

# ENTWICKLUNGSKONZEPT EIMSBÜTTEL 2040

Stadtplanungsausschuss 07.11.2017

**lgr.** Landschafts  
architekten

yellow<sup>Z</sup> urbanism architecture zürich berlin

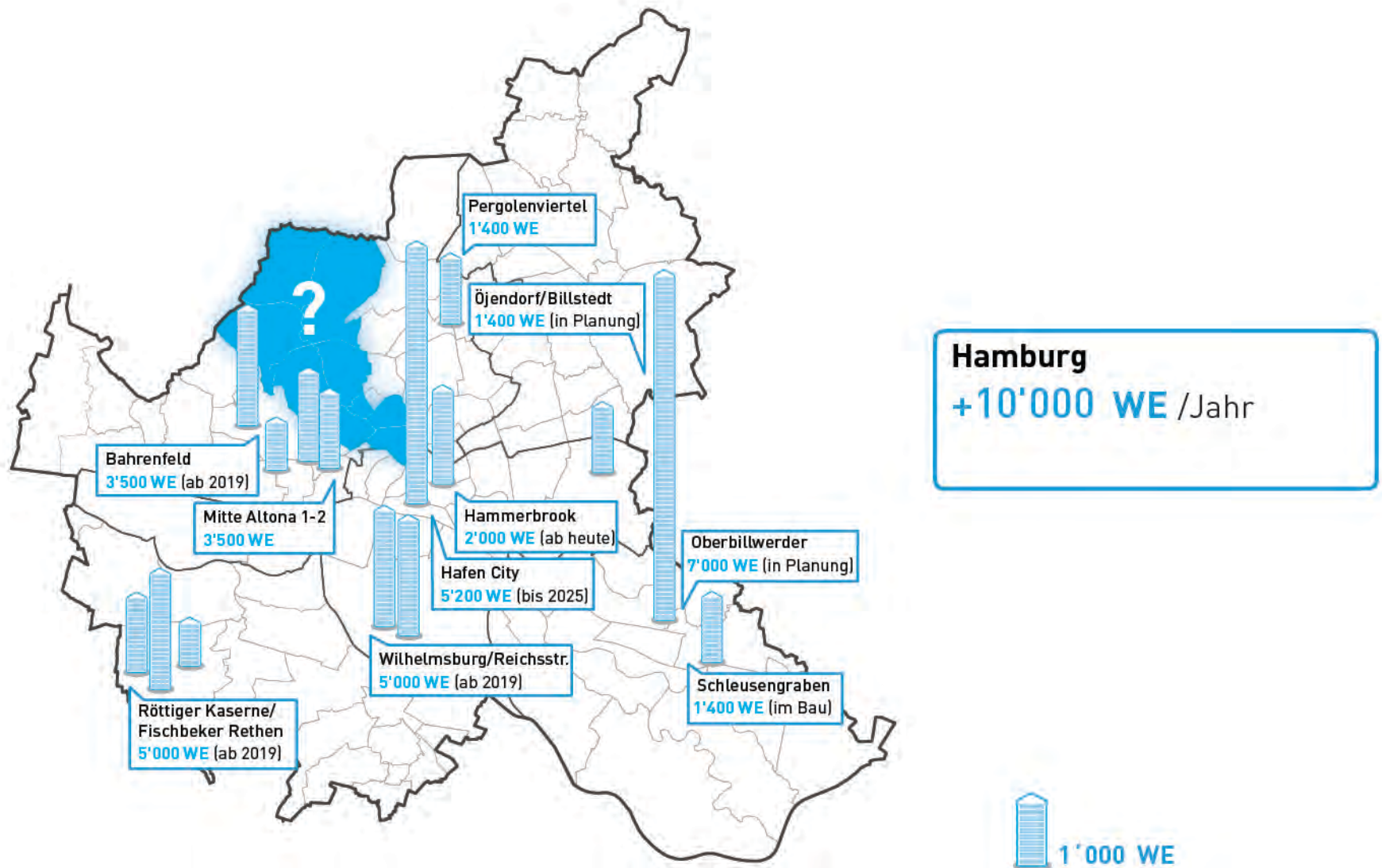
**01**

# **EINLEITUNG**

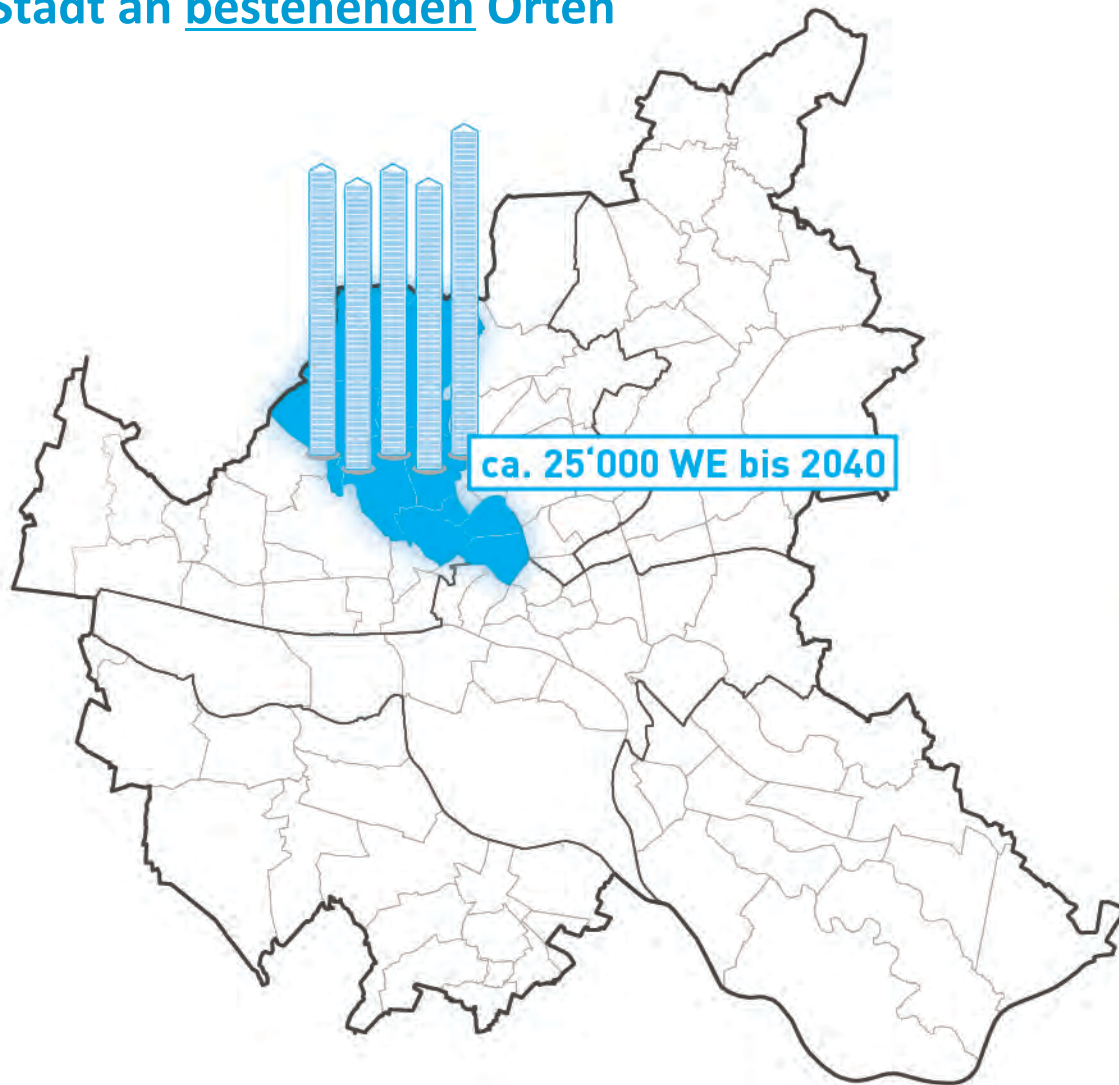
Anlass, Prozess, Zielsetzung

# Zielsetzung Hamburg

## Stadt an neuen Orten



Zielsetzung Eimsbüttel  
**Mehr Stadt in der Stadt**  
Stadt an bestehenden Orten



