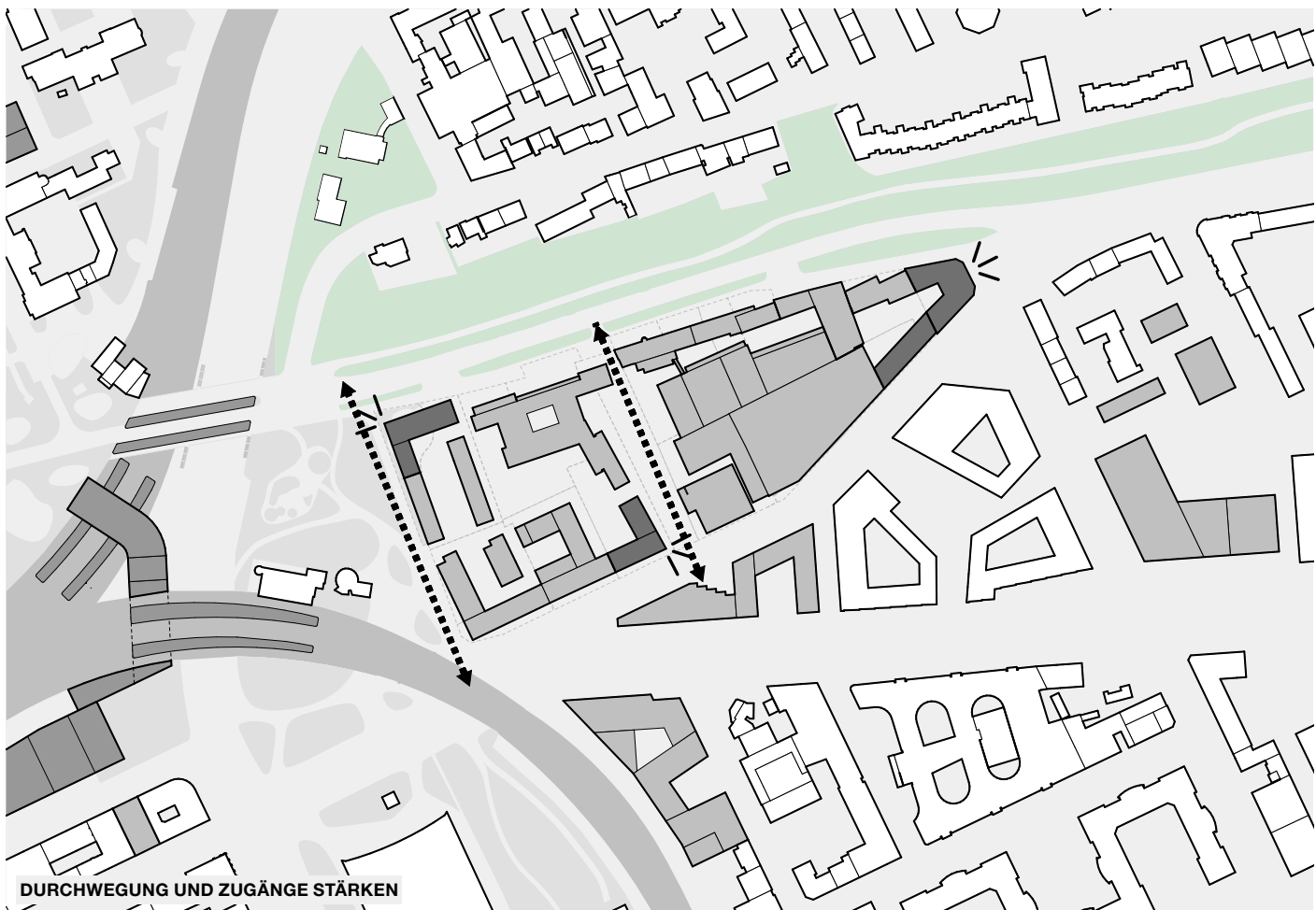


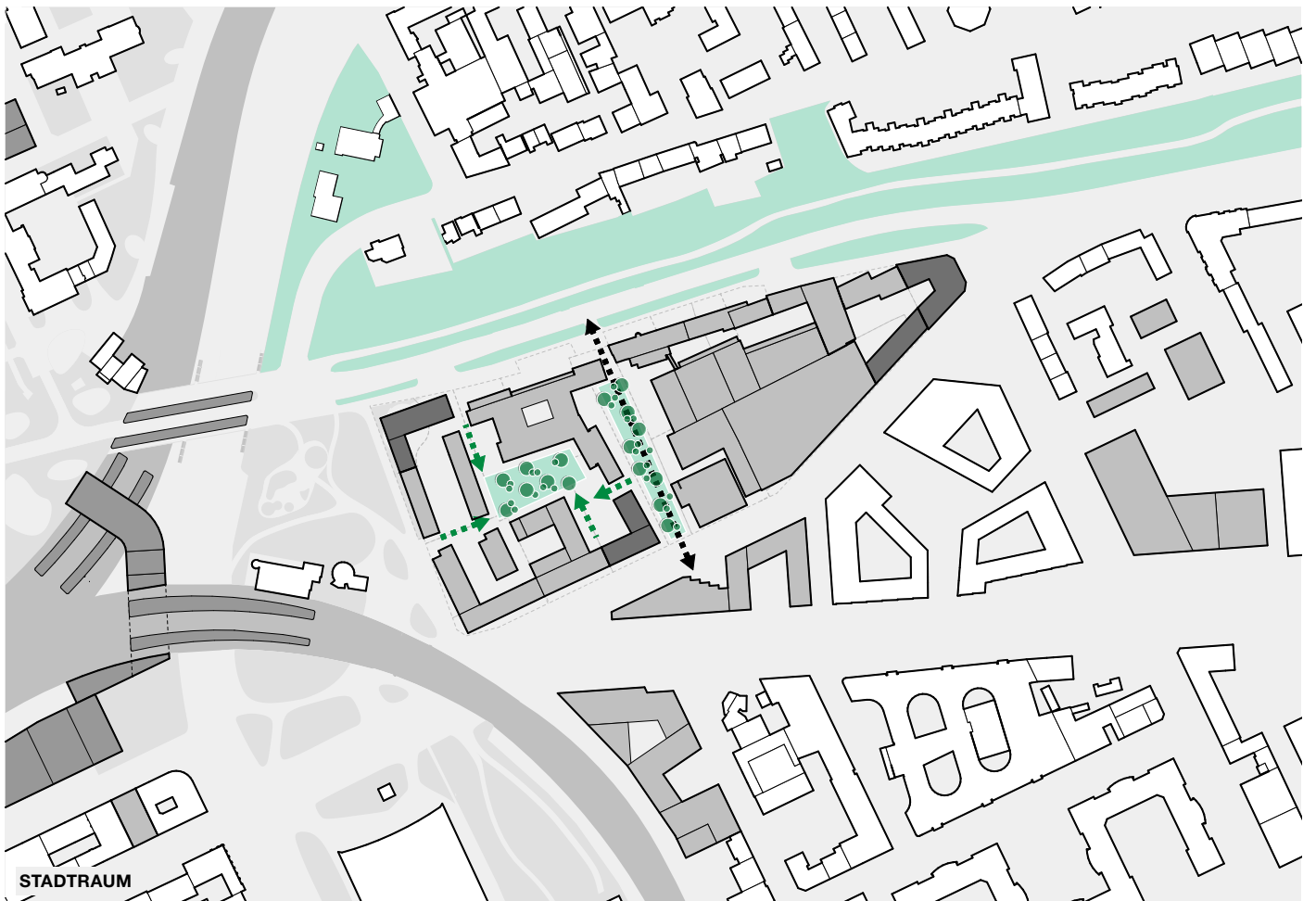
Der Blockbereich zwischen der Borgfelder Straße und der Anckelmannstraße wird seit einigen Jahren durch eine erhebliche Entwicklungsdynamik geprägt, die sich in einer Vielzahl konkreter Bauvorhaben zeigt. Der Raum bietet daher kaum weiteres Entwicklungs- bzw. Nachverdichtungspotenzial. Der östliche Teil des Blockes ist ausschließlich gewerblich genutzt, während der westliche Teil maßgeblich von Wohn- und Hotelnutzungen geprägt ist. Die klare Zweiteilung der Nutzungszusammenhänge und fehlende Möglichkeiten der Durchwegung führen zu einem privat und hermetisch wirkenden Baublock ohne Orientierungsmöglichkeit. Eine Ausnahme bildet die Wohnanlage Gustav-Radbruch-Haus des Studierendenwerks Hamburgs, deren Erweiterung angedacht ist. Ein Neubau bietet die Möglichkeit, auch die Durchwegungen und Zugänge des Blockbereiches zu stärken und den öffentlichen Raum zu beleben.

In einer langfristigen Perspektive bieten die bestehenden Wohnzeilen im Osten des Blockes das Potenzial einer Aktivierung der Erdgeschosszone mit gewerblichen, sozialen oder kulturellen Nutzungen. Dadurch kann eine Verknüpfung mit dem angrenzenden neu gestalteten Bürgerpark erreicht werden.

