



**MAGISTRALLEN**

**EDEKA  
AWARD  
2019**

**HAFENCITY UNIVERSITÄT HAMBURG**





ISBN: 978-3-947972-00-5

© HafenCity Universität Hamburg, 2019

# MAGISTRALLEN

Ein Kooperationsprojekt der EDEKA Handelsgesellschaft Nord mbH  
und der HafenCity Universität Hamburg.

Prof. Klaus Sill  
HafenCity Universität Hamburg  
Studiengang Architektur  
Konzeptionelles Entwerfen und Gebäudelehre

Prof. Dott. Arch. Paolo Fusi  
HafenCity Universität Hamburg  
Studiengang Architektur & Stadtplanung  
Städtebaulicher Entwurf - Urban Design



**EDEKA AWARD 2019**  
MAGISTRALLEN



# INHALTSVERZEICHNIS

Vorworte	
EDEKA – Stefan Giese	6
Prof. Klaus Sill / Prof. Dott. Arch. Paolo Fusi	7
<b>Einleitung EDEKA AWARD 2019</b>	
Seminarstruktur	10
Input 01: Franz-Josef Höing	12
Input 02: Rainer Wülbern	14
Input 03: Tamo Kunz	16
Input 04: Martin Kläschen	18
<b>Analysephase: Master-Kurs</b>	
Stresemannstraße	24
Kieler Straße	28
Grindelallee	32
Alsterkrugchaussee	36
Mundsburger Damm	40
Süd-Magistrale	44
<b>Analysephase: Bachelor-Thesen</b>	
Elbchaussee	52
Bergedorfer Straße	54
<b>Exkurs: Internationales Bauforum 2019</b>	56
<b>Entwürfe: EDEKA AWARD 2019</b>	
Stresemannstraße	62
Kieler Straße	68
Grindelallee	74
Alsterkrugchaussee	80
Mundsburger Damm	86
Süd-Magistrale	92
Elbchaussee	98
Bergedorfer Straße	104
<b>Jury: EDEKA AWARD 2019</b>	116
<b>Impressum und Danksagung</b>	130





## VORWORT

Stefan Giese

Geschäftsführer EDEKA Nord

**Megatrends wie demografischer Wandel, Urbanisierung, Ernährungsthemen, die Digitalisierung sowie gesellschaftliche Verantwortung und Nachhaltigkeit erfordern intelligente und kreative Lösungen für unsere Kaufleute. Mit modernen Marktkonzepten und einer expansiven Standortpolitik behauptet EDEKA Nord die führende Position im norddeutschen Lebensmittelhandel. So individuell wie die Konzepte, so individuell sind die Unternehmer und Menschen bei EDEKA Nord. Als Regionalgesellschaft und Großhandlung unterstützen wir unsere Kaufleute, sich optimal zu positionieren. Mit unserer Liebe zu Lebensmitteln, Erfahrung und Fachkenntnis arbeiten wir bei EDEKA Nord tagtäglich an unserem gemeinsamen Erfolg.**

Anspruch von EDEKA Nord ist es, den selbstständigen Kaufleuten entlang der Wertschöpfungskette kontinuierlich neue Optionen für Wachstum und Differenzierung zu erschließen. Durch Vielseitigkeit und Innovationskraft werden für unterschiedlichste Standorte und Gegebenheiten die bestmöglichen Voraussetzungen mit und für die Kaufleute entwickelt. Unsere Expansionsexperten sind ständig auf der Suche nach praxisorientierten Lösungen für Immobilien des Lebensmitteleinzelhandels. Es gilt, soziale, infrastrukturelle und betriebswirtschaftliche Faktoren in Einklang zu bringen. So treiben wir die Flächenexpansion auch mit dem Ausbau und der Modernisierung bestehender Einzelhandelsstandorte voran, um diese individuell standortspezifisch aufzuwerten. Die Versorgung der Menschen mit schnell erreichbaren, vielfältigen Angeboten hochwertiger Lebensmittel spielt eine wichtige Rolle. Dabei kann EDEKA Nord kundenorientiert und zukunftsgerichtet mit hoher Kompetenz punkten. Moderne Nahversorgungskonzepte sind derzeit maßgeblich von demografischen Veränderungsprozessen geprägt.

Unsere Gesellschaft befindet sich in einem kontinuierlichen Wandel. Vom einstigen Kolonialwarenhändler zum heutigen Erlebnismarkt konnte EDEKA Nord in über 115-jähriger Tradition und Entwicklung die wechselnden Ansprüche bedienen. Mit attraktiven Sortimenten auf der Klein- und Großfläche zu guten Preisen und in der opti-

malen Qualität schaffen wir als Leistungsmerkmal des selbstständigen Kaufmanns heute und auch zukünftig eine klare Differenzierung zum Discount.

Magistralen gelten als Hauptschlagadern der Stadt. Sie sind Stadteingang, erste Adresse, Quartierszentrum und zugleich Zäsur, Barriere und Transitraum. Sie prägen das Gesicht der Metropolen und sind damit Ort größter Herausforderungen und Chancen für die Zukunft – auch für die Metropolregion Hamburg.

Standen die großen Ausfallstraßen bisher für den schnellen Transport von Menschen und Waren, werden hier mittel- bis langfristig die Weichen für die künftige Stadtentwicklung gestellt. Im Umfeld der neun Magistralen leben rund 150.000 Hamburgerinnen und Hamburger. Nicht nur für sie gilt es, das Potenzial für zukünftige städtebauliche Lösungen in Einklang mit der lokalen Nahversorgung zu bringen. Wir investieren verstärkt in innovative Marktkonzepte und ressourcensparende Technik. Es ist von zentraler Bedeutung, neue Konzepte im Nahversorger-Segment zu entwickeln. Bei der Versorgung der Menschen mit schnell erreichbaren Angeboten hochwertiger Lebensmittel kann EDEKA Nord mit kundenorientierter und zukunftsgerichteter Kompetenz punkten. Damit dies in den kommenden Jahren so fortgeführt werden kann, müssen wir ein Gespür für die veränderten Lebensumstände unserer Kunden und ihre neuen Bedürfnisse entwickeln. Stillstand ist keine Option.

Bereits zum dritten Mal loben wir daher den EDEKA Award aus. Die innovativen Ideen der Studierenden geben entscheidende Impulse für die komplexen Möglichkeiten, neue Verbindungsmöglichkeiten von Städteentwicklung und Nahversorgung zu erörtern. Wir freuen uns, dass sich der EDEKA Award als konstruktiver Ort für Ideenaustausch etabliert hat.

Unser herzlicher Dank geht an die engagierten Studierenden und Projektbegleiter der HCU, die uns mit diesem innovativen Projekt erneut neue Denkanstöße gegeben haben.





## VORWORT

Prof. Klaus Sill / Prof. Dott. Arch. Paolo Fusi

Konzeptionelles Entwerfen und Gebäudelehre / Städtebaulicher Entwurf | Urban Design  
HafenCity Universität Hamburg

**Der vorliegende Katalog zum EDEKA AWARD 2019 dokumentiert die dritte erfolgreiche Kooperation zwischen der HCU und der EDEKA Handelsgesellschaft Nord seit dem Jahr 2014. Wie in den vorangegangenen gemeinsamen Projekten war das Ziel, das Thema Nahversorgung in der Metropole Hamburg aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten. Die Offenheit, mit der die EDEKA der entwurfsorientierten Forschung und den ergebnisoffenen Arbeitsmethoden der HCU gegenübersteht, ist ein Ausdruck des besonderen Vertrauensverhältnisses innerhalb dieser Kooperation.**

Zum ersten Mal war das Entwurfsprojekt zum EDEKA AWARD in das interdisziplinäre Masterprogramm der HCU integriert. Dies ist eine Konsequenz der komplexen, grenzüberschreitenden Aufgabenstellung des diesjährigen Awards. In einer Kooperation der Studiengänge Architektur und Stadtplanung haben ca. 30 Studierenden aus beiden Programmen im April 2019 das Projekt begonnen. Von den ersten Analyseschritten bis hin zur finalen Präsentation sind sämtliche Arbeitsschritte ausschließlich in interdisziplinären Teams vollzogen worden. Eine inhaltliche, organisatorische und didaktischen Herausforderung, die mittlerweile zu den Kernkompetenzen der HCU zählt und zu einer komplexeren, universitären Lehre und Forschung führt. Lange bevor die Bearbeitung im Sommersemester 2019 begann, haben wir das Thema MAGISTRALEN hochschulintern und im Gespräch mit EDEKA als relevante Fragestellung diskutiert. Die Verbesserung der Qualität urbaner Räume an den großen Verbindungsstraßen in das Zentrum, deren wichtige wirtschaftliche Bedeutung generell und speziell für den Einzelhandel und die diversen logistischen Problemstellungen, die diese Räume zur Folge haben, waren erste Fokuspunkte der gemeinsamen Diskussion. Das Thema MAGISTRALEN bietet uns die Gelegenheit die Stadt Hamburg und ihre Entwicklung in Bezug zu ihrer Region in den nächsten Jahrzehnten ganzheitlich neu zu denken. Wir können die Multiplizität, welche diese Orte der Mobilität und der dynamischen Urbanität prägt, thematisieren und als Chance für die Gestaltung von neuen attraktiven Stadträumen für die Zukunft der Stadt interpretieren.

Die Relevanz der Thematik hat sich bestätigt und gestei-

gert als uns der Hamburger Oberbaudirektor Franz Josef Höing im Frühjahr 2019 in einem ersten Gespräch eröffnete, dass er beabsichtigt, das Thema MAGISTRALEN zum Anlass zu nehmen, ein Hamburger Bauforum mit dieser Thematik durchzuführen und uns im gleichen Gespräch eine Kooperation anbot. Die uns durch den Hamburger Oberbaudirektor eingeräumte Möglichkeit zu einem direkten Austausch einerseits sowie die Möglichkeit, dass unsere Studierenden in den internationalen Teams des Hamburger Bauforums im August 2019 mitarbeiten konnten, hat zum einen die Motivation der teilnehmenden Studierenden erhöht und uns von der Relevanz der Thematik als wichtiges Arbeits- und Forschungsfeld der HCU gänzlich überzeugt.

Mittlerweile - nach Abschluss dieses Entwurfsprojektes und nach unseren Erfahrungen aus dem Hamburger Bauforum 2019 - sehen wir in der Thematik MAGISTRALEN mit all ihren Konsequenzen und Facetten, ein Forschungs- und Lehrfeld, das eine längerfristige Auseinandersetzung und Bearbeitung an der der HCU zur Folge haben wird. Auch in Kooperation mit unseren Partnern am Illinois Institute of Technology in Chicago, dem IIT, sehen wir Potenziale etwa vergleichender Untersuchungen und gemeinsamer Lehrformate an den Universitäten in Hamburg und Chicago. Wir werden das Thema intensiv weiterverfolgen!

Wie in den Vorgängerformaten des EDEKA AWARDS ist es uns auch in diesem Jahr gelungen, Experten und Expertinnen in die HCU einzuladen, die aus ihren jeweiligen Blickwinkel auf die Thematik MAGISTRALEN neue Erkenntnisse und wichtige Impulse geliefert und gesetzt haben. Unser Ziel war es - nachdem wir die Ergebnisse des Entwurfsprojektes intern präsentiert und bewertet haben - eine renommierte Jury zur Bewertung der Arbeiten einzuladen, die einen unabhängigen Blick auf die entstandenen Arbeiten hat und die Gewinner des EDEKA AWARDS bestimmt. Dieses Gremium hat am 24.10.19 in der HCU getagt und in einer vierstündigen Sitzung unter Leitung der Hamburger Architektin Ingrid Spengler das Ergebnis festgelegt. Dieser Katalog dokumentiert eine Vielzahl komplexer Fragestellungen, möglicher Lösungsmöglichkeiten und interessanter Architekturentwürfe. Wir sind sicher, dass er für die weitere Bearbeitung der Thematik MAGISTRALEN in Hamburg von großem Interesse sein wird.