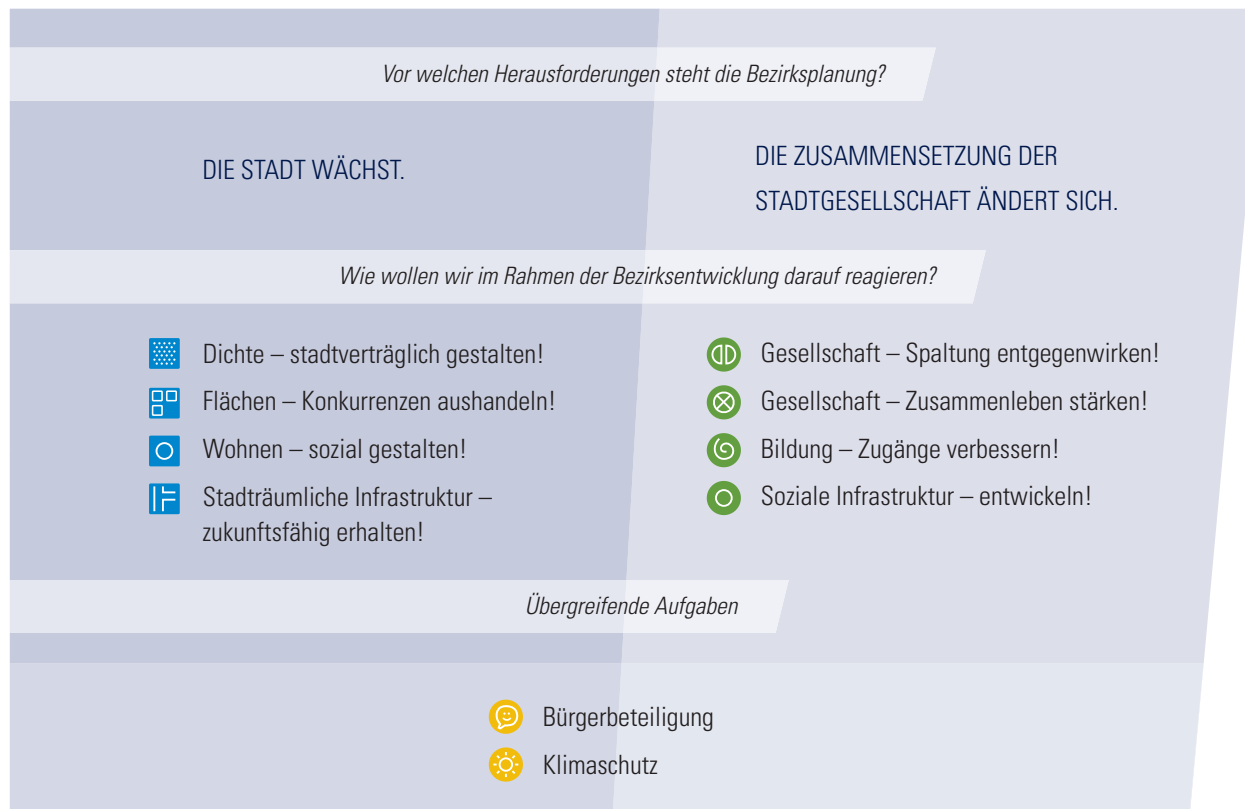
**Eimsbüttel**  
**+1'050 WE /Jahr**  
**ca. 25'000 WE** bis 2040



# Ausgangslage

## Bezirkliche Entwicklungsplanung (BEP) 2014-2018

### BEZIRKSENTWICKLUNGSPLANUNG 2014–2018

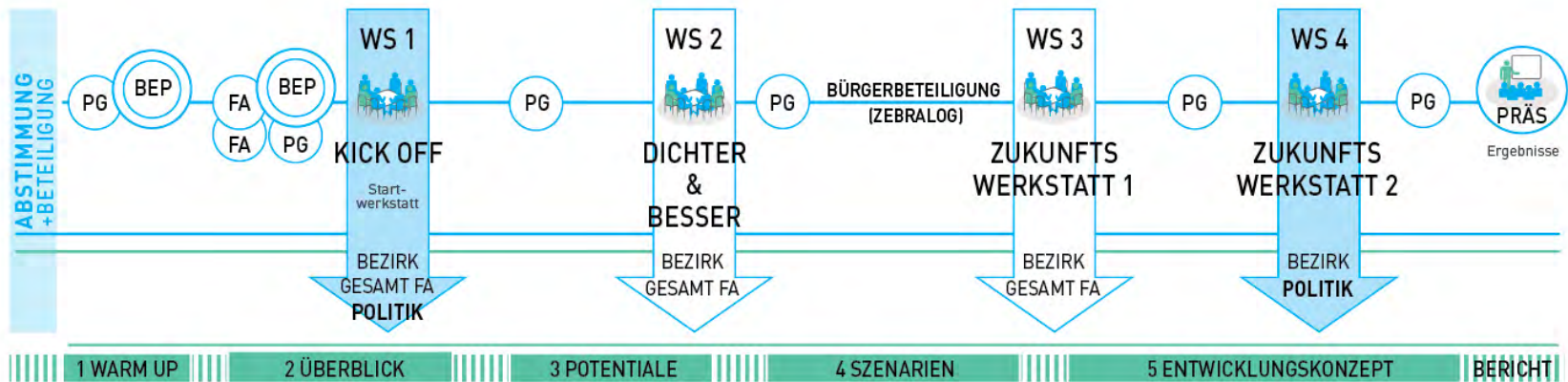


Die in der BEP formulierten Leitlinien bilden die Grundlage für das Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040, mit dem Leitbild werden diese auf die räumliche Ebene übertragen.



# Prozess und Beteiligung

## Workshops



# Prozess und Beteiligung

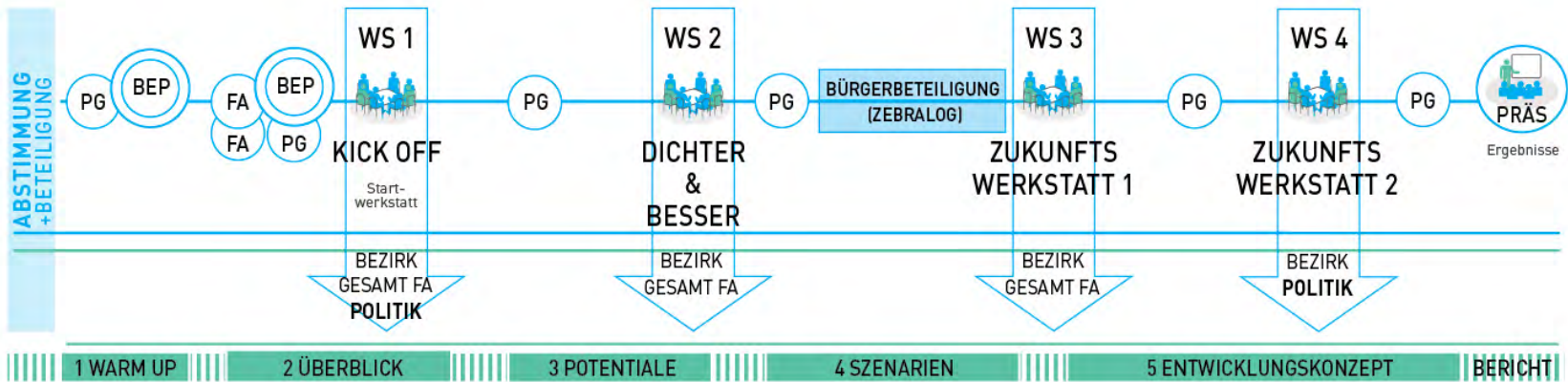
## Workshops





# Prozess und Beteiligung

## Bürgerbefragung (zebralog)





**02**

**PORTRAIT EIMSBÜTTTEL**

# Portrait Eimsbüttel

## Dichte-Check

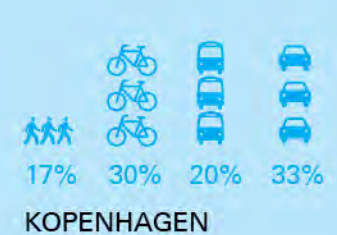
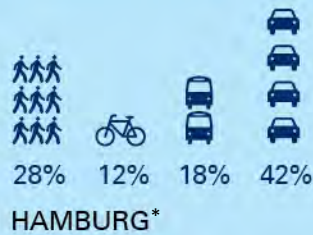


Der Bezirk sollte die Gebiete mit geringer Dichte und einem relativ hohen Anteil an älteren Menschen stärker in den Fokus nehmen!