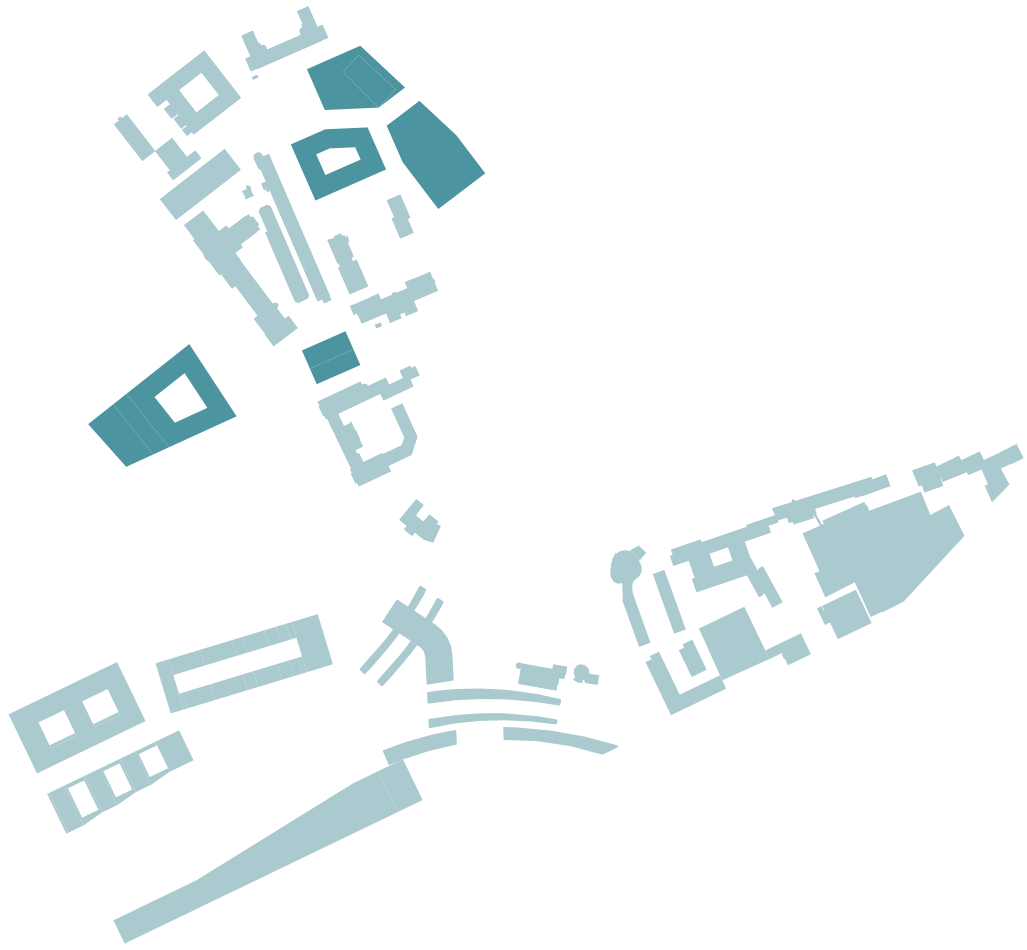
### **Mögliche Neubauten**

Vor allem die untergenutzten Eckgrundstücke bieten die Möglichkeit, den Block weiterzuentwickeln. Durch gezielten Abriss der nicht erhaltenswerten Gebäudesubstanz besteht die Möglichkeit, durch Neubauten die Kontur des Blocks zu schärfen und die Ecken zu betonen. Dadurch wird der Block weiter verdichtet und die Wegführung verbessert.





# STÄDTEBAU



# Städtebauliche Teilräume

## Gestaltung des HAW-Campus



Der Gebäudebestand der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW Hamburg) am Campus Berliner Tor ist ein Konglomerat aus Gebäuden unterschiedlicher Bauepochen, Bautypen und Nutzungsarten. Die einzelnen Gebäude weisen deutlich unterschiedliche Sanierungsbedarfe auf. Aufgrund der Durchmischung des Gebäudebestands mit anderen schulischen sowie nicht-öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Grünflächen ist der Hochschulstandort räumlich stark fragmentiert und zeigt im Bestand wenig städte- und hochbaulichen Zusammenhalt. Dem Hochschulstandort fehlt es darüber hinaus an ausreichend dimensionierten Freiflächen mit angemessener Aufenthaltsqualität. Weiterhin muss die Hochschule den steigenden Flächenansprüchen aufgrund wachsender, neu eingerichteter Studiengänge und den dafür neu entwickelten Raumkonzepten gerecht werden. Die HAW Hamburg möchte sich durch ein attraktives, barrierefreies und möglichst klimaneutrales Hochschulgelände mit hoher Aufenthaltsqualität auszeichnen, das ein diskriminierungsfreies, barrierefreies und gleichberechtigtes Studium ermöglicht.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Testplanungsverfahrens wurden in einem parallelen Verfahren die zwei Büros Behnisch Architekten und Robertneun Architekten sowie Vogt Landschaft mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe für den HAW-Campus beauftragt. Die Ergebnisse wurden in einer weiteren Überarbeitungsphase in einem kooperativen Workshop-Verfahren zu einem konsistenten und abgestimmten städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplan weiterentwickelt.

Das Konzept versteht den Campus der HAW als Gruppe von Einzelgebäuden und sieht eine Nachverdichtung in diesem Sinne vor. Der denkmalgeschützte Bestand um die Bauten von Fritz Schumacher wird mit neuen Bauten zu einem Ensemble aus Alt und Neu ergänzt. Die fünf neuen Bausteine strukturieren, präzisieren und gliedern den Stadtraum in unterschiedliche und vor allem klar hierarchisierte und vernetzte Stadträume mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten. Die Berufsschule am Lämmermarkt bildet zusammen mit der Klosterschule einen Zwischenraum – den historischen Sportplatz. Für die Neuordnung des Hochschulcampus bedient sich der Entwurf der bestehenden Sicht- und Wegeverbindungen Fritz Schumachers und führt wieder eine klare geometrische räumliche Ordnung ein.

Ein großer attraktiver Platz wird das neue Herz des Hochschulcampus. Im Norden wird der Platz durch die denkmalgeschützte Schule am Lämmermarkt begrenzt. Im Osten des Platzes belebt der Neubau durch eine Mensa und ein Café den Freiraum. Westlich des Campusplatzes zeigt sich die jüngere Baugeschichte: mit einem Hochhaus, das über ansteigende Sitzstufen an den erhöhten

Campusplatz angebunden ist. Auf der Ostseite des Campus, an der Wallstraße gelegen, markieren Hochpunkte den Zugang zum Hochschulareal. Nach Süden schließlich wird der zentrale Platz durch das neue Gebäude gefasst. Von Bedeutung ist, dass über einen großzügig dimensionierten Durchgang eine Sichtachse zwischen den beiden denkmalgeschützten Schulen von Nord nach Süd geschaffen wird. Eine Freitreppe im Außenraum führt dabei durch das Gebäude hindurch bis zur tiefer gelegenen Teststrecke im Süden. Hier ist Platz für Außenausstellungen von Objekten der erlernten und gebauten Mechanik. Die internen Erschließungsgassen binden den Platz an die direkte Umgebung an und bilden neue Zugänge zum Campus-Areal. Der HAW-Campus wird dadurch noch stärker ein Teil des umliegenden Stadtgefüges von St. Georg: im Norden Richtung Lübeckertordamm, im Osten Richtung Wallstraße. Im Süden Richtung Berlinertordamm und im Westen an den Lohmühlenpark.