EINLEITUNG

EDEKA  
AWARD

2019







# MAGISTRALEN - EDEKA AWARD 2019

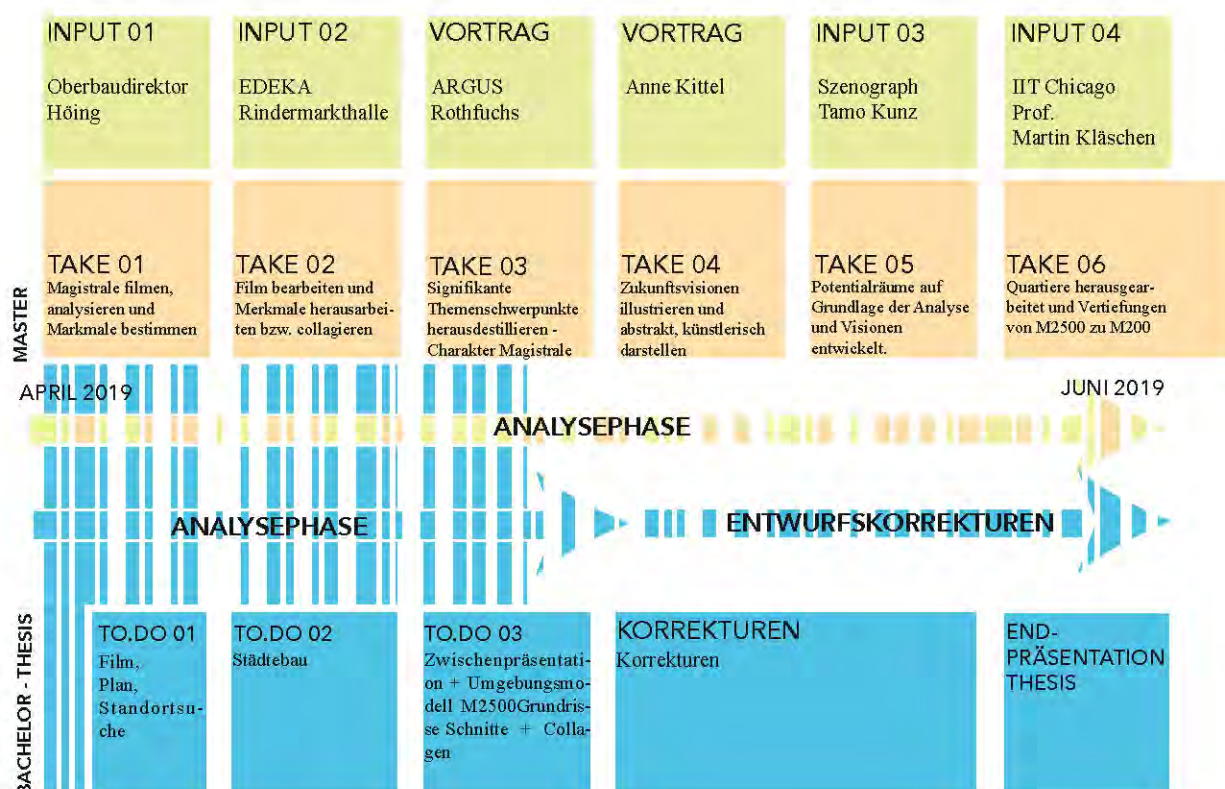
## Seminarstruktur

Die EDEKA Handelsgesellschaft Nord mbH lobt in Kooperation mit der HafenCity Universität Hamburg (HCU) nach 2015 und 2017 bereits zum dritten Mal den studentischen Entwurfswettbewerb EDEKA AWARD aus, der sich mit zukunftsgerichteten Einzelhandelskonzepten im urbanen Kontext auseinandersetzt.

Der EDEKA AWARD 2019 mit dem Untertitel „MAGISTRALEN“ fokussiert sich auf die Entwicklung von Konzepten und Visionen für Hamburgs Magistralen. Eine Überschneidung der Strategien und planerischen Gedanken mit Oberbaudirektor Höing und dem von ihm initiierten Bauforum wurde hergestellt, um aktiv Synergien zu nutzen.

Der Wettbewerb wurde im Sommersemester 2019 als interdisziplinäres Master-Entwurfsseminar, und für Bachelor-Thesen der HCU mit 29 Architektur- und Stadtplanung-Studierenden durchgeführt und in wöchentlichen Korrekturen und Vorlesungen von den Fachgebieten Konzeptionelles Entwerfen und Gebäudelehre von Prof. Klaus Sill und Städtebaulicher Entwurf | Urban Design von Prof. Dott. Arch. Paolo Fusi begleitet.

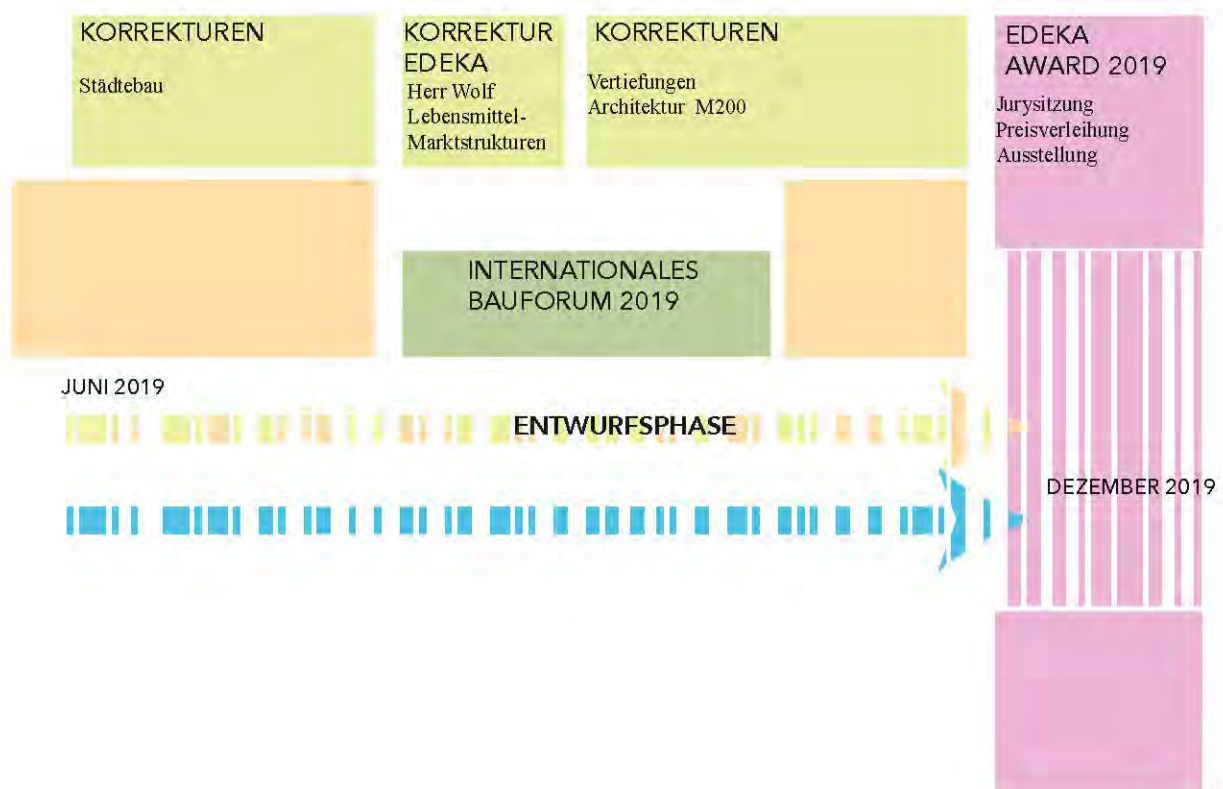
Jede Magistrale ist anders. Unter diesem Gesichtspunkt analysierten die Studierenden in 6 TAKES jeweils eine Magistrale in Hamburg. Die Komplexität der Besonderheiten, Rythmen, Geschwindigkeiten und Notwenigkeiten wurden über verschiedene Medien wie Modell, Plan, Bild und Film dargestellt.



Die Analysephase wurde im Mai 2019 mit der Festlegung auf drei Entwurfsareale, an der jeweils behandelten Magistrale, beendet. Ein konzeptionelles Entwurfsthema, dass für die ganze Magistrale erarbeitet wurde, dient als Struktur für die Entwürfe der einzelnen Quartiere. Sowohl Besonderheiten der ganzen Magistrale, als auch kleinmaßstäbliche Spuren wurden mit den Entwürfen verflochten. Einige Studierende wurden ausgewählt um am Internationalen Bauforum, zu dem Oberbaudirektor Höing eingeladen hat, teilzunehmen.

Nach mehrtägiger Ausstellung im Foyer der HCU fand am 24.10.2019 die Jurysitzung zum EDEKA AWARD 2019 im HOLCIM der HafenCity Universität Hamburg

statt. Die Jury setzt sich aus Architekten, Stadtplanern hochrangigen Repräsentanten der EDEKA Nord zusammen: Ingrid Spengler, Franz-Josef Höing, Jan Löhns, Konrad Rothfuchs, Martin Schenk, Rolf Schuster und Rainer Wülbern. Am 5.12.19 werden die Ergebnisse der Jury-Sitzung bei der Preisverleihung des EDEKA-Awards verkündet, und dieser Katalog wird veröffentlicht.







## INPUT 01: HAMBURGS MAGISTRALLEN

Franz-Josef Höing

Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Die Magistralen sind das Rückgrat der Stadtentwicklung. Schon Hamburgs prägender Oberbaudirektor Fritz Schumacher hat sie in seinem Fächerplan als Korsettstangen der Stadt gedacht. Der Begriff klingt sperrig, erinnert an die Champs-Élysées und beschreibt manchmal das Gegenteil. Zum Beispiel die Eiffe- oder Kielerstraße, links und rechts am Straßenrand herrscht dort eher Pragmatismus – eine Mischung aus Baumärkten, Tankstellen und Waschanlagen, Autohäusern und Einzelhändlern mit viel Platz zum Parken und häufig den Siedlungen der 60er und 70er Jahre. Und doch leben ca. 150.000 Hamburger an und im unmittelbaren Umfeld zu diesen Magistralen. Deswegen braucht es ein Drehbuch mit stadträumliche Ideen für diese Orte, um dort neue Qualitäten zu schaffen. Dabei geht es nicht um Tabula rasa oder um ein bilderstürmerisches Umgehen mit dem preiswerten Wohnen, sondern im Gegenteil eher darum den Diskurs

der letzten Jahre aufzuklären: Es geht um die Komplexität dieser Räume. Dass an diesen Magistralen möglichst einfach 100.000 Wohnungen realisiert werden, kann nicht die Lösung sein.

Nicht immer geht es nur um das Bauen, sondern auch mal um das Freilassen. Nicht immer geht es nur um das Wohnen sondern auch um neue Arbeitsorte und wie das alles zusammen geht. Wir Planer

haben uns in den letzten Jahrzehnten zu wenig mit den Räumen in ihrer Gesamtheit befasst. Die Magistralen sind Ausfallstraßen, Stadtteilzentren, Freiräume und Lebensräume. Sie werden auch zukünftig die Funktion als Mobilitätsschlagadern übernehmen, auch wenn die Verkehre sich wandeln.

In dieser Zeit des Wachstum und des Wandels spielen die Magistralen eine zentrale Rolle und bieten die Chance, Quartiere und Stadtteile zusammen zu bringen.









## INPUT 02: EDEKA - RINDERMARKTHALLE

Rainer Wülbern

Geschäftsbereichsleiter Expansion & Standortsicherung EDEKA Nord

Mit den demografischen Veränderungen unserer Gesellschaft hat sich auch das Verbraucherverhalten verändert. Ältere und weniger mobile Menschen sowie vor allem die Bewohner von Städten bevorzugen den regelmäßigen Einkauf beim Vollsortimenter in Ihrer Nähe - am liebsten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem öffentlichen Nahverkehr. Findet die Bevölkerung gleich um die Ecke ein attraktives Lebensmittelangebot mit allen relevanten Frische-Bereichen und einem ergänzenden Discount-Angebot, bleiben die Menschen auch vor Ort. Diesen Ansatz, der auf hohe Akzeptanz stößt, fassen wir unter dem Begriff „Qualifizierte Nahversorgung“ zusammen. Für EDEKA das Konzept der Zukunft – aus vielerlei Gründen.

Große Vertriebsformate auf der grünen Wiese sind nicht zukunftsorientiert. Die Kunden müssen weitere Strecken zurücklegen, was mehr Emissionen, mehr Lärm und mehr Verkehrsaufkommen erzeugt. Die Alternative sind verbrauchernahe, integrierte Lagen- aber nur dann, wenn

die Verkaufsfläche groß genug ist, um ein attraktives Sortiment zur vollumfänglichen Bedarfsdeckung mit Lebensmitteln aufzunehmen.

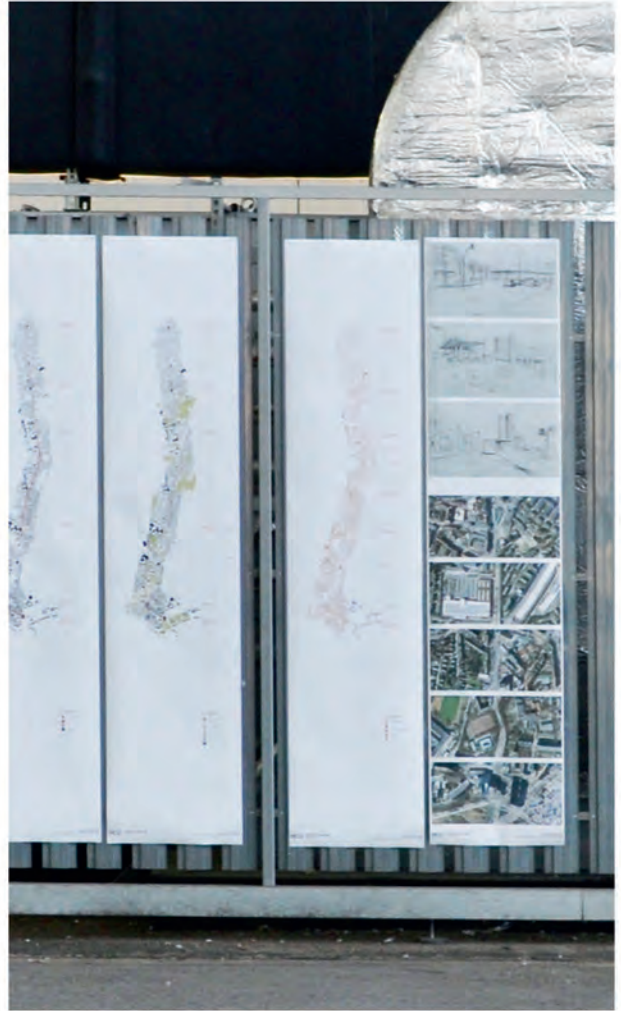
Bereits zum zweiten Mal haben wir nun den EDEKA Award ausgelobt. Wieder haben die Ergebnisse unsere Erwartungen übertroffen. Die Motivation der Teilnehmer war beeindruckend. Die Ergebnisse waren im Detail so überzeugend, dass wir hoffen, die eine oder andere Idee als Anregung nutzen zu können. Die Begleitung durch das Team der HCU war vorbildlich. Die Zusammenarbeit mit der HafenCity Universität hat uns hat viel Spaß gemacht und wir freuen uns, diese auch in Zukunft fortzuführen.