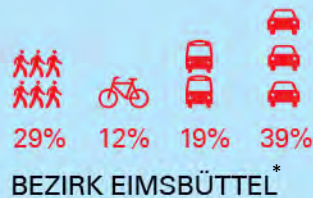
# Portrait Eimsbüttel

## Mobilitäts-Check

### Metropolenvergleich



### Bezirksvergleich



\* Quelle: Mobilitätsprogramm 2013, FHH, BWVI

Zukunftsorientierte Mobilität ist für Eimsbüttel ein wichtiger Schlüssel zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung!

# Portrait Eimsbüttel

## Stadtteilprofile

	Fläche in km²	Bevölkerung	Anteil < 18 Jahren	Anteil > 65 Jahren	Anteil Ausländer	Haushalte mit Kindern
Eimsbüttel	3,2	56.889	12,3 %	12,4 %	11,8 %	12,7 %
Rotherbaum	2,7	16.354	13,7 %	15,4 %	16,3 %	13,7 %
Harvestehude	2,0	17.479	15,1 %	20,5 %	11,3 %	15,5 %
Hoheluft-West	0,7	13.102	12,6 %	13,3 %	10,4 %	13,5 %
<b>Kerngebiet</b>	<b>8,6</b>	<b>103.824</b>	<b>13,4 %</b>	<b>15,4 %</b>	<b>12,4 %</b>	<b>13,8 %</b>
Lokstedt	4,9	28.252	16,7 %	20,4 %	13,6 %	18,6 %
Stellingen	5,8	24.725	13,5 %	19,9 %	15,9 %	15,0 %
<b>Urbanisierungszone</b>	<b>10,7</b>	<b>52.977</b>	<b>15,1 %</b>	<b>20,1 %</b>	<b>14,7 %</b>	<b>16,8 %</b>
Eidelstedt	8,7	32.317	16,2 %	22,3 %	15,9 %	18,6 %
Niendorf	12,7	41.120	15,5 %	26,5 %	9,0 %	18,2 %
Schnelsen	9,0	28.626	18,1 %	20,5 %	11,5 %	23,1 %
<b>Äußere Stadtteile</b>	<b>30,4</b>	<b>102.063</b>	<b>16,6 %</b>	<b>23,1 %</b>	<b>12,1 %</b>	<b>19,9 %</b>
<b>Bezirk Eimsbüttel</b>	<b>49,8</b>	<b>258.864</b>	<b>14,8 %</b>	<b>19,1 %</b>	<b>12,6 %</b>	<b>16,3 %</b>
<b>Hamburg</b>	<b>755,3</b>	<b>1.833.930</b>	<b>15,9 %</b>	<b>18,5 %</b>	<b>15,7 %</b>	<b>17,6 %</b>

Quelle: Stadtteilprofile 2016, Statistikamt Nord

Die unterschiedlichen demographischen Verhältnisse in den einzelnen Stadtteilen erfordern differenzierte Strategien in Bezug auf soziale, grüne und Bildungsinfrastrukturen !



# Portrait Eimsbüttel

## Urban Mapping

Dichte – von urban bis ländlich...



Identitätsanker – von Highlights bis Heimat...



Freiräume - von der Alster bis zur Kollau...





# Portrait Eimsbüttel

## Urban Mapping

... aber auch Flachmärkte



...Tankstellen

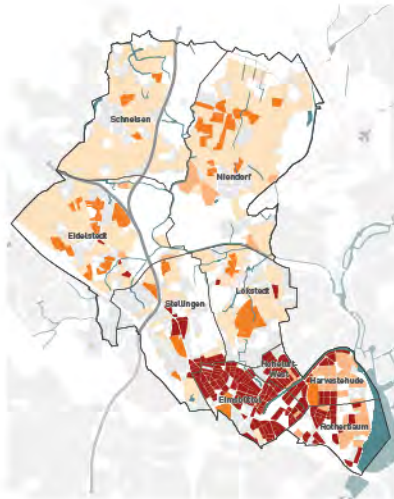


...Verkehrsflächen

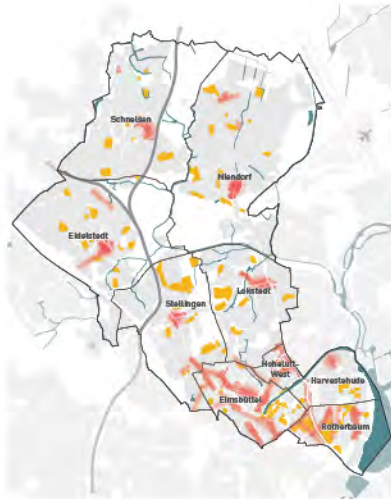


# Portrait Eimsbüttel

## Analysekarten



**Stadtstruktur**



**Zentren und (Teil-)Öffentlichkeiten**



**Arbeitswelten**



**Freiräume**



**Verkehr und Mobilität**



**Restriktionen**



# Fazit

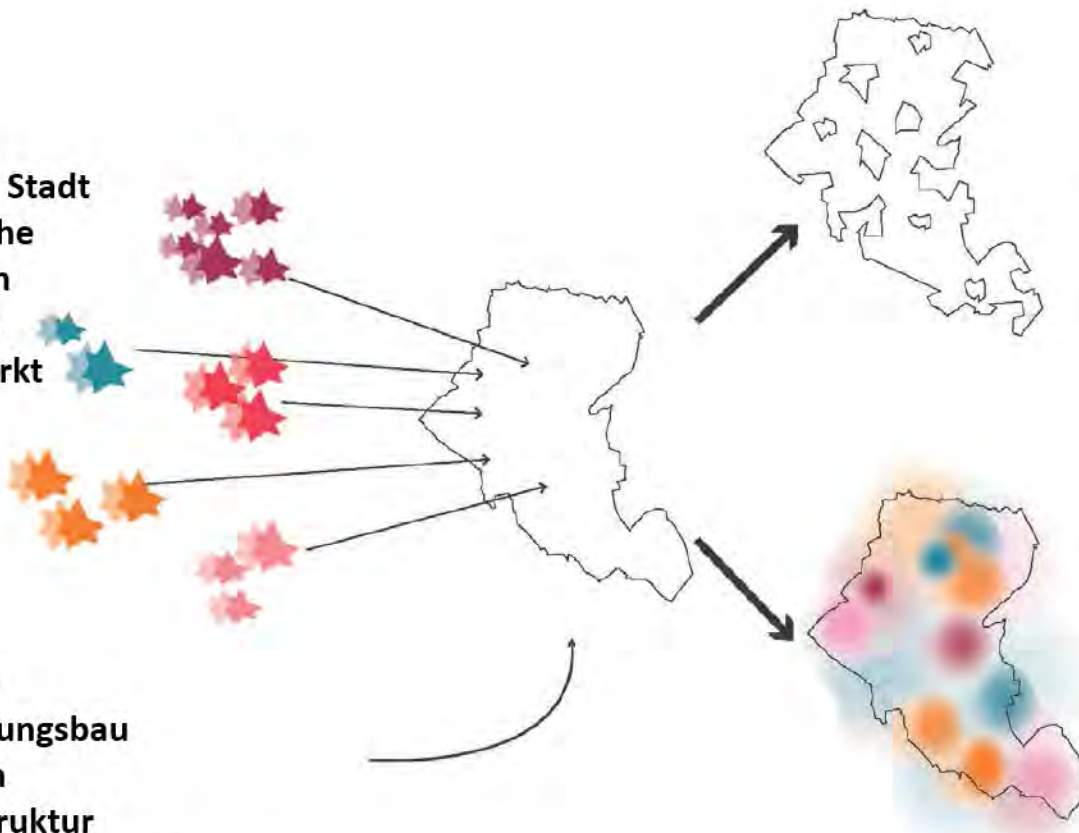
## Potentiale und Herausforderungen

### TREIBER

- **Wachstum der Stadt**
- **Gesellschaftliche Veränderungen**
- **Entwicklungen Immobilienmarkt**
- **E-Commerce**
- **Klimawandel**
- ...

### WEITERE THEMEN

- **Sozialer Wohnungsbau**
- **Knappe Kassen**
- **Update Infrastruktur**
- **Soziale Wohnfolgeeinrichtungen**
- ...