Die Baukörper westlich und östlich des Lohmühlenparks bilden ein neues Campusentrée. Das Gebäude östlich formuliert einen Hochpunkt zum Lohmühlenpark und gleichzeitig den Eingang in das HAW-Gelände. Im Rücken bildet sich das Gebäude zum Terrassenhaus aus. Das Gebäude westlich ist als Teil der Blockrandbebauung St. Georg zu verstehen und formuliert folgerichtig einen geschlossenen Rand zum umliegenden Stadtquartier. Die Gebäudehöhen der fünf neuen Stadtbausteine orientieren sich an den Bestandshöhen. Die Baukörper bestehen jeweils aus vier bis sechs Geschossen. Um die geforderten Flächen unterzubringen, werden einzelne Baukörper mit Hochpunkten ergänzt, die die neuen Campuseingänge markieren. Die Neuordnung des Campus-Areals soll in mehreren Bauabschnitten umgesetzt werden.

Das neue Campus-Areal ist autofrei. Der Fokus liegt auf Fuß- und Radwegebeziehungen. Oberirdisch sind in den Gassen und an den Gebäudeeingängen circa 500 Fahrradstellplätze verteilt. Zudem gibt es zwei große Fahrradgaragen, die jeweils vom Lohmühlenpark aus erschlossen werden und Platz für 2.000 Fahrräder bieten. Es wird eine zentrale PKW-Tiefgarage mit 150 Stellplätzen geplant, welche über die Ferdinand-Beit-Straße und Lindenstraße an den Steindamm beziehungsweise Beim Strohhaus ans übergeordnete Straßennetz angebunden ist. Die HAW plant, die Stellplätze gegen Gebühr zu vergeben und den Anwohnerinnen und Anwohnern eine Möglichkeit zur Nutzung anzubieten (ähnlich einer Quartiersgarage). Die Anlieferung der Mensa erfolgt über die Wallstraße. Der Bereich der Teststrecke für die Entwicklung von Fahrzeugen soll eine möglichst große Aufenthaltsqualität bieten, aber auch funktionale Anforderungen (Ver- und Entsorgung) erfüllen.