In der nördlichsten Region zwischen Nord- und Ostsee weht immer eine frische Brise – auch in der Expansion.

Ob in der Metropolregion Hamburg oder in den ländlichen Gebieten, EDEKA Nord hält seit Jahren die Spitzenposition im Absatzgebiet und wächst weiter.











## INPUT 03: MAGISTRALLEN ALS DREHORT

Tamo Kunz  
Szenenbildner



Eine Magistrale spielt eine wichtige Rolle bei der Stadtplanung. Sie zeichnet in erster Linie aus, dass täglich eine Vielzahl an Menschen sie benutzen um schnell mit dem Auto in die Stadt oder aus ihr heraus zu gelangen. Sie muss also entsprechend groß sein, damit zu Stoßzeiten der Stau nicht vorprogrammiert ist. Dazu sollten die Ampelschaltungen einen schnellen Durchfluss gewährleisten. Es ist davon auszugehen, dass sich die Fahrzeuge relativ schnell auf ihnen bewegen; auf einigen Magistralen gilt teilweise Tempo 60 km/h anstatt 50 km/h wie es innerhalb geschlossener Städte üblich ist. Da man sich also in schnellem Tempo vom Stadtkern entfernen kann, wandelt sich die Umgebung und die Architektur für den Betrachter in kurzen Abständen. In aller Regel sind die Grundstücke und Immobilien im Zentrum sehr viel teurer als in der Peripherie, was sich dann auch in der Architektur und der Verdichtung widerspiegelt.

Für ein Filmteam bedeuten diese Umstände praktisch erst einmal, dass man den Drehort sicher leicht finden wird und gut erreichen kann.

In den weniger verdichteten Bereichen einer Magistralen wird es genug Platz geben, um den großen Fuhrpark eines Filmteams unterbringen zu können. Nahe am Zentrum kann es aber schwieriger werden, zumindest wenn man sich ein 360 Grad Set wünscht. Dort gibt es wenig Höfe und Parkflächen, die von der großen Straße abgehen, da dort fast lückenlos Wohnhäuser und Geschäfte angesiedelt sind. Man muss dann auf eine Seitenstraße ausweichen und eventuell etwas Distanz zum Drehort akzeptieren. Diese Problematik entsteht aber recht selten, denn leider wird an den großen Magistralen nicht wirklich oft szenisch gedreht. Das liegt an der Geräuschkulisse. Niemand möchte im Nachhinein noch den Aufwand einer Synchronisation auf sich nehmen und die Ergebnisse sind dann auch nicht wirklich gut. Bei jedem Filmset ist die akustische Kontrollierbarkeit ein wichtiger Faktor. Ein visuell tolles set up wird verschmäht werden, wenn die Tonsicherheit nicht gegeben ist, zumindest dann, wenn es Dialoge gibt. Natürlich gibt es auch Filme mit Szenen, die das Leben, die Bewegung und die Hektik einer Magistrale für ihre Dramaturgie nutzen, und dann können dort auch zwei Menschen gehen und sich anschreien, weil es so laut ist, aber im Idealfall wird man wichtige Dialoge an kontrollierbare Orte verlegen.



Wenn es sich aber um Stimmungsbilder oder Autofahrten handelt, sind Magistralen sehr reizvoll. Zum einen gibt es Abschnitte, die tolle Perspektiven auf eine Stadt bieten. Man sieht zum Beispiel, wie sich die hohen Gebäude des Zentrums vor einem aufbauen. Zum anderen gibt es Abschnitte, die gesäumt sind mit kleinen Geschäften welche, wenn Sie nachts beleuchtet sind, sich wie eine Lichterkette aneinander reihen. Für Nachtszenen braucht man entweder einen Vollmond (der auch mit etwas Aufwand imitiert werden kann) oder es gibt eine Menge Straßenlaternen und viel Licht von eben diesen Geschäften.

In dem Tatort „die Ballade von Cenk und Valerie“ haben wir an der Wandsbeker Chaussee eine wichtige Szene bei Nacht gedreht. Eine Frau steht todkrank mit einem Handy vor einem gut ausgeleuchteten TV Geschäft und schaut auf einem ausgestellten Gerät die Livetübertragung von einer Geiselnahme. Dabei telefoniert Sie und gibt Anweisungen. Für den Ton war das in diesem Falle kein Problem, da es wenig Verkehr gab und der Dialog via Telefon als Monolog aufgezeichnet wurde.

Die gut ausgeleuchtete Wandsbeker Chaussee, die trotzdem recht ausgestorben wirkte, war für diese Szene genau richtig.

Interessant an der Wandsbeker Chaussee ist auch, dass die architektonische Vielfalt in den einzelnen Abschnitten sehr unterschiedlich ausgeprägt ist. Zentrumsnah ist über die Jahre viel abgerissen und effektiver neu gebaut worden. Dort gibt es zwar auch noch einige Alt- und 60er Jahre Bauten, aber Vieles ist neu entstanden.

Die Zeilen mit den Ladengeschäften jedoch, sind in den meisten Abschnitten noch sehr homogen und wenig unterbrochen. Es kann visuell reizvoll sein ein komplettes Ensemble einer Epoche beisammen zu haben, zum Beispiel 60er-Jahre-Bauten. Das Gegenteil kann aber auch seinen Reiz haben, wenn man etwa in einer Einstellung einen bunten Mix an unterschiedlichsten Baustilen einfangen kann. Diese Abschnitte gibt es an der „Wandsbeker“ auch. Da der Entwicklungsdruck in den vom Zentrum entfernteren Abschnitten einer Magistralen nicht so hoch ist, können eine Vielzahl an Altbauten lange Bestand haben, auch jene, welche die Fläche nicht optimal ausnutzen oder solche, die architektonisch eher wenig gemocht werden. Dann gibt es noch die Abschnitte, an denen sich Supermarkt Ketten oder Autohäuser ausgebreitet haben. Hier gibt es wenig alten Baubestand, und die Geschäfte profitieren von dem noch verhältnismäßig günstigen Baugrund, der guten Erreichbarkeit und den vielen Menschen, die täglich auf der Magistralen verkehren. Weit draußen gibt es noch Abschnitte, auf denen es plötzlich sehr grün wird. Die Bebauung ist dann auf einmal unterbrochen, und ein dichter Baumbestand säumt den Straßenrand, bis plötzlich wieder lückenlos bebaute Abschnitte auftauchen.

Schlussendlich kann man sagen, dass Magistralen einige reizvolle Besonderheiten und eine interessante Vielfalt zu bieten haben, dass aber Aufgrund der zu erwartenden hohen Lärmbelastung die Drehtauglichkeit oft nicht gegeben ist, zumindest nicht für szenische Bilder.



© NDR/Letterbox



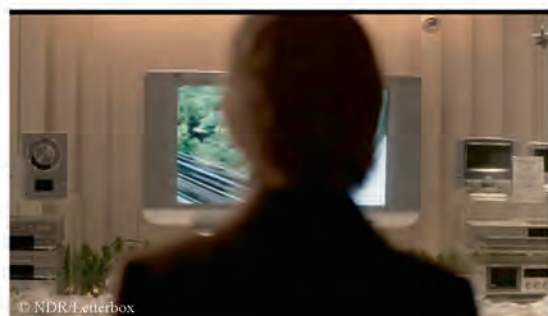
© NDR/Letterbox



© NDR/Letterbox



© NDR/Letterbox



© NDR/Letterbox



© NDR/Letterbox





## INPUT 04: URBAN BARRIERS

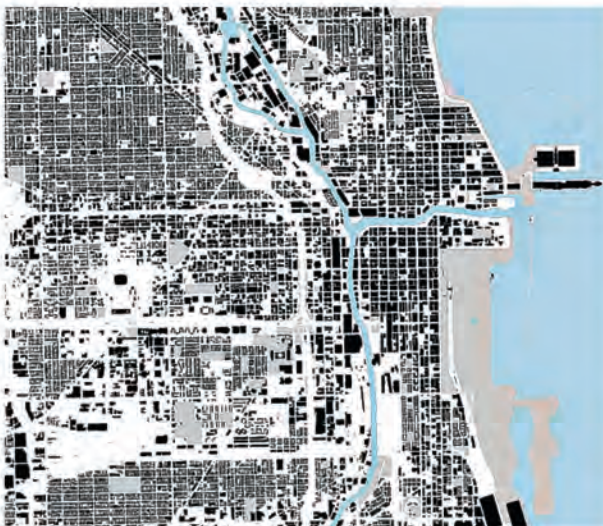
Martin Kläschen

Adjunct Professor at COA of IIT  
principal and founder of HOUSEHAUS

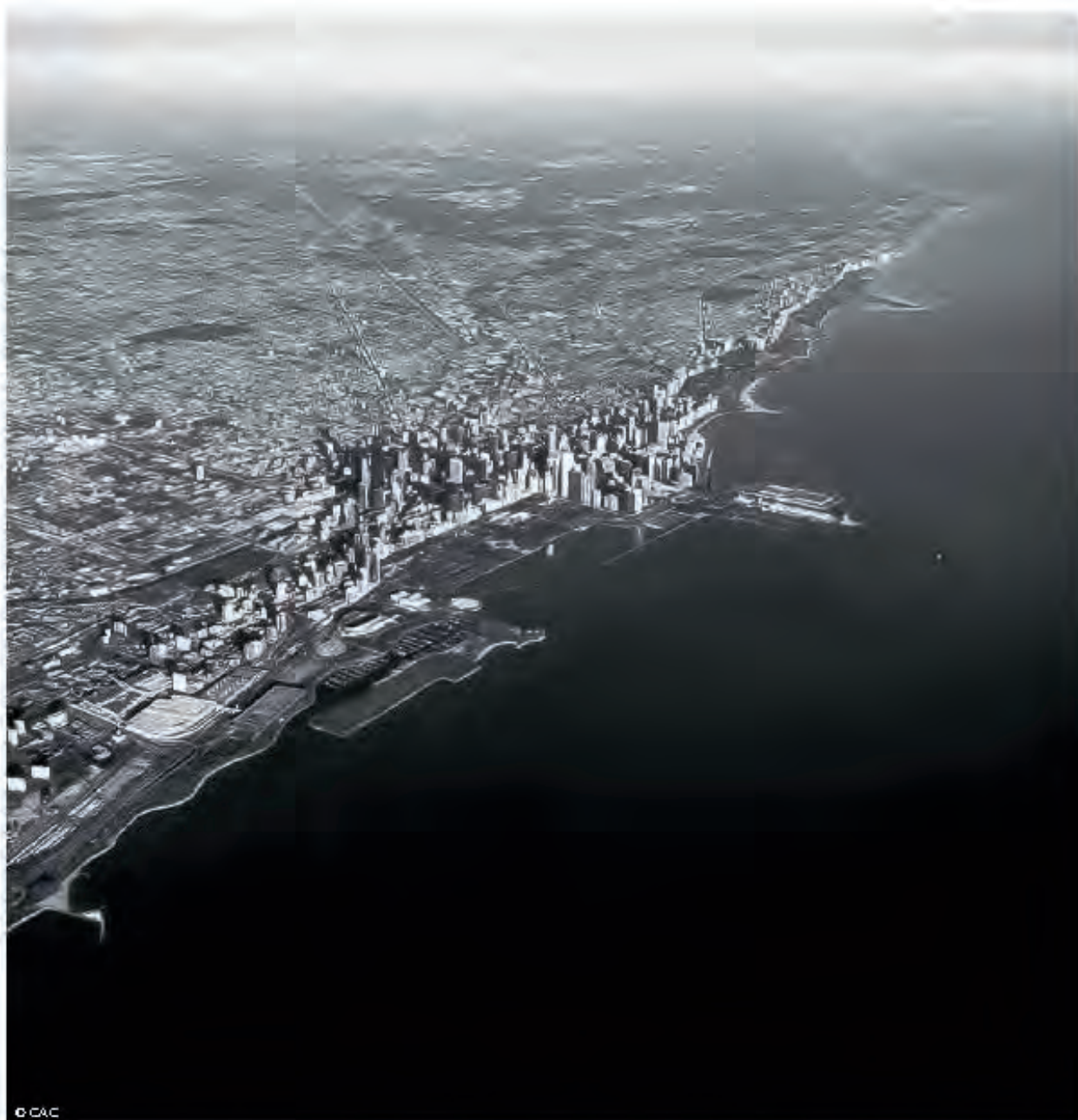
In 2017, Chicago's social-urban landscape was marked by the highest homicide rate within the United States. A phenomenon of isolated inner-urban areas determines Chicago's widespread segregation and significantly contributes to the city's profound social and ethnic conflicts. Highways, train lines, waterways, parklands, and industrial corridors create barriers that cut the metropolitan grid into isolated irregular patches. Only the grid's main roads, the avenues, remain untainted, whereas all other minor streets and alleys dead-end at such urban barriers. Urban barriers are a phenomenon that defines the social-urban plan of Chicago. Within twenty minutes of driving along Chicago Avenue, one experiences various contrasting urban identities. Downtown's vibrant shopping district is framed by the post-industrial vacancy around the Chicago River. A single viaduct separates the gentrified Latin community of Ukrainian Village from its neighboring African American community of high crime rates and poverty. That on the other hand, is barely one train line width away from Oak Park's wealthy Caucasian middle class. Whereas most European Cities regulate

their urban growth through legislative interventions, Chicago's redevelopment underlies the laws of ownership and zoning ordinance. Since most of Chicago's land including highways and train lines is privately owned, constant interest conflicts of ownership hinder the city from issuing executive policies that address its vast social-urban deficiencies. Segregation and ghettoization are further amplified by Chicago's zoning ordinance. Comparable to the principles of the Athens Charter, it distributes the city into separated mono-functional sectors that nearly identically coincide with the described urban barriers and patches.