**Segregation**  
**Nivellierung**  
**Verinselung**  
**Gentrifizierung**

**Gemischte Stadt**  
**Gerechte Stadt**  
**Nachhaltige Stadt**  
**Stadt im Gleichgewicht**



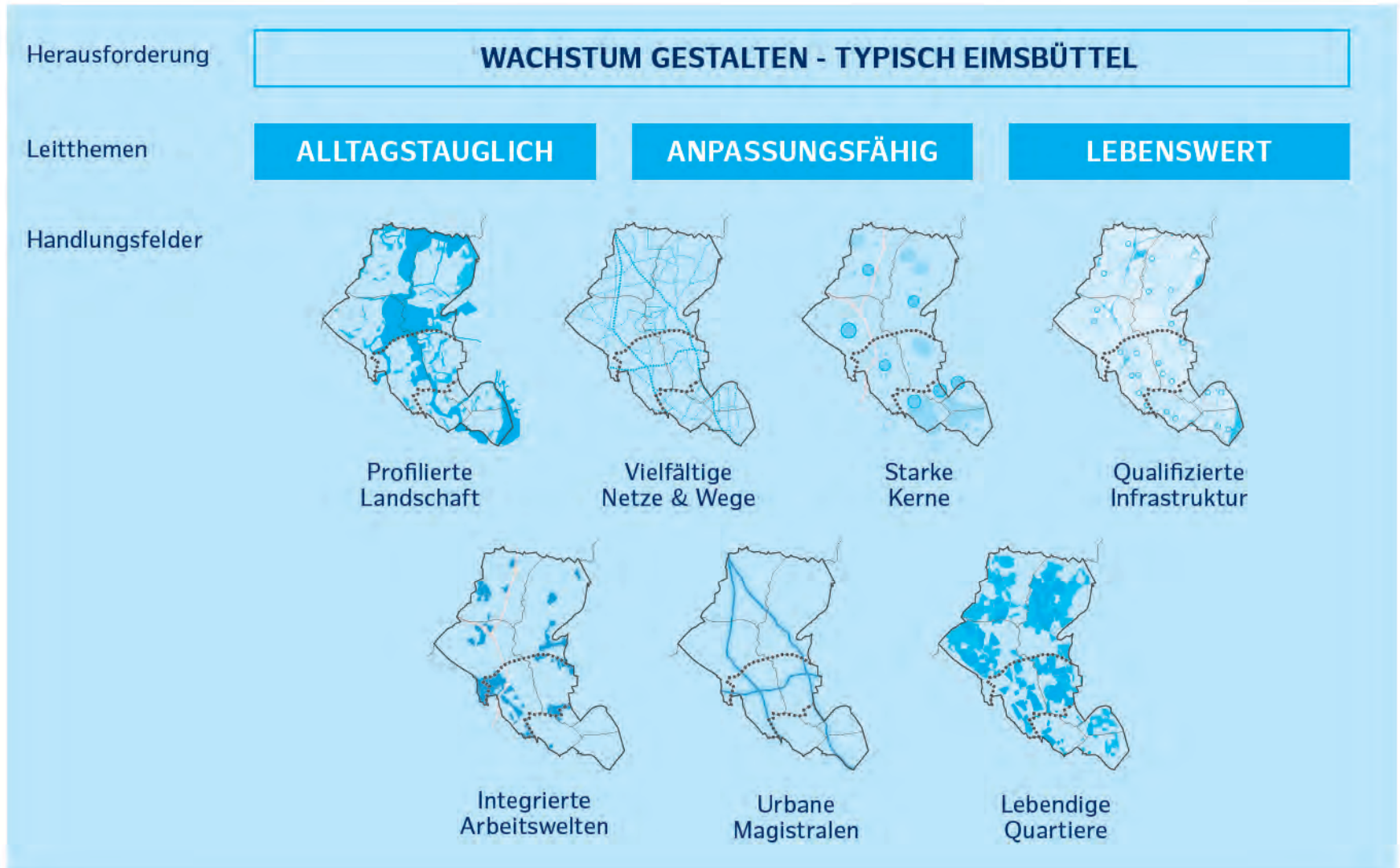
**03**

# EIMSBÜTTEL 2040

Leitthemen und Handlungsfelder

# Leitthemen und Handlungsfelder

## Was muss eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung leisten?



# Leitthemen und Handlungsfelder

## Doppelte Innenentwicklung

### Dichter...

#### Eimsbüttel

+1'050 WE /Jahr

ca. 25'000 WE bis 2040

### ...und besser

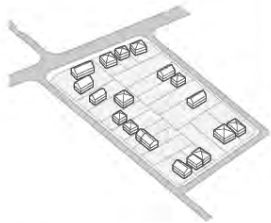


Die Strategie der doppelten Innenentwicklung zielt darauf ab, dass die baulichen Verdichtungen immer mit Strategien für ein Mehr an Qualität verbunden werden. Ziel wird daher sein, dass Verdichtung auch einen positiven Beitrag zu den genannten Handlungsfeldern leistet.

# Leitthemen und Handlungsfelder

## Entwicklungsszenarien – Nachverdichtung Ein- und Zweifamilienhausgebiete

### Bestand

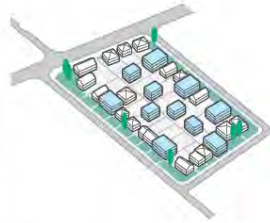


**GFZ<sub>Bestand</sub> 0,30**

**BGF: 3.000 m<sup>2</sup> / ha**  
(bei 100% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/ WE)

**WE: 30 WE / ha**

### Verdichtung im Innenbereich

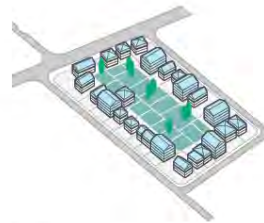


**GFZ<sub>neu</sub> 0,50**

**BGF<sub>neu</sub>: 5.000 m<sup>2</sup> / ha**  
**BGF<sub>Wohnen</sub>: 4.800 m<sup>2</sup> / ha**  
(bei 90% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/ WE)

**WE: + 18 WE / ha**  
zusätzlich

### Aufstockung und Ergänzung

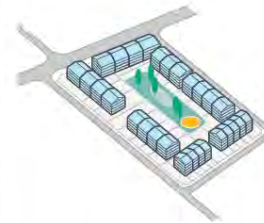


**GFZ<sub>neu</sub> 0,70**

**BGF<sub>neu</sub>: 7.000 m<sup>2</sup> / ha**  
**BGF<sub>Wohnen</sub>: 6.600 m<sup>2</sup> / ha**  
(bei 90% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/ WE)

**WE: + 36 WE / ha**  
zusätzlich

### Ersatzneubau



**GFZ<sub>neu</sub> 1,00**

**BGF<sub>neu</sub>: 10.000 m<sup>2</sup> / ha**  
**BGF<sub>Wohnen</sub>: 9.000 m<sup>2</sup> / ha**  
(bei 90% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/ WE)

**WE: 90 WE / ha**



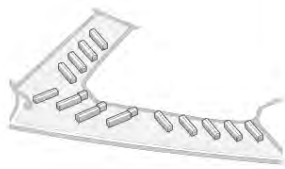
Nachverdichtung Wählingsallee, Hamburg Eimsbüttel



# Leitthemen und Handlungsfelder

## Entwicklungsszenarien – Nachverdichtung Siedlungen der Nachkriegsmoderne

### Bestand

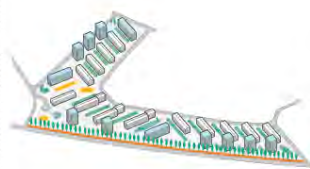


**GFZ<sub>Bestand</sub> 0,40**

**BGF: 4.000 m<sup>2</sup> / ha**  
(bei 100% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/WE)

**WE: 40 WE / ha**

### Ergänzung Punkte & Zeilen

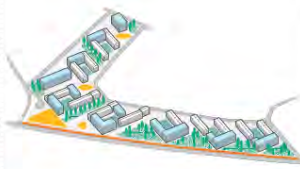


**GFZ<sub>neu</sub> 0,70**

**BGF<sub>neu</sub>: 7.000 m<sup>2</sup> / ha**  
**BGF<sub>Wohnen</sub>: 6.700 m<sup>2</sup> / ha**  
(bei 90% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/WE)

**WE: + 27 WE / ha**  
zusätzlich

### Schließung der Räume

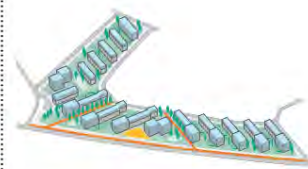


**GFZ<sub>neu</sub> 1,00**

**BGF<sub>neu</sub>: 10.000 m<sup>2</sup> / ha**  
**BGF<sub>Wohnen</sub>: 9.400 m<sup>2</sup> / ha**  
(bei 90% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/WE)