Vogelperspektive auf die Erweiterung des HAW-Campus





RF 5 West  
V 18.00 m  
= + 28.00 m aNN

I 6.00 m  
= + 17.50

RF 5 Ost  
V 22.00 m  
= + 33.50 m aNN



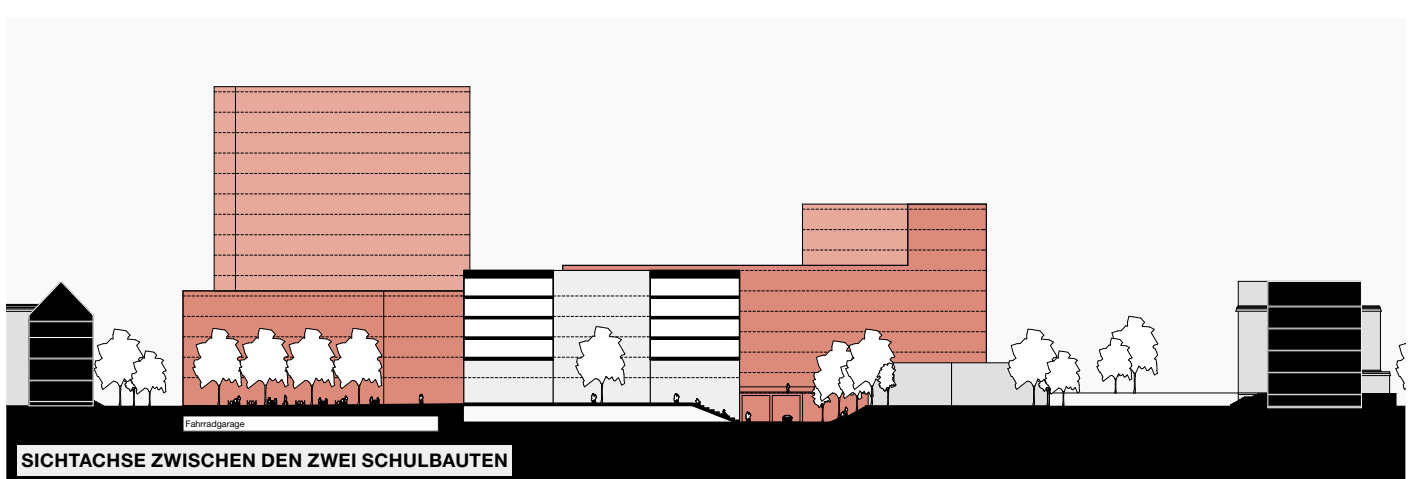
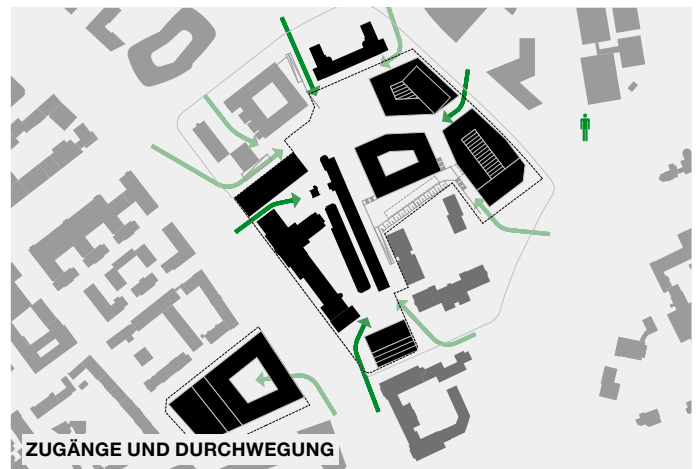
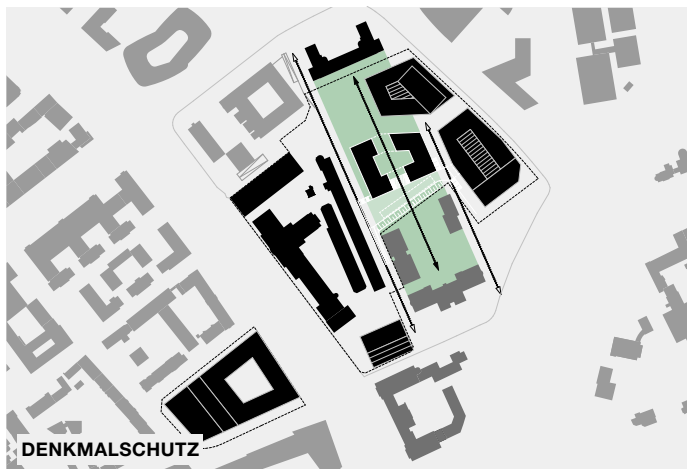
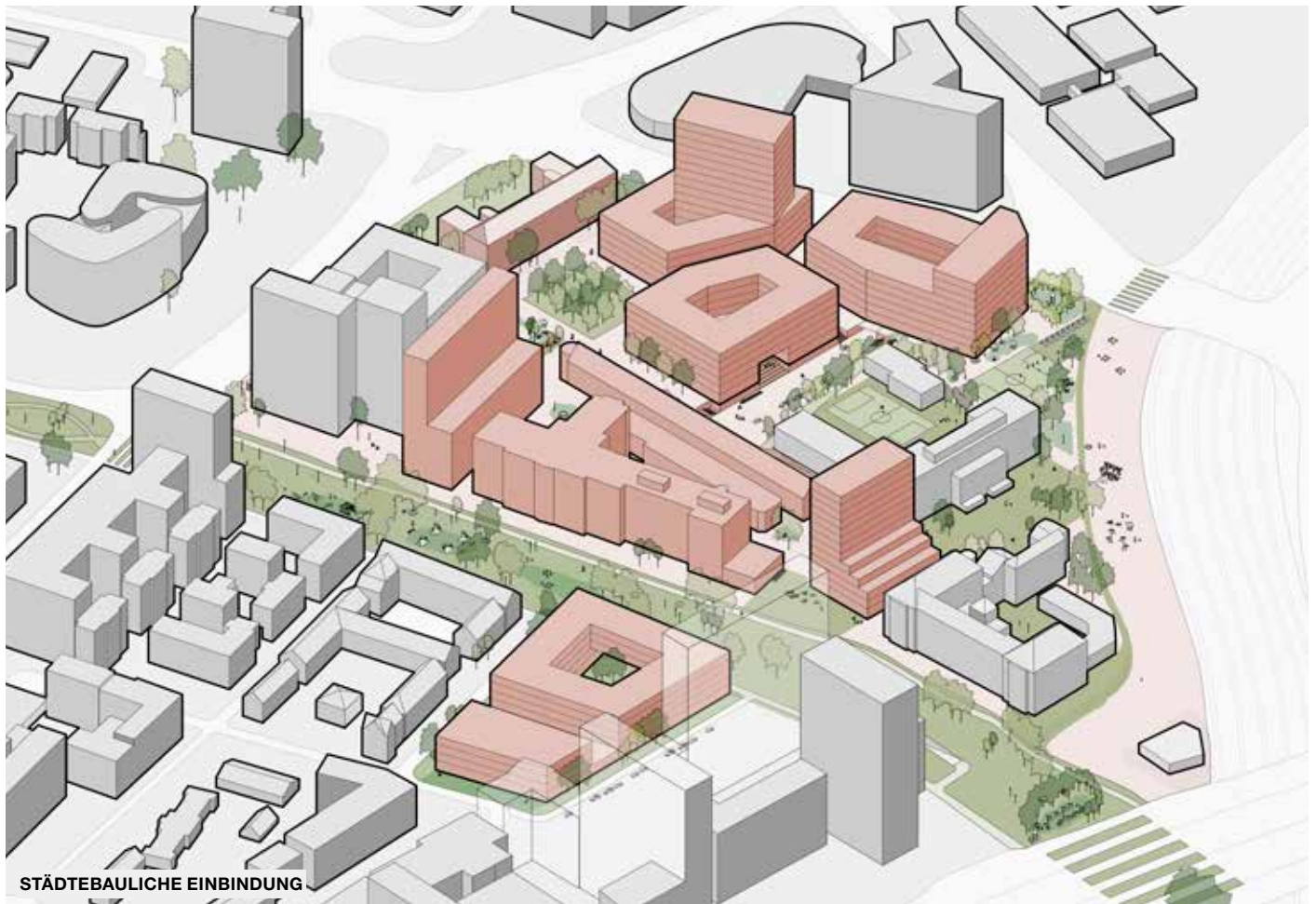