The physical containment effect of Chicago's urban barriers stands in analogy to the European phenomenon of medieval cities, which used to be entirely enclosed by walls that defined the cities' boundary, allowed to control trade and kept intruders and enemies away. City gates connected towns to their surrounding areas by facilitating trade and controlling which strangers were allowed to pass into the city. Gates were also inner-urban reference







points as they attracted the development of specific quarters, such as the caretaking and maintenance quarters that hosted the recruited staffs, who performed the work at the city gates.

Due to the ever-increasing range of the canons, the tendency continued to place the defenses further outside the actual city, during the 19th century. Eventually, this development culminated in the innovation of defensive lines of regional scale, such as the Siegfried Line in Germany or the Maginot Line in France. As these fortification systems meant to protect not anymore individual cities, but more-so national borders, the 19th century became the era of urban "defortification." The vacant land released by demolished ramparts opened major opportunities for fundamental improvements of the city plans. Depending on the shape of bastions, different urban infrastructures emerged, such as the ring roads around Cologne, Vienna, Olomouc, Brno, Budapest, Nuremberg, and the parks in Bremen, Hamburg's Planten and Blomen, Düsseldorf's Königsallee and Aachen's Monheimsallee. The development of land that had freed up by the deconstruct-

tion of their Bastions allowed cities to improve systematic infrastructural and programmatic connections between their historic centers and to establish new expansion plans, either through the layout of simple grids or the connection to already existing settlements outside their former walls. Most cities used these newly gained areas for installations of traffic network extensions, in order to accommodate combinations of boulevards and parks with upcoming transportation developments, such as train tracks and train stations.

These ring arrangements allowed for social-urban qualities that not only counterweighted densities of medieval urban core fabrics, but also laid systemic interfaces for long-term industrial expansions, which impacted the status quo of today's European cities. The history of their transformation from demarcation lines to social-urban interfaces and connectors offers case studies that might be applicable to development strategies that will address the link between Chicago's urban barriers and its vast segregation.

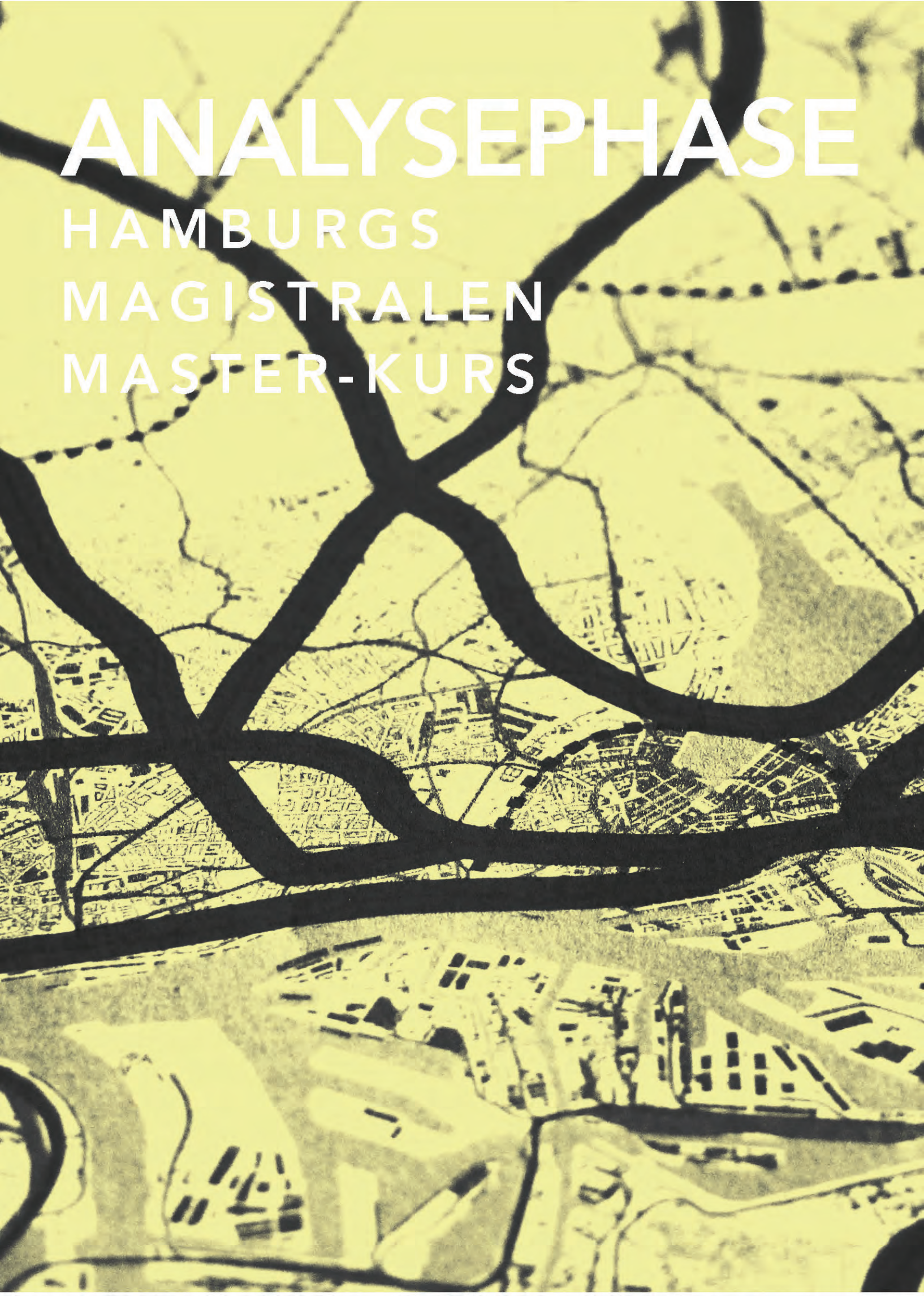


# ANALYSEPHASE

HAMBURGS

MAGISTRALEN

MASTER-KURS











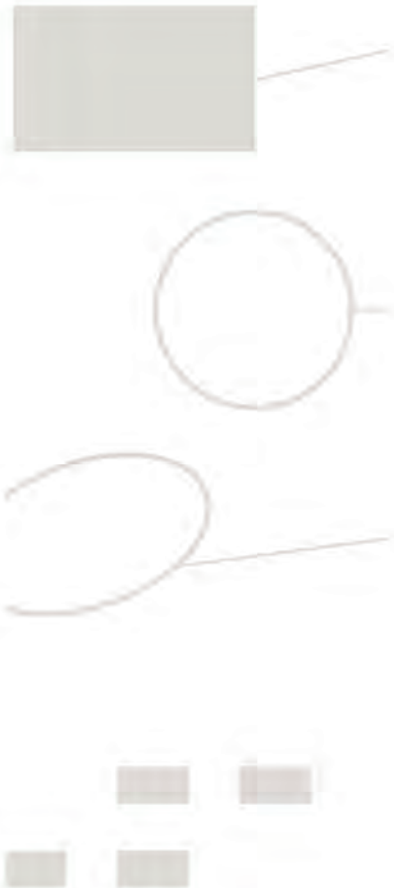
Jede der zur Diskussion gestellten Hamburger Magistralen ist anders! Erkennen der spezifischen Merkmale der zu präsentierenden und analysierenden Magistrale, ihre Besonderheiten der Topografie, Raumbildung, städtischer Morphologie, baulicher Strukturen, Bewegungsdynamiken, Atmosphären, Geschwindigkeiten, etc. Dazu wird ausschließlich das Medium Film genutzt, Stichworte zu unterschiedlichen möglichen Techniken sind gesondert aufgeführt. Vorgabe weiterhin ist, dass die Magistrale in ihrer gesamten Länge gefilmt werden soll, Anfang und Ende sind zu definieren.

## TAKE 01



Erkennen der spezifischen Merkmale der jeweiligen Magistrale. Hierzu soll sowohl das Medium 2D-Plan als auch wiederum das Medium Film genutzt werden. Zu beachten ist, dass die Analyse in TAKE 03 weitergeführt und detailliert wird. Einteilung + Rhythmus von Magistralen in Segmente. Gliedern: Querungen von „urbanen Phänomenen“ wie: Ringstraßen, Parks und Grünzüge, Flüsse, Kanäle, Viadukte. Darstellen: Exemplarische Nutzungen und Funktionen der Raum- und Architekturtypen im Zusammenhang mit vorhandenen Mobilitätsformen Kennzeichnen: Potenziale, Identitäten, Charakter der Magistrale.

## TAKE 02



Signifikante Themenschwerpunkte herausdestillieren, welche die Parameter der Magistrale jeweils am besten wiedergeben. Zudem sollen die Funktionen (z.B. Wohnen, Gewerbe, Sondernutzungen etc.) thematisiert und detailliert dargestellt werden. Wesentliche Themenschwerpunkte sind: MULTIPLIZITÄT intensiv, durchmischt, öffentlich. Innerhalb dieses Analyseschrittes sollen über die gesamte Magistrale der Straßenraum analysiert und an signifikanten Stellen dargestellt werden. Folgende Kriterien sollen entwickelt und herausgearbeitet werden: Parzellierung und Rhythmisierung der Strassenkanten, Strassenbreiten und entsprechende Proportionen mit Gebäudehöhen, Gliederung der Straßen in Fahrbahnen, Gehwege, Grünbereiche, Baumreihen, Kontinuität der Trauflinien, Beschilderungen und Verkehrszeichen.

## TAKE 03





: future - Harvey Wiley Cor



## TAKE 04

„We enter a new era. Are we ready for the changes that are coming? The houses we live in to-morrow will not much resemble the houses we live in to-day. (...) We are entering an era which, notably, shall be characterized by design (...). Norman Bel Geddes – Horizons – 1932  
Entwickeln einer Zukunftsvision für die jeweilige MAGISTRALE – in Form eines gesamtheitlichen Szenarios. Dieses soll mutig, realitätsfern [>>>2030], provokant, bahnbrechend und leitbildend sein. Nutzen Sie die Gelegenheit, die Zukunft der Stadt an den Magistralen zu definieren und diese mit einer ebenso zukunftsweisenden Verkehrs- und Mobilitätsprognose zu koppeln!



Auf Grundlage der Analyse sowie der Zukunftsvision werden für drei der gewählten Potenzialräume eine städtebauliche Konzeption im Maßstab 1:2.500 entwickelt. Wie wird die Idee aus TAKE04 städtebaulich-freiräumlich übertragen und im weiteren architektonisch fortgeführt. Entwicklung eines tragfähigen Gesamtkonzepts – in Anlehnung an die Titel – und Leitbildefinition des letzten TAKE.s – für die gesamte MAGISTRALE, das sich möglichst in den jeweiligen Einzelbereichen widerspiegelt. Verbindung der räumlich strukturellen Überlegungen unmittelbar mit programmatischen Konzepten zu den einzelnen Quartieren. Welche Funktion, welche Nutzung und welche Form der Durchmischung – im Sinne der diskutierten Multiplizität – ist wo vorgesehen?

## TAKE 05



geplan Ausschnitt 1



Nutzung Ausschl



chnitt Städtebau



Schnitt Nutzung



geplan Ausschnitt 3



Nutzung Ausschl

Was sind entscheidende Kriterien der Verortung? Die Eindeutigkeit und die Qualität eines Gesamtkonzeptes, die spannungsvolle Lage auf der Magistrale im Kontext der Gesamtstadt?  
Das interessante, kontrastreiche Zusammenspiel der ausgewählten Standorte.  
Eine entsprechend gewählte Programmatik für die jeweiligen Standorte, die sich konsequent aus dem Ort und dem Verhältnis Typus zu Topos herleitet und eine funktionsgemischte Stadt – im Sinne einer dichten urbanen Multiplizität – initiiert?  
Die Signifikanz alternativer Mobilitätsformen in Form innovativer und flexibler Modelle, die einen unmittelbarem Bezug zu den gewählten Standorten aufweisen?