**WE: + 54 WE / ha**  
zusätzlich

### Drauf- und Dran-Bebauung



**GFZ<sub>neu</sub> 1,50**

**BGF: 15.000 m<sup>2</sup> / ha**  
**13.900 m<sup>2</sup> / ha**  
(bei 90% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/WE)

**WE: + 99 WE / ha**  
zusätzlich

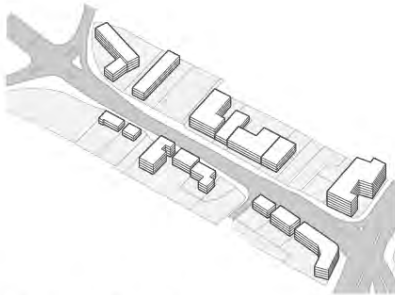


Nachverdichtung Siedlung Piusplatz, München  
Allmann Sattler Wappner Architekten

# Leitthemen und Handlungsfelder

## Entwicklungsszenarien – Nachverdichtung Magistralen

### Bestand



**GFZ<sub>Bestand</sub> 0,70**

BGF: 7.000 m<sup>2</sup> / ha

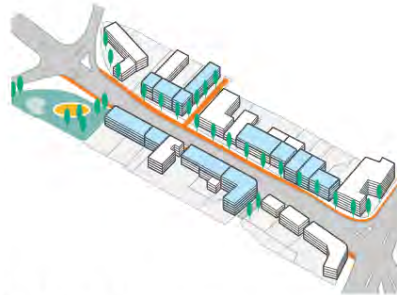
BGF<sub>Wohnen</sub> 6.300 m<sup>2</sup> / ha

(bei 90% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/ WE)

**WE: 63 WE / ha**

zusätzlich

### Hochzonierung & Aufstockung



**GFZ<sub>neu</sub> 1,50**

BGF<sub>neu</sub>: **15.000 m<sup>2</sup> / ha**

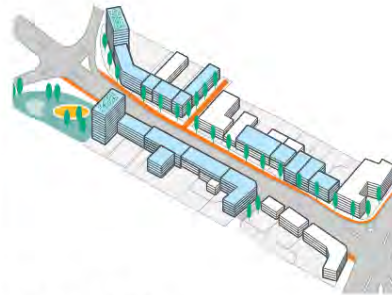
BGF<sub>Wohnen</sub> 13.000 m<sup>2</sup> / ha

(bei 70% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/ WE)

**WE: + 56 WE / ha**

zusätzlich

### Hochzonierung & Hochpunkte



**GFZ<sub>neu</sub> 2,00**

BGF<sub>neu</sub>: **20.000 m<sup>2</sup> / ha**

BGF<sub>Wohnen</sub> 15.400 m<sup>2</sup> / ha

(bei 70% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup>/ WE)

**WE: + 91 WE / ha**

zusätzlich



Bebauung Hoheluftchaussee, Hamburg Eimsbüttel  
blauraum architekten

# Leitthemen und Handlungsfelder

## Entwicklungsszenarien – Nachverdichtung Gewerbe

### Bestand



**GFZ<sub>Bestand</sub> 0,50**

BGF: 5.000 m<sup>2</sup> / ha

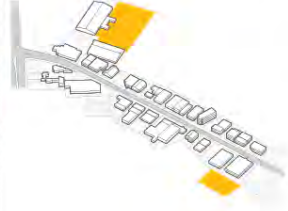
### Verdichten & Stapeln



**GFZ<sub>neu</sub> 1,00**

BGF<sub>neu</sub>: 10.000 m<sup>2</sup> / ha

### Bestand

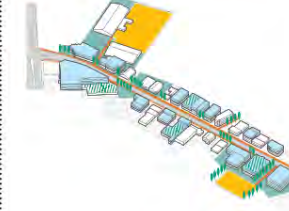


**GFZ<sub>neu</sub> 0,70**

BGF<sub>neu</sub>: **7.000 m<sup>2</sup> / ha**  
 BGF<sub>Wohnen</sub>: 2.100 m<sup>2</sup> / ha  
 (bei 30% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup> WE)

**WE: 21 WE / ha**

### Mischen & Anreichern



**GFZ<sub>neu</sub> 1,50**

BGF<sub>neu</sub>: **15.000 m<sup>2</sup> / ha**  
 BGF<sub>Wohnen</sub>: 4.740 m<sup>2</sup> / ha  
 (bei 30% Wohnanteil und 100 m<sup>2</sup> WE)

**WE: + 26 WE / ha**  
 zusätzlich



Neue Balan – Campus der Ideen, München

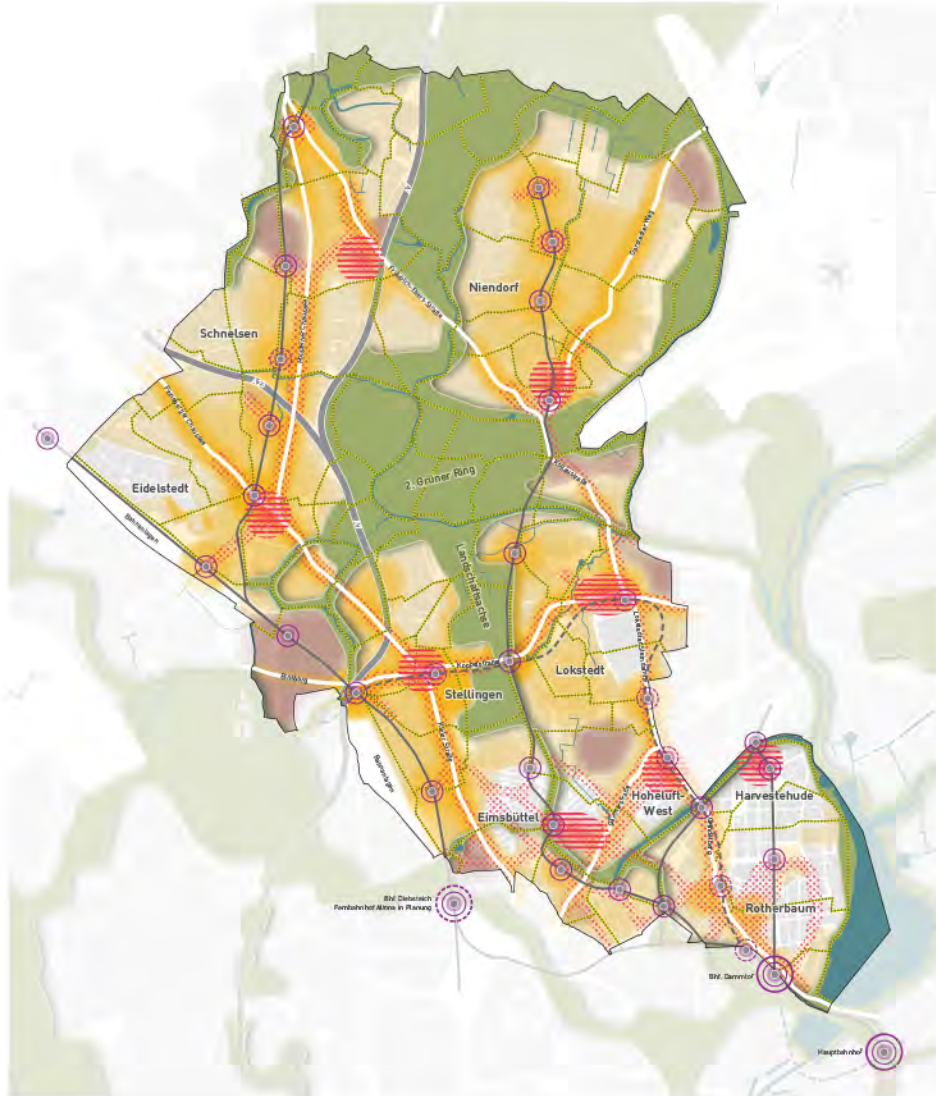
**04**

**RÄUMLICHES LEITBILD**




# Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040





## Leitbildplan






### Impulse

-  S- / U-Bahn-Haltestelle Bestand / Planung
-  Fernbahnhof Bestand / Planung
-  Magistralen