BF-1  
V + 22.00 m  
= + 34.00 m uNHN  
IV + 20.00 m  
= + 32.00 m uNHN

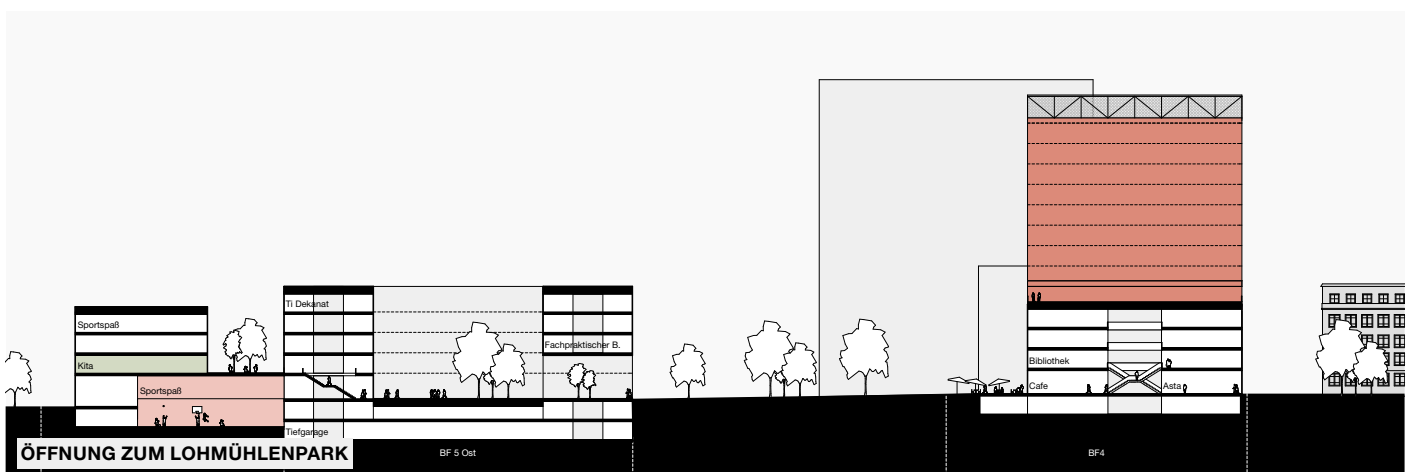
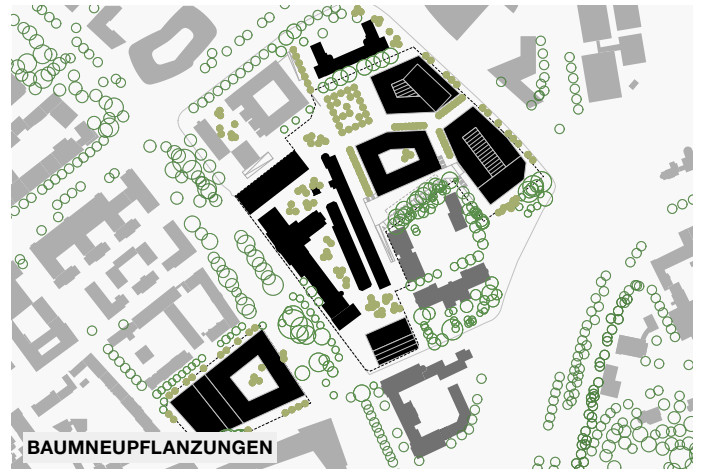
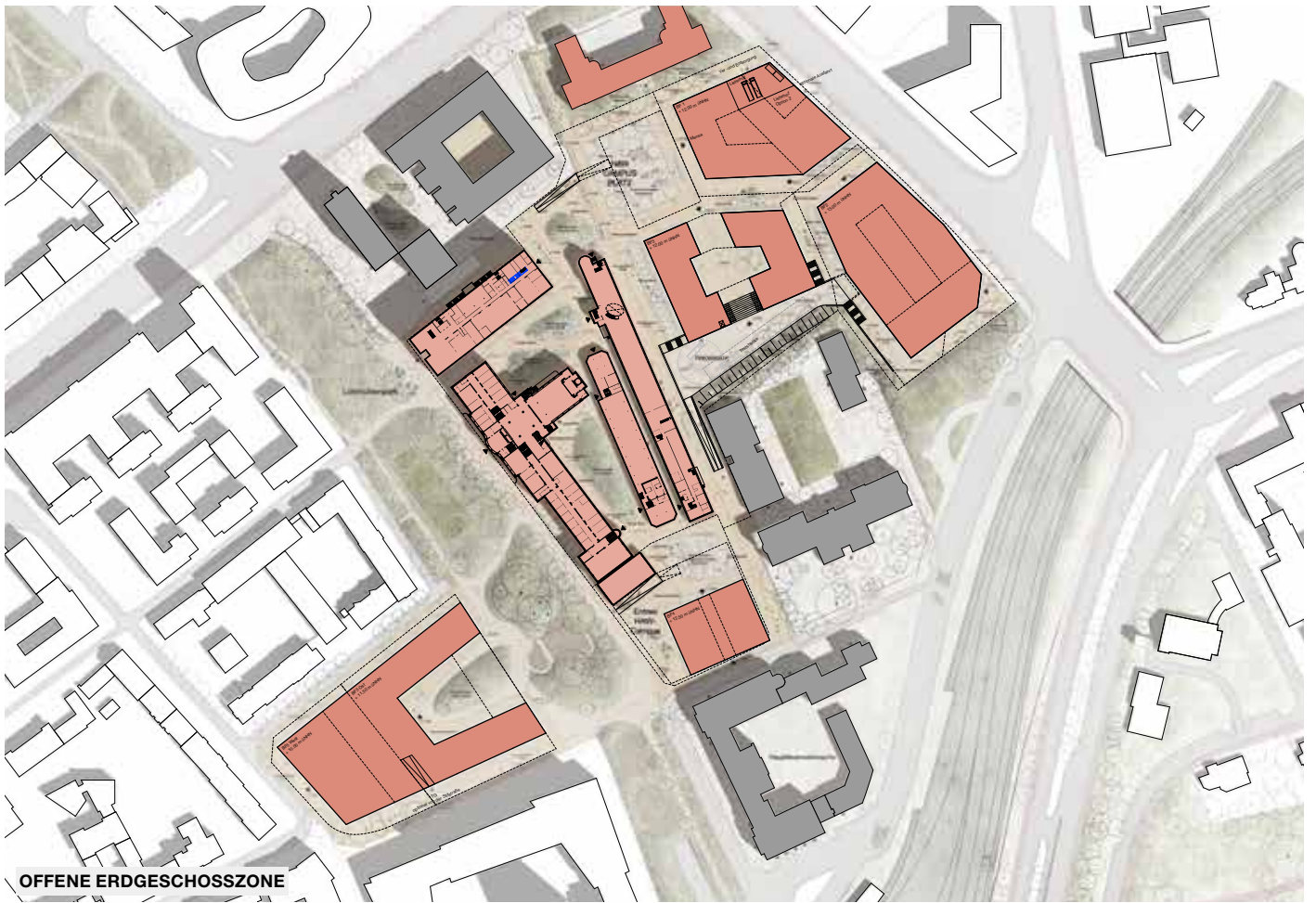
BF-3  
VI + 26.00 m  
= + 38.00 m uNHN