## TAKE 06



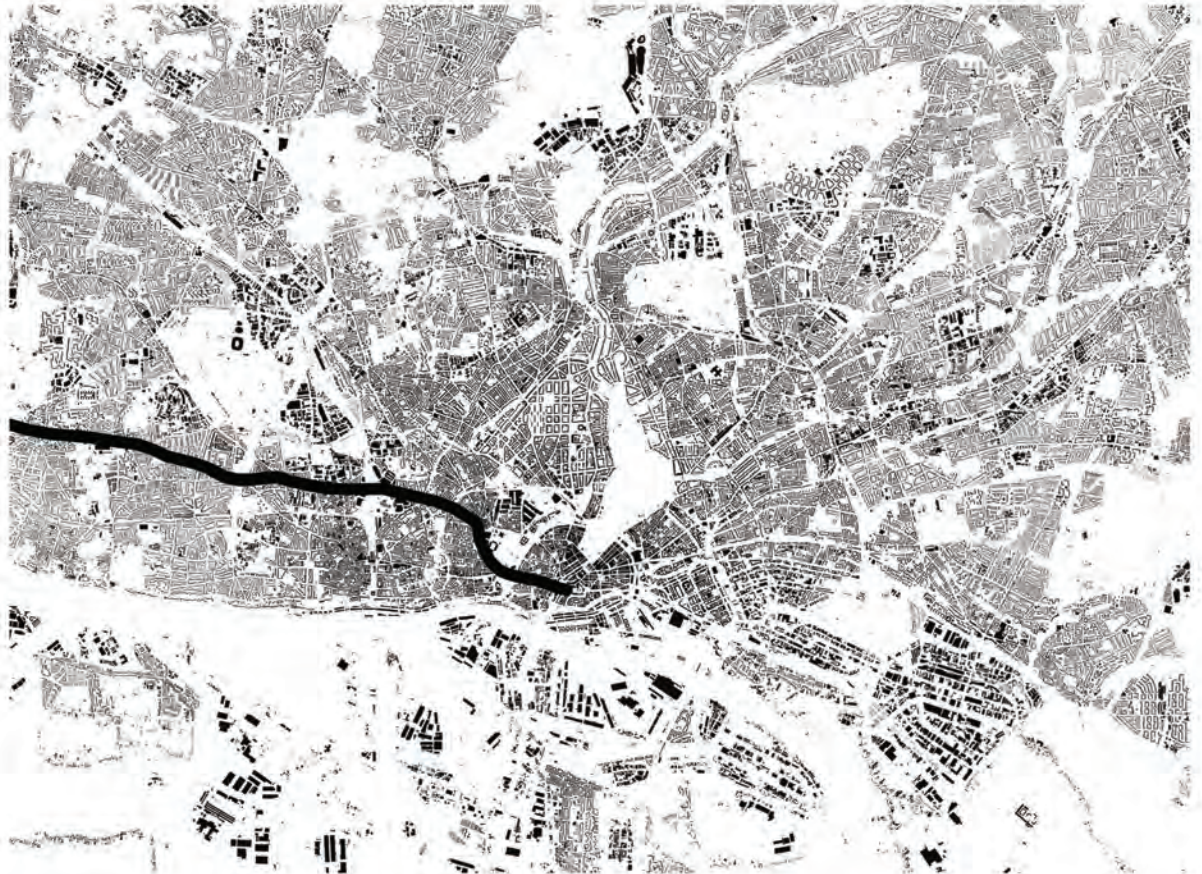


Die Stresemannstraße wurde von den Studierenden Aylin Güney, Laura Matthias, Tamino Kuhlmann und Max Glaser analysiert und bearbeitet.



„ IN IHREM GESAMTEN  
VERLAUF OFFENBART  
DIE STRESEMANN-  
STRASSE EINEN **CHA-  
RAKTER ÄUSSERSTER  
VIELFÄLTIGKEIT.** “

Verortung der behandelten  
Magistrale in Hamburg



## ANALYSE: STRESEMANNSTRASSE | TAKES 01 - 03

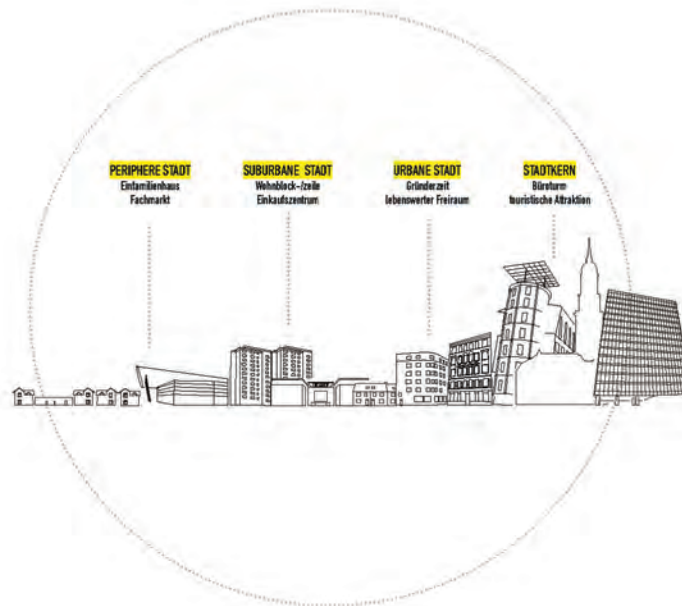
Die Stresemannstraße stellt auf einer Länge von über 20 Kilometern eine der bedeutendsten Verkehrsachsen Hamburgs dar. Sie beginnt westlich der Alster am Hauptbahnhof und führt in ihrem weiteren Verlauf über das Schanzenviertel, Altona, Bahrenfeld, Olsdorf und Rissen bis nach Wedel. Die drei Stadtringe sowie die Autobahn A7 sind die wichtigsten Querungen, die die Magistrale Richtung Westen passiert. In ihrem gesamten Verlauf offenbart diese Magistrale einen Charakter äußerster Vielfältigkeit. Städtebauliche Strukturen, Architekturtypologien, sowie Nutzungen wechseln entlang der Straße zwischen in verschiedensten Formen und Ausprägungen. Der Stadtkern ist auffällig durch Bürotürme und touristische Attraktionen geprägt, daran schließt die Urbane

Stadt an. Die Bebauung besteht zumeist aus Gründerzeithäusern und aus grünen Außenräumen. Im Suburbanen Raum, wie z.B. in Olsdorf finden sich viele Wohnblöcke und große Gewerbestrukturen. In der peripheren Stadt ist die Bebauung durch Einfamilienhäuser und Fachmarktzentren geprägt.

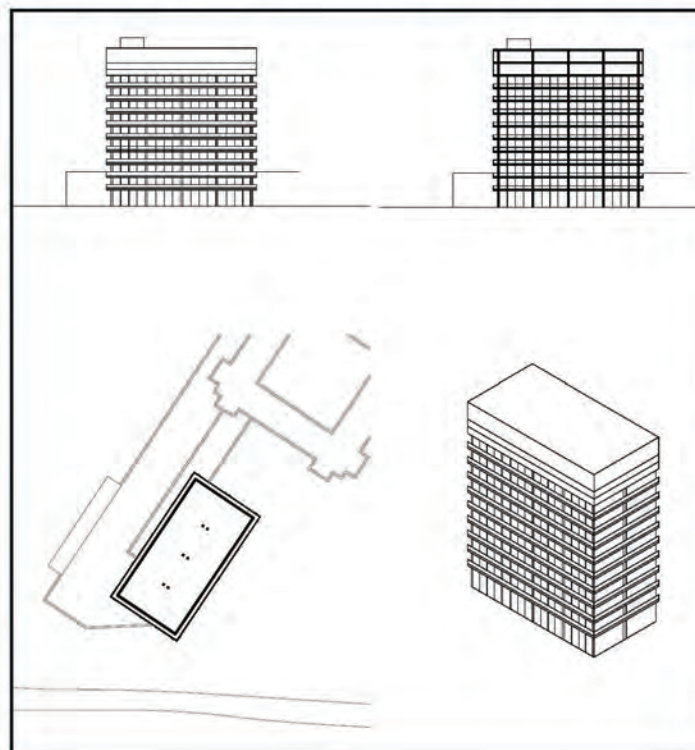
TAKE 01 und TAKE 02:  
Analyse per Film , Über-  
zeichnung und Hervor-  
hebung







Städtebaulicher Nutzungs-  
Systemschnitt



Signifikante  
Architekturtypologien.  
Betonfertigteile, Skelett-  
bauweise, Glasfassade





TAKE 04 - Zukunftsvisionen. „Die MAGISTRALE Stresemannstraße ist im Jahr 2070 wichtiger Verkehrsraum und lebenswerter Boulevard zugleich“:

Quartier am Elbe-Einkaufszentrum



Architektur am Kaltenkircher Platz



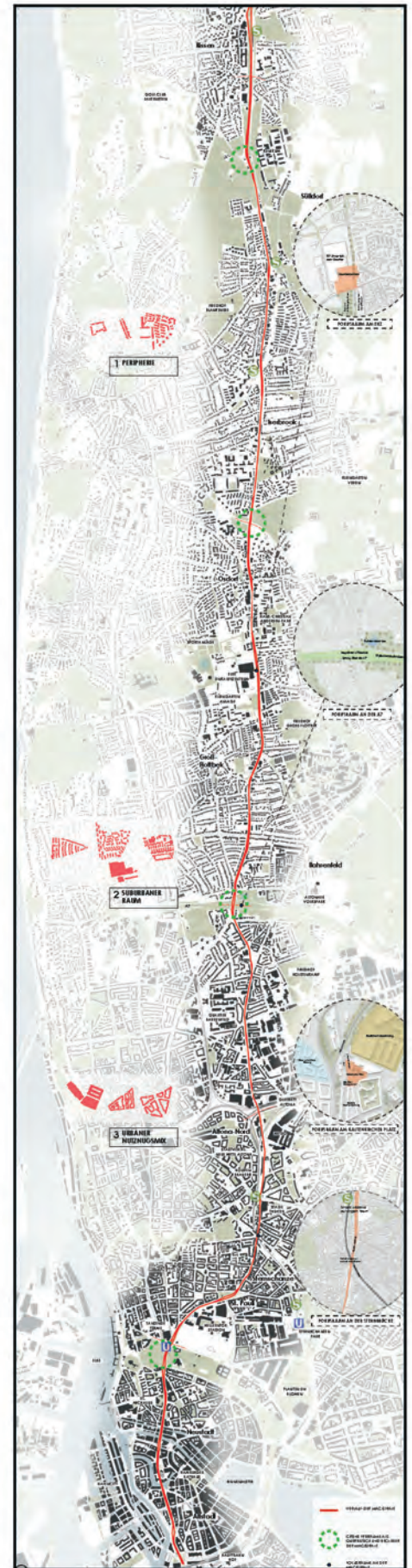
Mobilität: S-Bahn trifft MAGISTRALE an der Sternbrücke



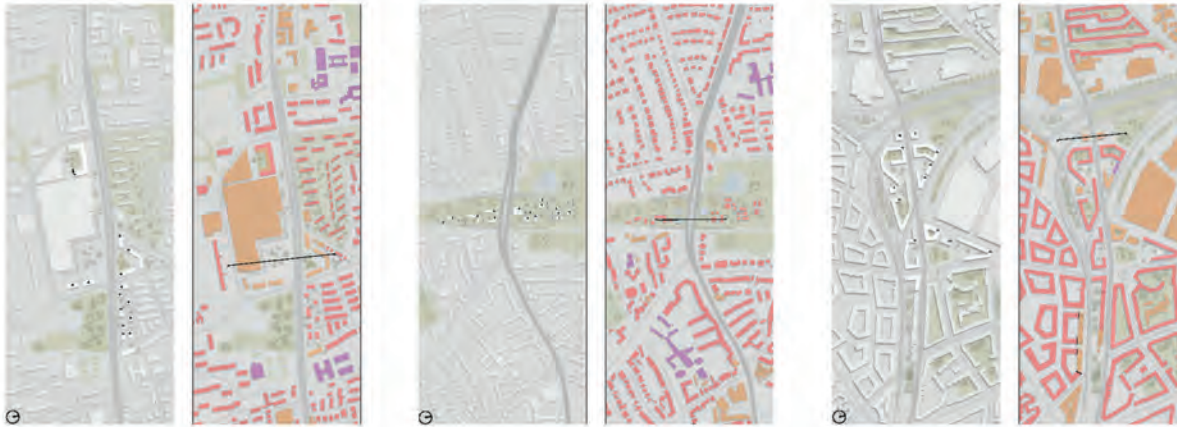
Freiraum auf dem zukünftigen Deckel der A7



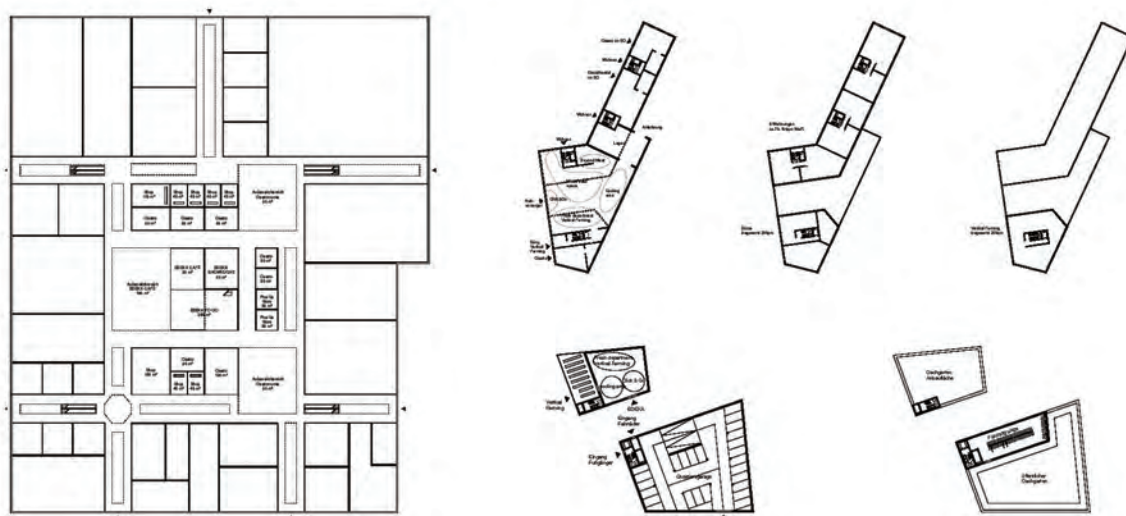
TAKE 01 und TAKE 02: Analyse per Film, Überzeichnung und Hervorhebung







TAKE 05 - Verortung der drei Entwurfsgebiete auf der Magistrale.