### Urbanisierungspotentiale

-  geringes Urbanisierungspotential
-  mittleres Urbanisierungspotential
-  hohes Urbanisierungspotential
-  Gewerbeschwerpunkt

### Landschaftspotentiale

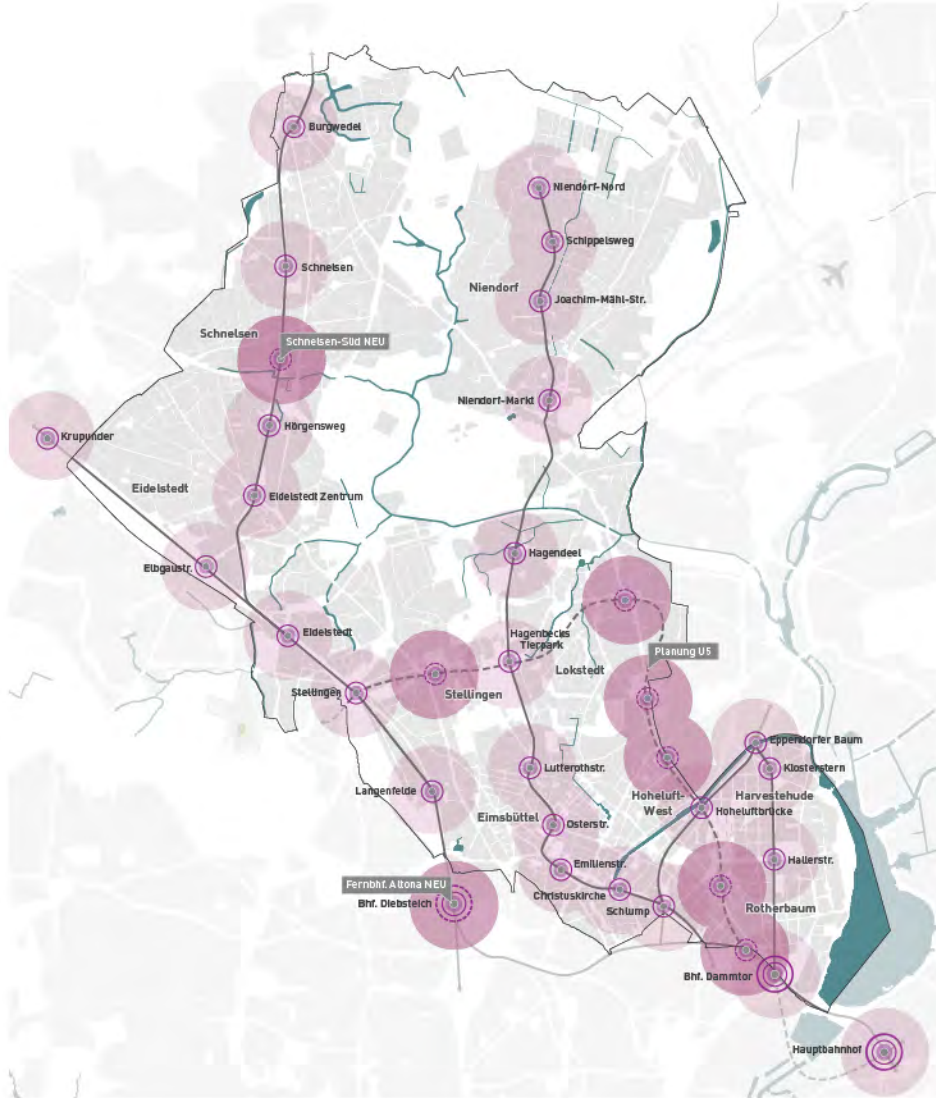
-  Qualifizierungsraum Landschaftsachse einschließlich der Verknüpfungen
-  Grünes Wegenetz
-  Gewässer

### Identitätsorte

-  Urbane Kerne
-  Urbane Straßen

# Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040

## Leitbildplan



### Haltepunkte des öffentlichen Nahverkehrs als Impulsgeber für die Siedlungsentwicklung

Neue, aber auch bestehende **U- und S-Bahn-Haltestellen** sind vor dem Hintergrund neuer Intermodalität als **Motoren für die Siedlungsentwicklung** bedeutend.

Das Konzept der „**Stadt der kurzen Wege**“ wird machbarer, wenn an den Standorten des ÖPNVs auch die Ziel- und Quellorte liegen. So kennzeichnet der 500 Meter Radius um die Haltestellen die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen. In diesem Bereich ist die Siedlungsverdichtung besonders sinnvoll, um Städtebau und öffentliche Verkehrsinfrastruktur verstärkt zu verknüpfen.

Da die Haltestellen des ÖPNVs immer auch als Stadtteil- und Quartierseingänge fungieren, sorgen die neuen U-Bahn-Haltestellen insbesondere in Stellingen, Lokstedt und Schnelsen-Süd für neue Impulse.

# Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040

## Leitbildplan



### Magistralen als Entwicklungslinien

Die Magistralen bieten große Entwicklungsperspektiven. Es sind die Stadträume, an denen sich bereits Nutzungen und Verkehr konzentrieren. **Ziel ist es, dass aus Transitstraßen Stadtstraßen werden.**

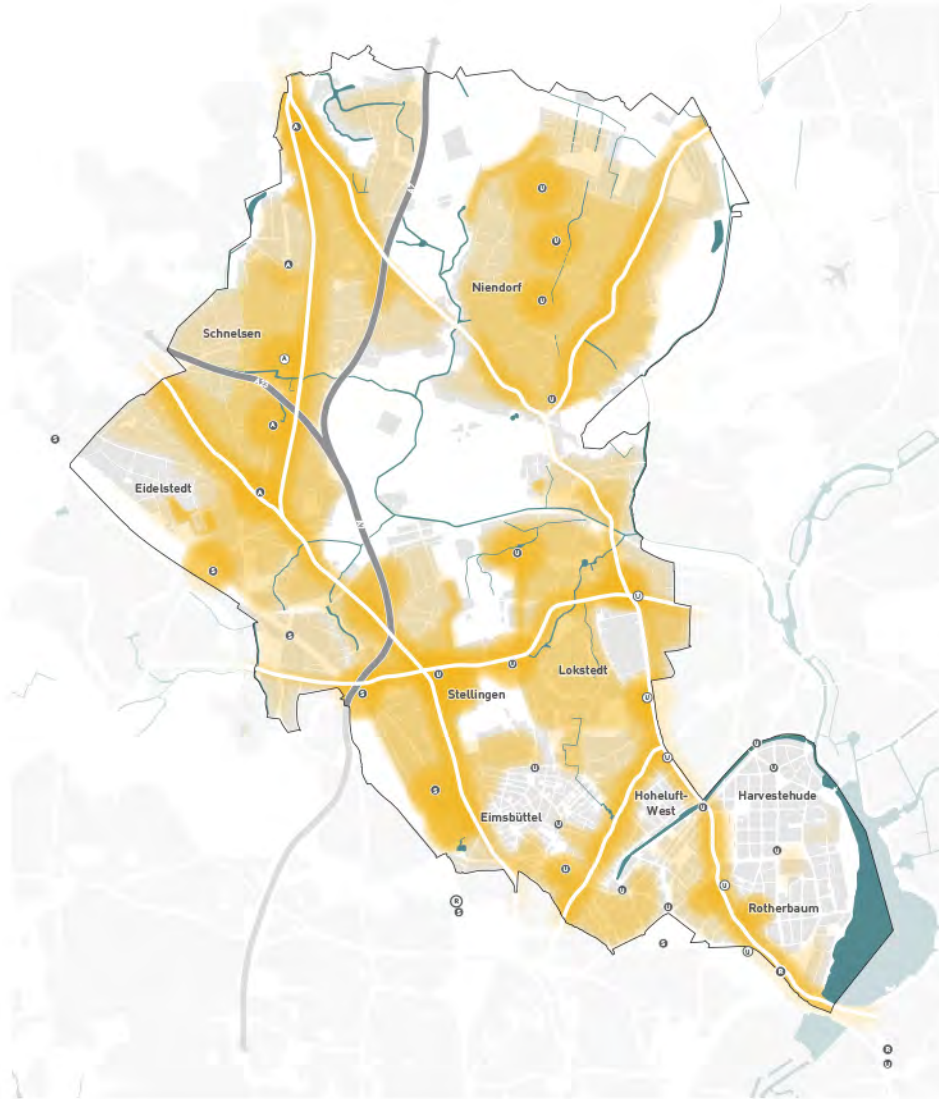
Hierzu soll die bauliche Dichte konsequent erhöht werden und gleichzeitig **im Sinne der doppelten Innenentwicklung die Magistralen als urbaner Aufenthaltsraum** qualifiziert werden. Alleen, Radstreifen, breitere Fußgängerwege sind das Ziel. Die baulichen Nutzungen in der 2. Reihe profitieren davon, da damit der Lärmschutz verbessert wird.