BF-2  
VI + 26.00 m  
= + 38.00 m uNHN  
IX + 36.00 m  
= + 51.00 m uNHN

BF-4  
VII + 54.00 m  
= + 66.50 m uNHN  
V + 22.00 m = + 34.50 m uNHN  
IV + 18.00 m = + 30.50 m uNHN  
III + 14.00 m = + 26.50 m uNHN



Der neue Campus öffnet sich zu allen Seiten. Eine Abfolge von Plätzen, Höfen und Gassen erzeugt ein dichtes Netz von unterschiedlichen Stadträumen und ist von allen Seiten gut erreichbar.





Neuer Auftakt des HAW-Campus zum Lohmühlenpark: das Campus Service Center und die Hochschulbibliothek leiten in den neuen offenen Campus ein.





Blick in die neu geschaffene Erschließungsgasse von Nord nach Süd: Die tiefer gelegene Teststrecke für Fahrzeuge rückt ins Zentrum des Campus und ist vielfältig nutzbar.





Das Herzstück des neuen Campus bildet ein großer zentraler Platz.







Neue Eingangssituation von Norden kommend an der Wallstraße



# ANHANG

# Rahmenplan Berliner Tor

## Städtebauliche Kennwerte

### Gesamtgebiet

Größe circa 50 ha  
BGF Neubau 275.000 m<sup>2</sup>

### A S-Bahnstation Berliner Tor

BGF 6.000 m<sup>2</sup>  
Nutzungen Bahnhof, Mobilität, Gewerbe

### B Bebauung Spaldingstraße

GF circa 12.150 m<sup>2</sup>  
BGF circa 45.000 m<sup>2</sup>  
GFZ circa 3,7  
GRZ circa 0,7  
Nutzungen Urbane Produktion, Gewerbe, Forschung, Einzelhandel

### C Beim Strohhaus (neues Steintor)

GF 22.000 m<sup>2</sup>  
BGF 115.000 m<sup>2</sup>  
GFZ circa 5,3  
GRZ circa 0,7  
Nutzungen Gewerbe, Wohnen, Hotel, Sport, Einzelhandel, Nahversorgung

### D Block Borgfelder Straße

-

### E Gestaltung des HAW-Campus

GF 34.000 m<sup>2</sup>  
BGF 110.000 m<sup>2</sup>  
GFZ circa 3,2  
GRZ circa 0,5  
Nutzungen Universität, Sport, Mensa, Bibliothek

### Abkürzungen

GF: Grundfläche  
BGF: Bruttogeschossfläche  
GFZ: Geschossflächenzahl  
GRZ: Grundflächenzahl

# ANHANG

# Rahmenplan Berliner Tor

## Ausblick

Das Konzept des Rahmenplanes Berliner Tor stellt mit seinem Zukunftsbild als klarer Auftakt einer Weiterentwicklung dieses Stadtraums dar. Es ist als Anfang eines über die nächsten Jahre und Jahrzehnte weiterzuentwickelnden Prozesses zu verstehen. Wichtige Institutionen, Unternehmen, Behörden, Anwohnerinnen und Anwohner und die breite Öffentlichkeit müssen Teil dieses Prozesses sein. Die in der Broschüre dargestellten Entwicklungen geben die Richtung der zukünftigen Entwicklung vor.