Exemplarischer Grundriss-Katalog

## STRATEGIE: STRESEMANNSTRASSE | TAKES 04 - 06



TAKE 06 - Freiraumkonzept, Wegekonzept, Nutzungskonzept





Die Kieler Straße wurde von den Studierenden Sebastian Schützner, Max Leistikow, Marvin Brinkmann und Pascal Brade analysiert und bearbeitet.



**„DIE  
BEBAUUNG  
AN DER MAGIS-  
TRALE IST STARK  
FRAGMENTIERT“**

Verortung der behandelten  
Magistrale in Hamburg



## ANALYSE: KIELER STRASSE | TAKES 01 - 03

Die Magistrale „Kieler Straße“, erstreckt sich in unserer Definition von der Stadtgrenze zu Schleswig-Holstein bis ins Hamburger Zentrum. In ihrem Verlauf führt sie von der Pinneberger Chaussee, durch Eidelstedt und Stellingen zum Eimsbütteler Marktplatz, wo sich die Straße aufgabelt und nach Süden auf der Kieler Straße weiter nach Altona und St. Pauli, sowie nach Osten entlang der Fruchtallee in Richtung Dammtor und Hauptbahnhof führt.

Somit bildet sie eine Verbindung zwischen der A7 und der Hamburger Innenstadt. Mit der Anbindung an die Autobahn ist die Magistrale an eine der wichtigsten Nord-Süd Verbindungen Europas angebunden und zählt zu den meistbefahrenen Magistralen

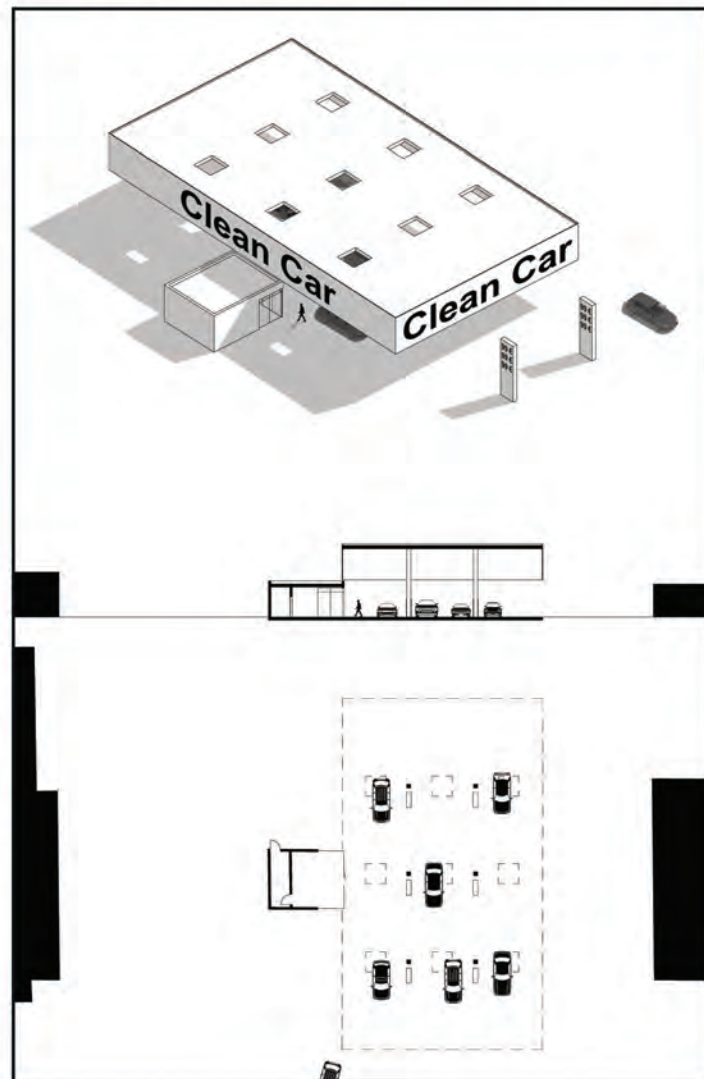
Hamburgs mit Spitzenwerten von 76.000 Autos pro Tag.

Die Bebauung an der Magistrale ist stark fragmentiert. Größere und kleinere Gewerbebauten, Baulücken mit rückwärtigen Werkstätten und Überbleibseln aus vergangenen Tagen machen die Masse der Gebäude aus. Die dominante, barriereartige Straße wird weiterhin durch eine Vielzahl an eingeschossiger, autogerechter Bebauung beherrscht.

TAKE 01 und TAKE 02:  
Analyse per Film, Über-  
zeichnung und Hervor-  
hebung







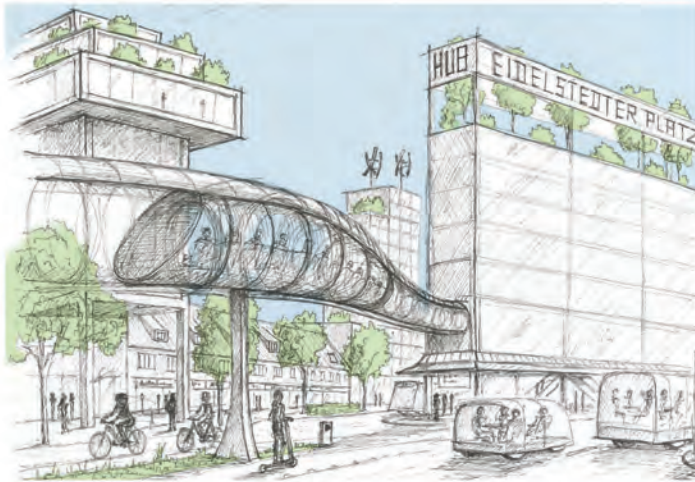
Signifikante  
Architekturtypologien





TAKE 04 - Zukunftsvisionen. „An der Anschlussstelle Stellingen wird es einen Mobilitätshub geben, welcher einen Umsteigepunkt zum Hamburg Link bildet. Dieser ist eine neue, zusätzliche Mobilitätsform und verbindet die wichtigen Destinationen der Magistrale“:

Eidelstedter Platz 2076



Reeperbahn 2076



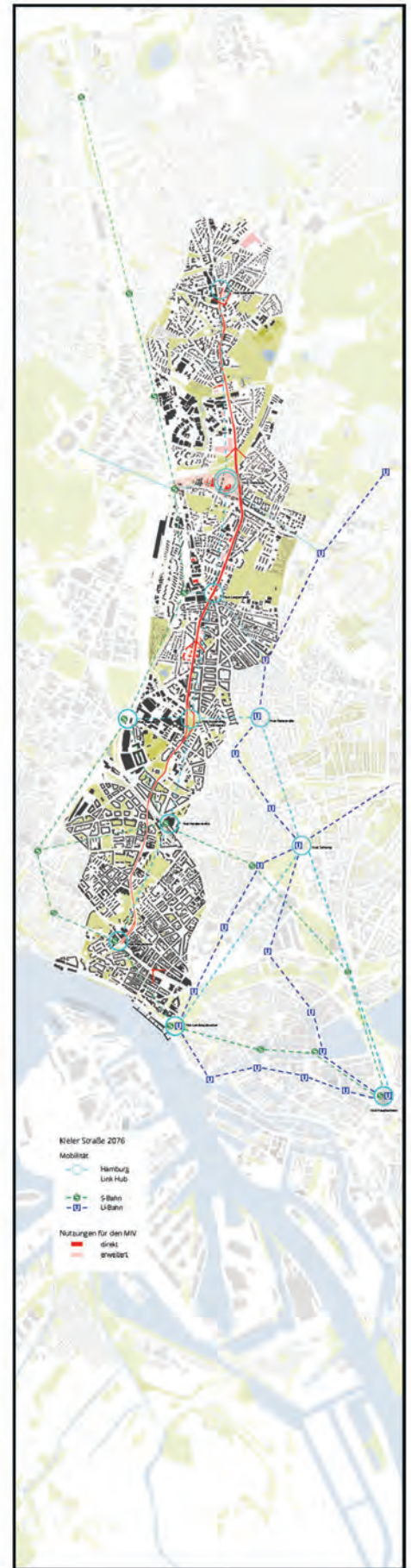
Kieler Straße 2076



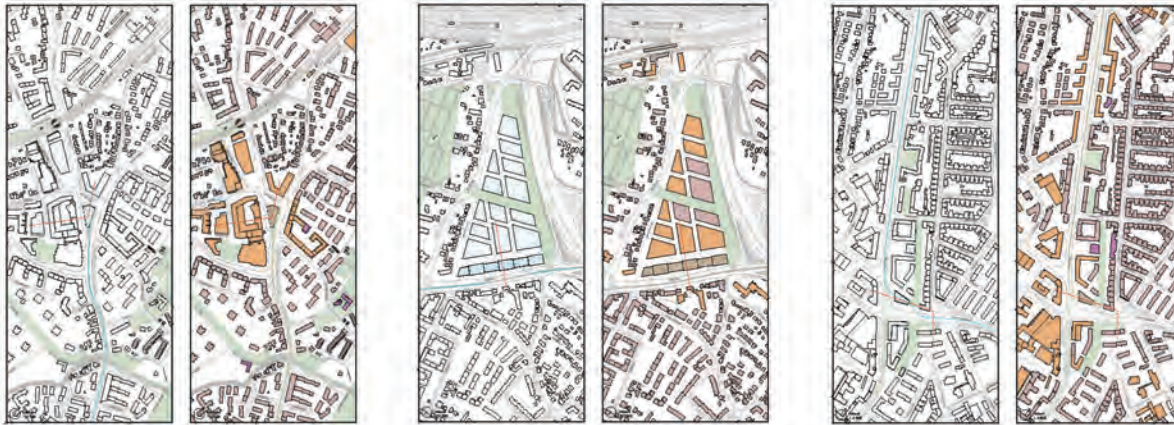
Mobilitätshub Stellingen  
2076



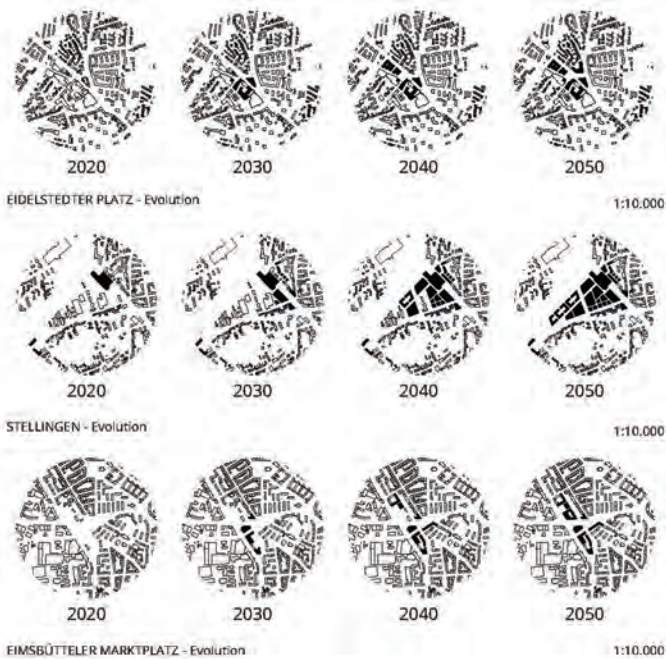
TAKE 01 und TAKE 02:  
Analyse per Film, Überzeichnung und Hervorhebung





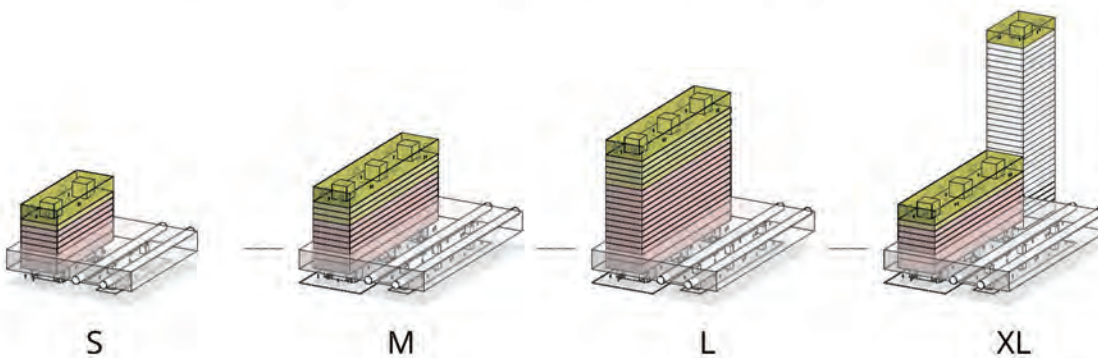


TAKE 05 - Verortung der drei Entwurfsgebiete auf der Magistrale.