In der Nähe der Magistralen wie der Kieler Straße und dem Straßenzug Hoheluftchaussee, Lokstedter Steindamm, Kollaustraße sowie den Querspannen der Gärtnerstraße und der Julius-Vosseler-Straße ist zudem eine gute Anbindung an den ÖPNV vorhanden. Wenn eine nachhaltige Mobilitätsstrategie erreicht werden soll, sind diese Bereiche, die geeignetsten für eine Entwicklung.



# Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040

## Leitbildplan



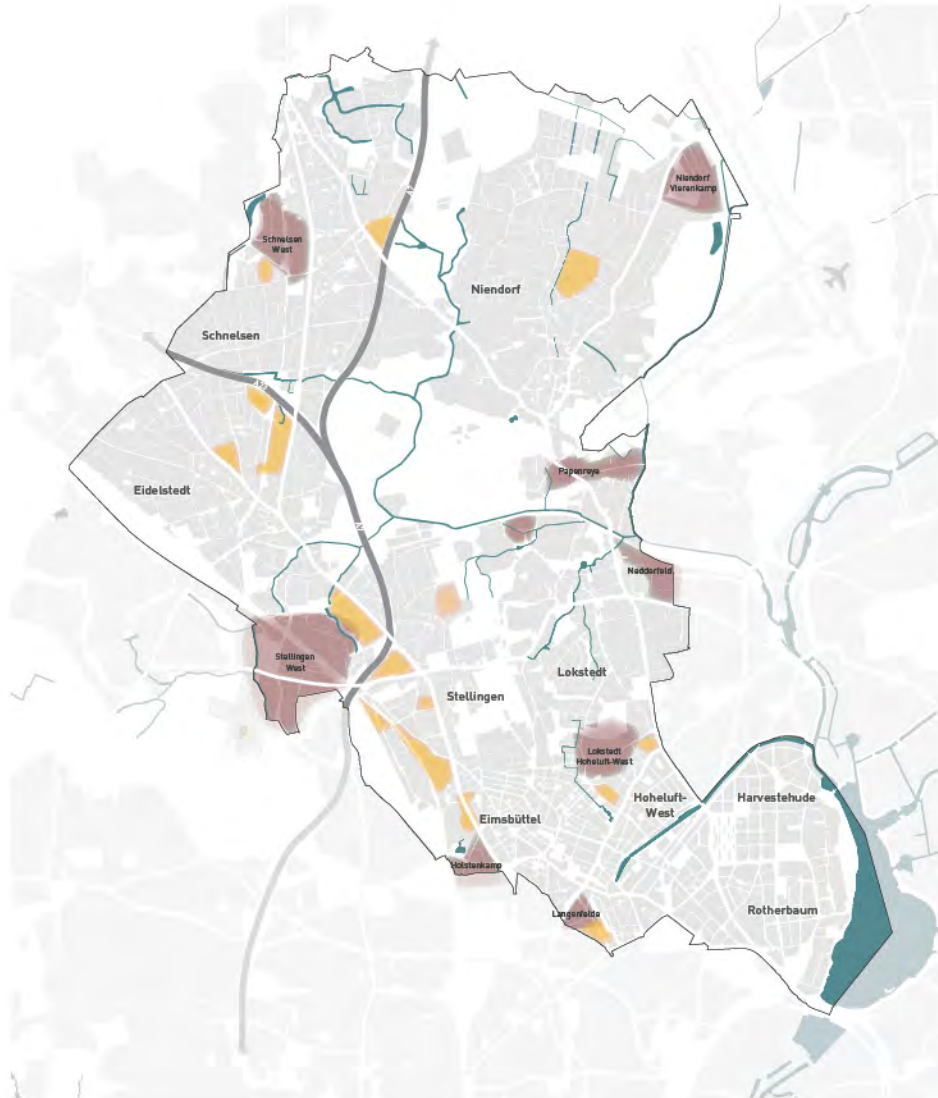
### Urbanisierungspotentiale

Aus der Überlagerung der beiden Verkehrsräume der ÖPNV-Haltestellen und der Magistralen als urbane Stadtstraßen leiten sich die **Potentiale für eine verstärkte Urbanisierung** ab. Gerade an diesen Orten kann Stadt dichter werden und so auch urbane Stadträume schaffen, die sich durch eine **intensive Nutzungsmischung aus Arbeit, Wohnen und Infrastruktur** auszeichnen.

Da **Eimsbüttel ca. 25.000 neue Wohneinheiten** braucht, sollten die Potentiale vor allem in diesen Bereichen aktiviert werden. So entsteht eine Zonierung, die von hohem bis geringem Urbanisierungspotential reicht. Da auch kleinteilige Verdichtungen in den einzelnen Stadtquartieren mit dazu beitragen, dass Wohnraum neu geschaffen wird, sollten auch in den Gebieten mit bisher geringer Dichte Baulücken, Aufstockungen, Ergänzungsbauten, Abriss und dichterem Neubau als Potential für ein Mehr an Wohnraum genutzt werden. Die vorhandene Erschließung kann damit besser genutzt werden.

# Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040

## Leitbildplan



### Gewerbeschwerpunkte und Transformationsgebiete

Beim Thema Gewerbe wird innerhalb der Gewerbegebiete unterschieden in **Gewerbeschwerpunkte und Transformationsgebiete**. In den Gewerbeschwerpunkten hat die gewerbliche Nutzung Vorrang, diese Gebiete sollen in ihrer gewerblichen Nutzungsintensität dichter werden. Die kleinteiligeren Gewerbeareale werden erhalten, sie sollen aber deutlich gemischerter werden und Büro, Dienstleistungen, soziale Einrichtungen, temporäres Wohnen, Sonderwohnformen und nur anteilig dauerhaftes Wohnen mit aufnehmen. Ziel ist hier die Nutzungsmischung in einer höheren Dichte.

**Eimsbüttel braucht Arbeitsstätten, aber in verdichteter Form.** Flachbauten verschwenden Fläche. Bei begrenzten Flächen müssen Gewerbenutzungen mehr in die Höhe als in die Breite gehen. Das Potential besteht also darin, dass die bestehenden Flächen ihre gewerbliche Struktur behalten, aber dichter und teils gemischerter werden. Im Flughafenumfeld können neue Entwicklungsräume geschaffen werden.

■ Gewerbeschwerpunkte  
■ Kleinteiligere Gewerbegebiete mit Transformationspotential

# Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040

## Leitbildplan



### Landschaftspotentiale und Grünes Wegnetz

**Doppelte Innenentwicklung heißt Stadt und Landschaft zugleich entwickeln.** Die Landschaftsachse Eimsbüttel und der Grüne Ring sind das Rückgrat für die langfristige Freiraumentwicklung. Dieses Rückgrat soll gestärkt werden. Dafür wird eine **Freiraumqualitätsoffensive 'Landschaftsachse Eimsbüttel'** gestartet.