Bereits in den Jahren 2023 und 2024 fanden im Umfeld dieses Rahmenplanes an den Magistralen Spalding-/Nordkanalstraße und Heidenkampsweg wichtige Konkretisierungsschritte über städtebaulich-hochbauliche Wettbewerbe statt. Daneben gibt es eine beträchtliche Reihe laufender Rück- und Neubauvorhaben und aktueller Baugenehmigungsverfahren. Hierin zeigt sich bereits heute eine starke Entwicklungsdynamik. Gleichzeitig sind für verschiedene wichtige Schlüsselgrundstücke in den nächsten Jahren weitere intensive Abstimmungen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern erforderlich.

Es gilt, diesen Raum zu gestalten, aber auch einzelne Stadtteile untereinander, mit ihrer Umgebung bis hin zum Hamburger Hauptbahnhof zu vernetzen und weiterzuentwickeln. Der Rahmenplan zeigt auf, wie sich dieser zentrale Raum in den kommenden Jahren entwickeln wird. Dabei liegt der Fokus auf einer intensiveren Nutzung rund um den Bahnhof Berliner Tor. Damit einhergehend nimmt sich der Rahmenplan der qualitätsvollen Gestaltung des öffentlichen Raums insbesondere an den Bahnhofsvorplätzen und des Ausbaus und der Vernetzung bestehender Grünstrukturen an.

Am Berliner Tor treffen die angrenzenden Stadträume des Alster-Bille-Elbe Grünzugs und der Landschaftsachse Horner Geest aus allen vier Himmelsrichtungen zusammen. Die öffentlichen Räume am Berliner Tor stellen ein wichtiges infrastrukturelles Scharnier und zugleich verbindendes Element dieser Achsen dar. Im Rahmenplan Berliner Tor werden im Stadtbild ablesbare Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt. Über die Freiraumgestaltung wird insbesondere auch stadökologischen Belangen und dem Bedürfnis nach öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität entsprochen.

Den Transferraum Berliner Tor allen widrigen Umständen zum Trotz attraktiv zu gestalten, wird eine besondere Herausforderung. Der Bahnhof Berliner Tor soll auf Geest- und Marschebene sichtbar werden und ein angemessenes Erscheinungsbild erhalten.

Mit der Weiterentwicklung des Berliner Tors soll auch ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet werden. Neben Verbesserungen für den Schienenverkehr haben dabei die Verknüpfung mit dem Bussystem und dessen Angebotsausbau einen hohen Stellenwert. Um diesen Entwicklungen

gerecht zu werden, ist in konkretisierenden Planungen und Untersuchungen sicherzustellen, dass die künftigen Straßenräume eine zukunftsfähige Qualität dafür aufweisen. Der Ersatzneubau der Berlinertordammbrücke und die Neuordnung der verkehrlichen Infrastrukturen am Anckelmannsplatz sind die ersten Maßnahmen. Die Entwicklung der Areale beim Strohhaus (Neues Steintor) und der Spaldingstraße können ebenfalls frühzeitige Impulse setzen.

Der vorliegende Rahmenplan Berliner Tor ist als informelle Planung nicht rechtsverbindlich. Er dient allerdings als übergeordnetes, interdisziplinäres Planwerk, das allen nachfolgenden Planungen im Bereich des Berliner Tors als Leitbild zu Grunde gelegt wird und dabei offen für Fortentwicklungen im Zeitablauf bleibt.

Gleichzeitig steckt er den generellen Rahmen für zukünftige Entwicklungen im Betrachtungsraum ab. Er bildet die Grundlage für die Bauleitplanverfahren zur Schaffung verbindlichen Planrechts sowie nachfolgender Qualifizierungsverfahren wie hochbaulicher Wettbewerbsverfahren und detaillierter Verkehrsplanungen.

Die Rahmenplanung ist bewusst offen und flexibel angelegt und wird erst in nachfolgenden Planungsschritten konkretisiert und ausgefüllt. Für einzelne Teilräume laufen bereits konkrete Qualifizierungsverfahren. In anderen Teilquartieren sind diese Vertiefungen eher mittel- und teilweise langfristig zu erwarten.





Impressum

HERAUSGEBERIN

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen  
Neuenfelder Straße 19  
21109 Hamburg

V.i.S.d.P.  
André Stark

BESTELLUNGEN

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen  
Neuenfelder Straße 19  
21109 Hamburg  
publikationen@bsw.hamburg.de

VERFASSER

ROBERTNEUN™ ARCHITEKTEN GMBH  
Bülowstraße 56/57  
10783 Berlin

VOGT Landschaft GmbH  
Linienstraße 155  
10115 Berlin

FACHGUTACHTEN

Machleidt GmbH Städtebau + Stadtplanung  
Mahlower Straße 23/24  
12049 Berlin

Transsolar Energietechnik GmbH  
Curiestraße 2  
70563 Stuttgart

GGR Stadtentwicklung und Mobilität  
Johann-Georg-Straße 17  
10709 Berlin

VISUALISIERUNGEN

Philipp Obkircher  
Urbanstraße 101  
10967 Berlin

GESTALTUNG UND SATZ  
ROBERTNEUN™

Bildnachweis

alle Abbildungen ROBERTNEUN™, VOGT Landschaft außer

LUFTBILDER  
Google Earth



Behörde für  
Stadtentwicklung  
und Wohnen