Quartiertransformation über Zeit: „Evolution“

## STRATEGIE: KIELER STRASSE | TAKES 04 - 06



TAKE 06 - Mobilitäts-HUB: Varianten



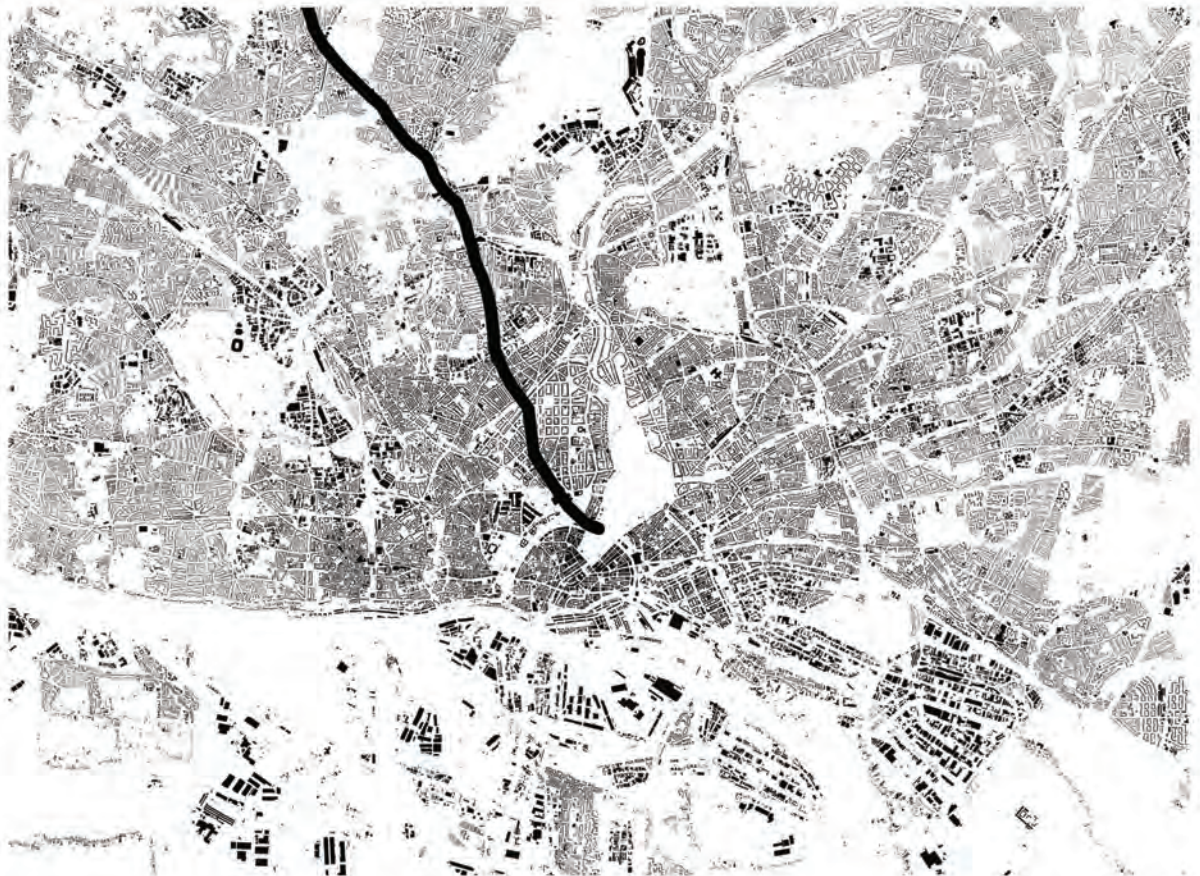


Die Grindelallee wurde von den Studierenden Simeon Gryczan, Shadi Malek, Aref Keshuari und Philip Peemüller analysiert und bearbeitet.



**„DIE ARCHITEKTUR ENTLANG DER MAGISTRALLE IST IN EINIGEN BEREICHEN AUF HOHE GESCHWINDIGKEITEN KONZIPIERT.“**

Verortung der behandelten Magistrale in Hamburg



## ANALYSE: GRINDELALLEE | TAKES 01 - 03

Die behandelte Magistrale ‚Grindelallee‘ verläuft durch lediglich zwei Bezirke, dabei nimmt Hamburg-Mitte nur einen sehr geringen Teil ein. Ein wesentlich größerer Teil befindet sich in dem Bezirk Eimsbüttel und seinen Stadtteilen Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Hoheluft-Ost und Rotherbaum. Die Magistrale trägt den Namen des historisch gewachsenen Grindelviertels, durch das allerdings nur ein kleiner Teil der Magistrale führt. Spätestens ab der U-Bahn Haltestelle Hoheluftbrücke folgt der Städtebau stadtauswärts zu großen Teilen dem Leitbild der autogerechten Stadt aus den 1960er und 1970er Jahren. Die Architektur entlang der Magistrale ist in diesen Bereichen auf hohe Geschwindigkeiten konzipiert.

Lediglich im urbanen Abschnitt der Grindelallee und zwar im Viertel der Universität Hamburg und Hoheluftchaussee finden heutzutage stadtplanerisch geforderte freundliche, intensive zwischenmenschliche Kontakte auf kurzen Entfernungen statt. Kleine Räume und kurze Distanzen vermitteln unabhängig vom Wetter ein entsprechendes angenehmes Erlebnis der Stadt und des Stadtlebens.

TAKE 01 und TAKE 02:  
Analyse per Film, Überzeichnung und Hervorhebung







TAKE 03 - Analyse über  
Zeichnungen und Pläne



Signifikante  
Architekturtypologien



Universitäres Umfeld  
Staatsbibliothek,  
Cafes, etc.





TAKE 04 - Zukunftsvisionen. „Da die Grindelallee für den motorisierten Verkehr zurückgebaut wurde, konnte der entstandene Raum in Grünflächen, Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten und breitere Geh- und Fahrradwege umgebaut werden. An Orten, wo die Magistrale Grünverbindungen zerschneidet, wurde die Magistrale überdeckelt und begrünt.“:

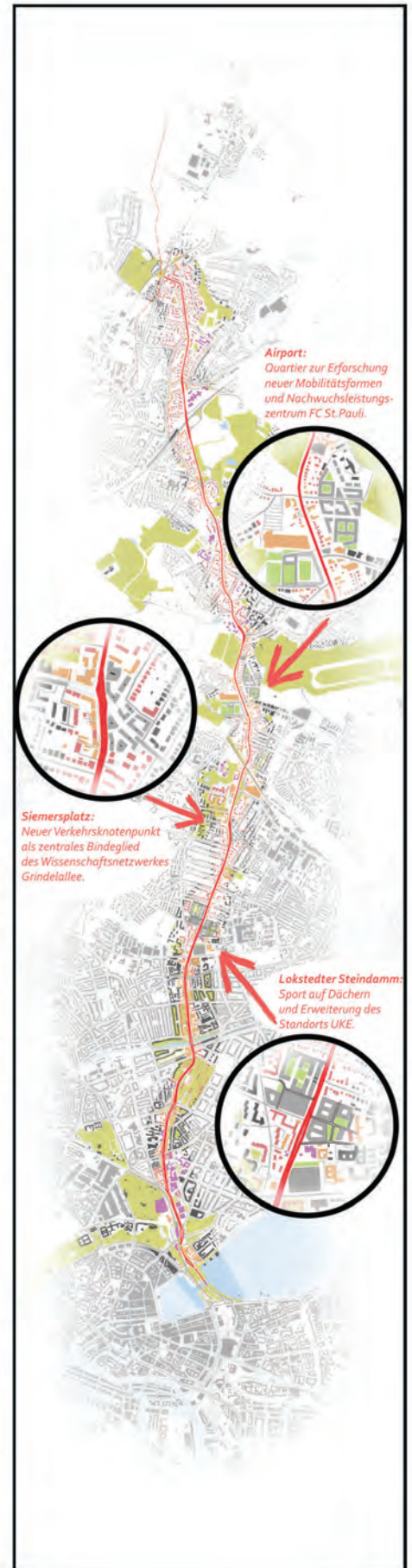
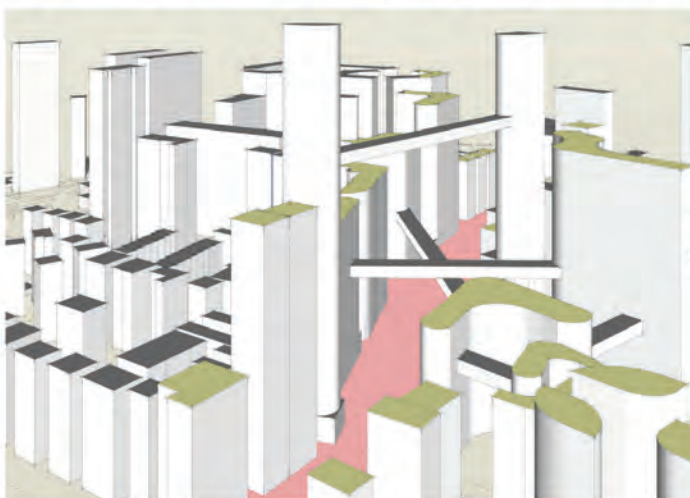
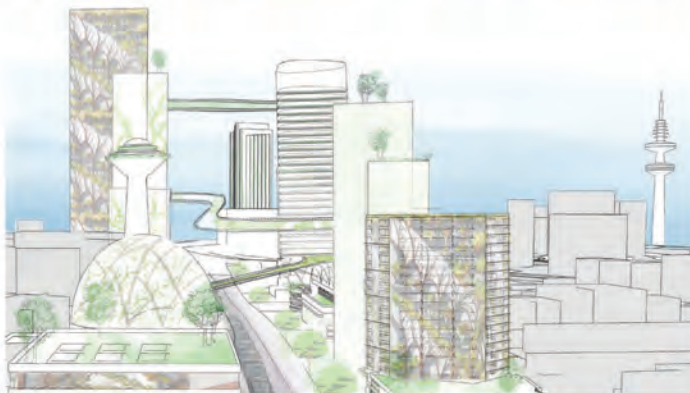
Mobilitätsraum

Architektur

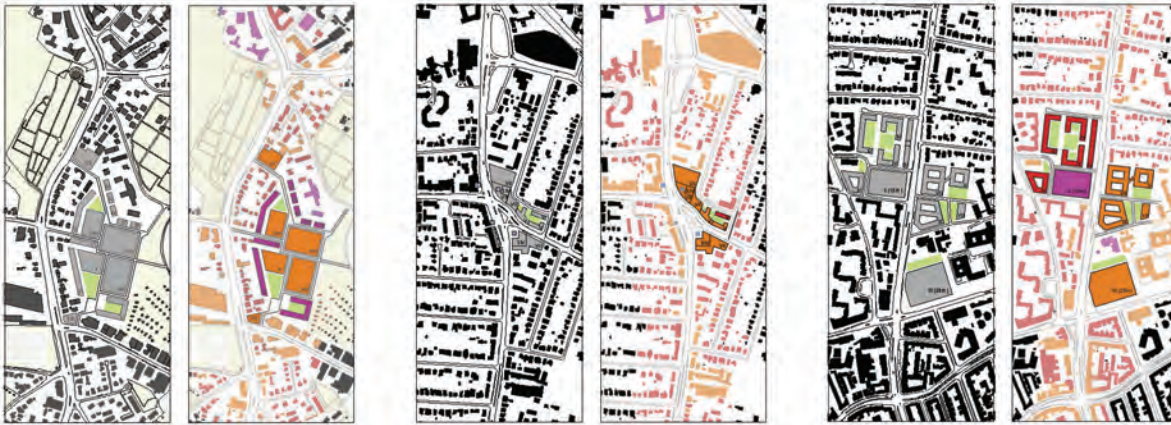
Freiraum

Quartier

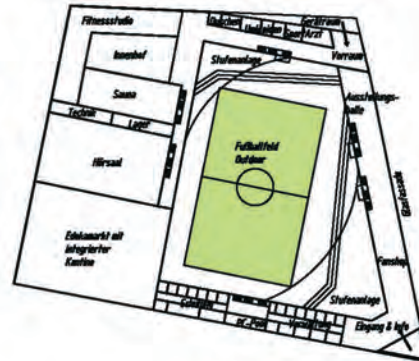
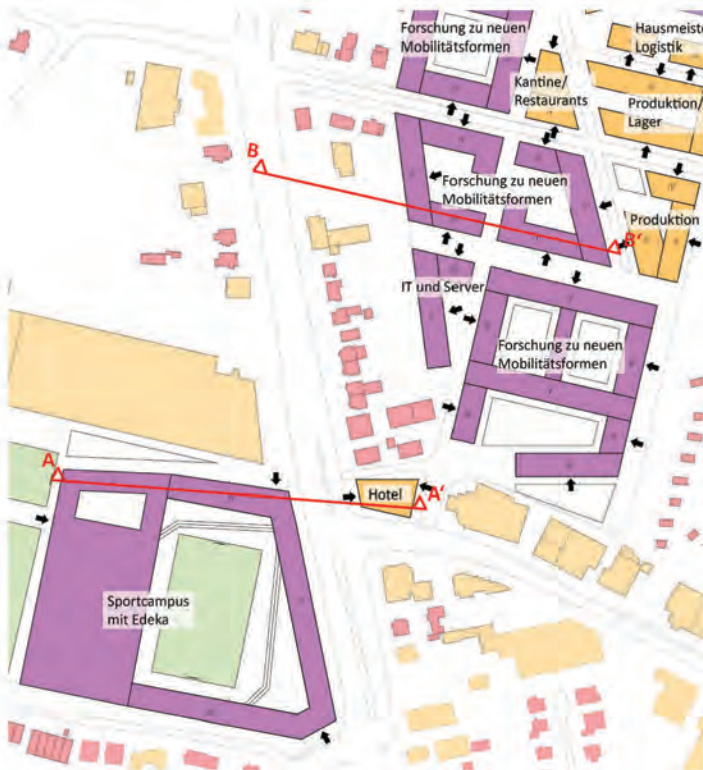
TAKE 01 und TAKE 02: Analyse per Film, Überzeichnung und Hervorhebung







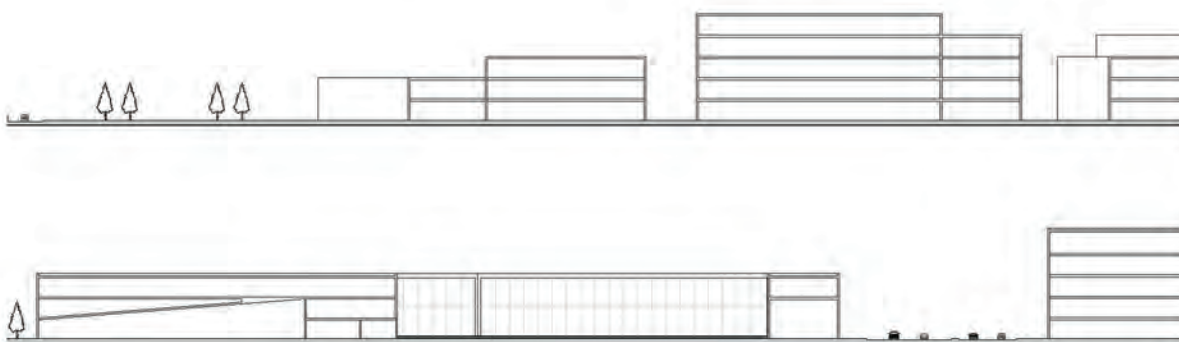
TAKE 05 - Verortung der drei Entwurfsgebiete auf der Magistrale.