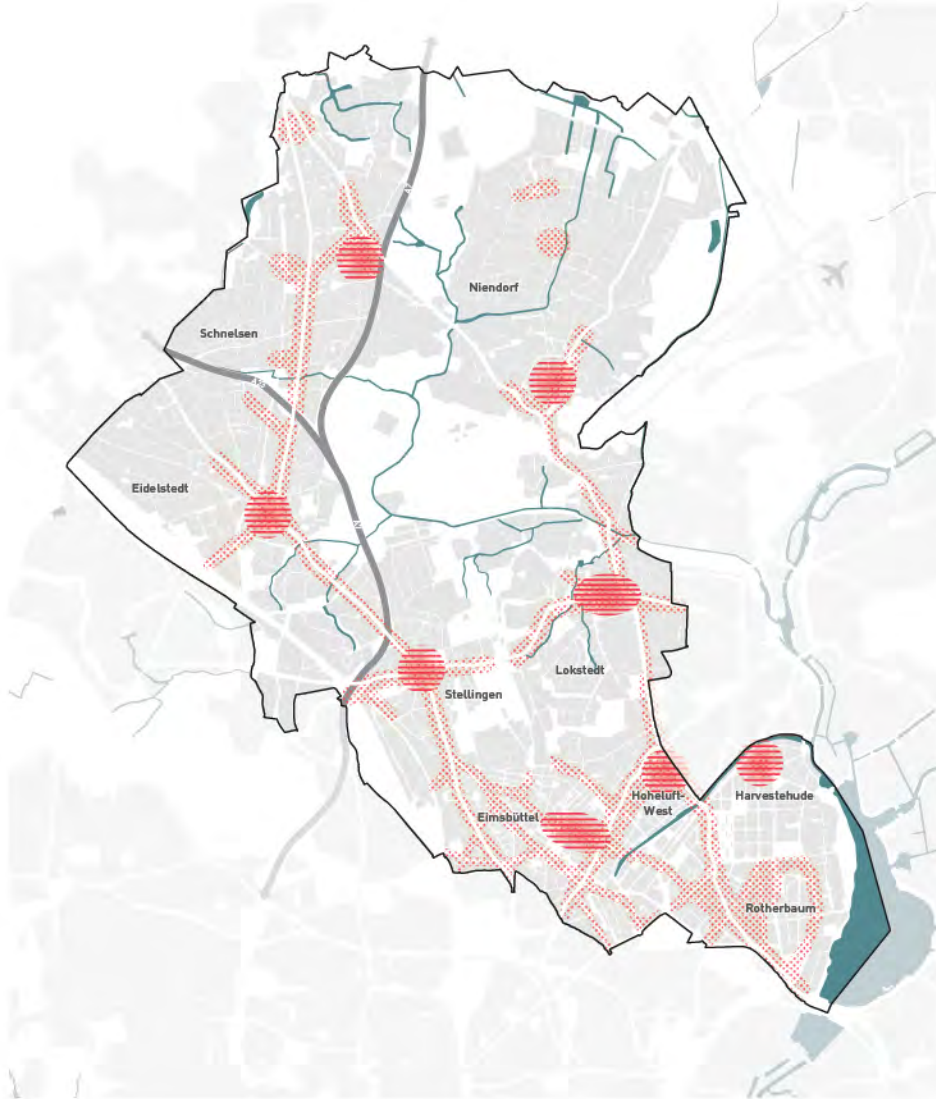
Es geht dabei nicht um ein Mehr an Fläche, sondern vor allem um die Qualifizierung des Bestandes. Das Freiraumpotential der Landschaftsachse erhält ein robustes Wegesystem, das die unterschiedlichen Freiraumtypologien miteinander verknüpft. Mit der durchgängigen Stärkung der Landschaftsachse und des Grünen Ringes werden gleichzeitig der Biotopverbund und die klimatischen Entlastungsfunktionen dieses Raumes gestärkt.

Weiterhin ist **das grüne Wegenetz in den Siedlungsgebieten** ein Schlüsselprojekt in der wachsenden Stadt. Wenn wenige Freiräume vorhanden sind, dann müssen die Wege zu diesen bereits eine freiraumbezogene Nutzungsqualität haben. Die zahlreichen **Gewässer mit ihren Begleiträumen und auch grüne Straßenräume** sind hierfür die Basis, um das Grüne Netz zu fördern.



# Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040

## Leitbildplan



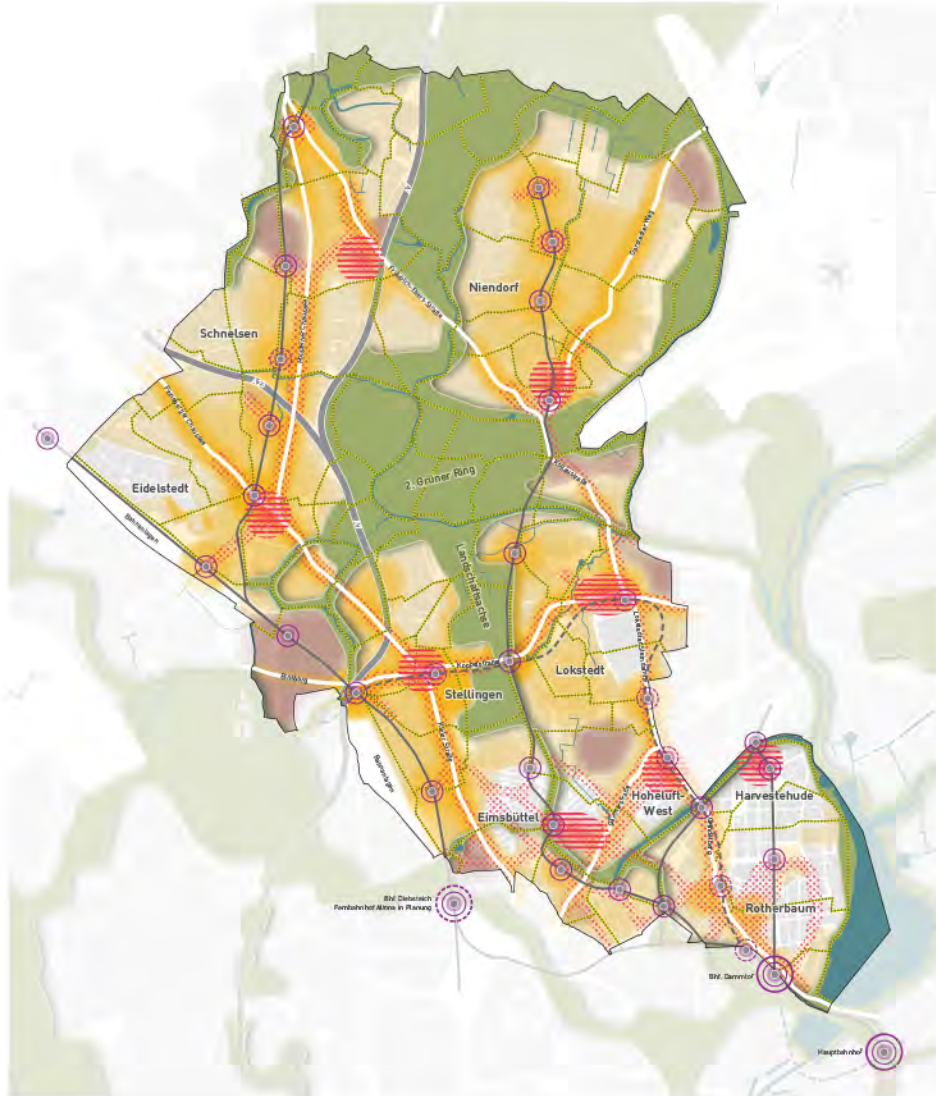
### Urbane Kerne und Urbane Straßen

Die polyzentrale Struktur des Bezirks mit seinen neun Stadtteilen wird weiter gefördert, indem die vorhandenen Zentren ausgebaut werden. Urbane Zentren zeichnen sich dadurch aus, dass diese nicht monofunktional sind. Das bedeutet neben Einkauf und Dienstleistung auch Wohnen und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern. Die Urbanen Kerne liegen in der Urbanisierungszone mit einem hohen Entwicklungspotential. Sie sind entsprechend dem Leitbild **‘Mehr Stadt an bestehenden Orten’** die Ausgangspunkte, um urbane Gebiete mit hoher baulicher Dichte und Nutzungsmischung herzustellen. Die Urbanen Straßen ergänzen die Kerne und wirken in die Fläche. Auch mit den Urbanen Straßen wird das Ziel verfolgt, **städtische Dichte, Nutzungsmischung und gleichzeitig Aufenthaltsqualität** zu schaffen. Die Baukultur der öffentlichen Räume wird im Sinne des Mehrwertschaffens hier besonders zu fördern sein. So kann die Attraktivität des Kerngebiets und der großen Magistralen gesichert und entwickelt werden.




# Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040





## Leitbildplan






### Impulse

-  S- / U-Bahn-Haltestelle Bestand / Planung
-  Fernbahnhof Bestand / Planung
-  Magistralen

### Urbanisierungspotentiale

-  geringes Urbanisierungspotential
-  mittleres Urbanisierungspotential
-  hohes Urbanisierungspotential
-  Gewerbeschwerpunkt

### Landschaftspotentiale

-  Qualifizierungsraum Landschaftsachse einschließlich der Verknüpfungen
-  Grünes Wegenetz
-  Gewässer

### Identitätsorte

-  Urbane Kerne
-  Urbane Straßen