TAKE 06 - Räumliche umgestaltung innerstädtischer Sportstätten



## STRATEGIE: GRINDELALLEE | TAKES 04 - 06



Straßenschnitt-Höhenentwicklung im neuen Gebiet





Die Alsterkrugchaussee wurde von den Studierenden Alice Weimar, Britt Reincke, Lucia Pium und Ilka Heumann-Hennies analysiert und bearbeitet.



## „VIELFÄLTIGE ORTE UND **MUL- TIPLE NUTZUN- GEN** ENTLANG DER MAGISTRALE “

Verortung der behandelten  
Magistrale in Hamburg



## ANALYSE: **ALSTERKRUGCHAUSSEE** | TAKES 01 - 03

Die Alsterkrugchaussee ist geprägt durch vielfältige Orte und multiple Nutzungen entlang der Magistrale. Sie verläuft von der Holstenstraße in Altona-Nord vorbei an den Gründerzeitquartieren und Schlitzbauten Eimsbüttels, entlang der Stadtvillen in Eppendorf, dem Eppendorfer Moor und den angrenzenden Kleingärten in Groß Borstel. Die Magistrale zieht sich weiter vorbei am Hamburger Flughafen, hier in zweiter Reihe und den verschlafenen Wohnquartieren in Langenhorn bis zur Stadtgrenze am Ochsenzoll. Das Konzept sieht vor, die Gegensätze an der Magistrale in einen Dialog zu bringen und attraktive Quartiere zu entwickeln, die die bestehenden Potenziale ausschöpfen. Dabei wird die Alsterkrugchaussee von einem Verkehrskorridor zu einem ur-

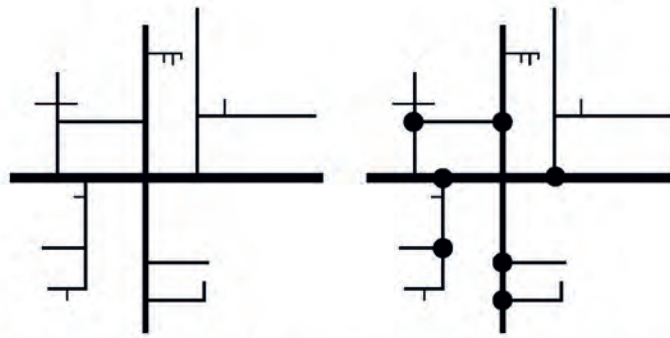
banen Lebensraum, in dem nicht mehr nur das Auto dominiert. Kern des Gesamtkonzeptes ist es daher, die Belebung der Magistrale und eine Attraktivitätssteigerung für Fußgänger und Fahrradfahrer zu erreichen. Die Alsterkrugchaussee ist in ihrer Gesamtheit als öffentlicher Raum und als „Walkable Corridor“ zu sehen. Dies wird ermöglicht durch unser entwickeltes Mobilitätskonzept, in welchem „Mobility Ports“ als wichtige Schnittstelle zwischen der Magistrale und dem Quartier dienen.

TAKE 01 und TAKE 02:  
Analyse per Film, Über-  
zeichnung und Hervor-  
hebung





Die Magistrale und ihre  
Verbindungs-  
punkte -  
Struktur in die Tiefe



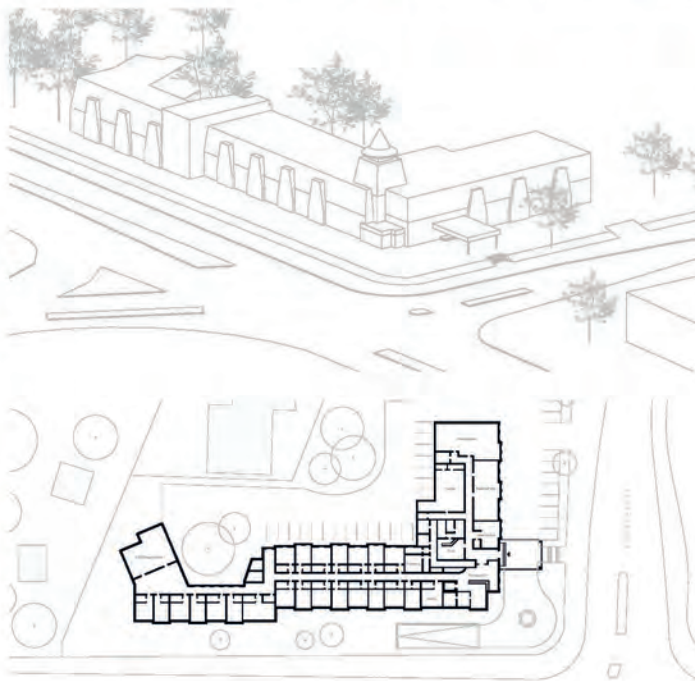
Öffentlicher Raum  
- hellblau

Halböffentlicher Raum  
- mittelblau

Privater Raum  
- dunkelblau



Signifikante Architektur-  
typologie





TAKE 04 - Zukunftsvisionen. „Die heutige Innenstadt ist dank eines autofreien Bereiches und dem Rückbau von Straßenflächen zu einem grünen Ort der Erholung geworden in dem die vielen Menschen auf großzügigen Promenaden flanieren und sich mit dem Fahrrad bewegen“:

Freiraum



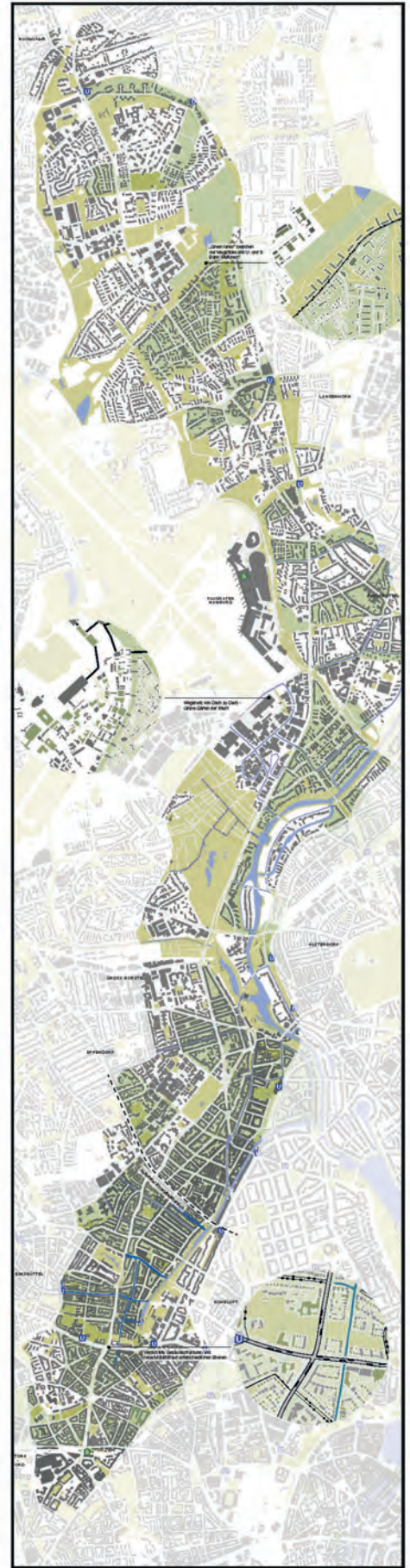
Architektur



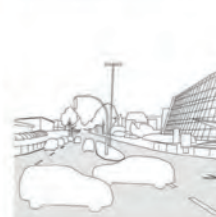
Quartier



Mobilitätsraum



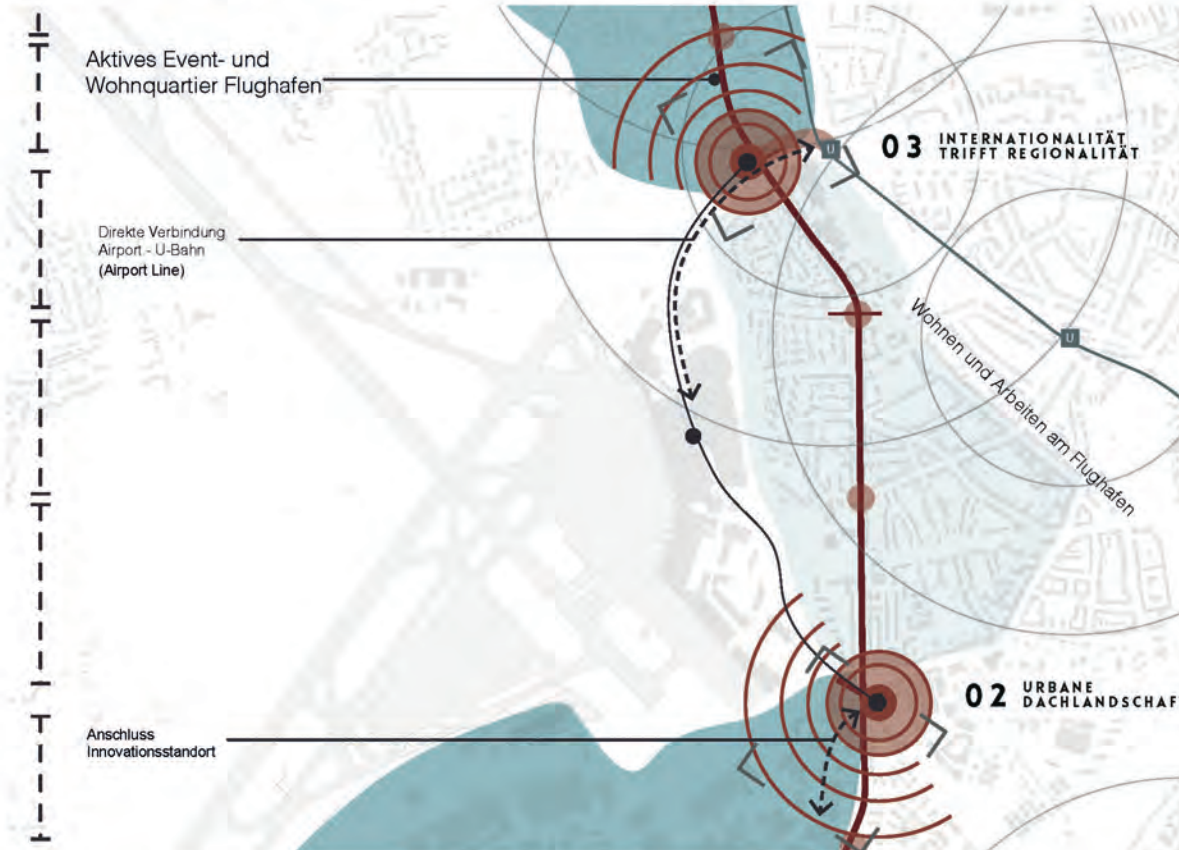
TAKE 01 und TAKE 02: Analyse per Film, Überzeichnung und Hervorhebung







TAKE 05 - Verortung der drei Entwurfsgebiete auf der Magistrale.



TAKE 06 - Zonierung der Stadt über Mobilitätsangebote

## STRATEGIE: ALSTERKRUGCHAUSSEE | TAKES 04 - 06

Strategie zur autofreien Innenstadt

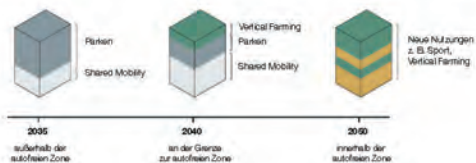
Zonierung



Stufenweise Umsetzung



Beispielhafter Nutzungswandel einer Mobility Station





Der Mundsburger Damm wurde von den Studierenden Duc Thanh Le, Hülyo Lasch, Nelly Boksgorn, Michél Slottag und Jennifer Malecki analysiert und bearbeitet.



„EINZIGARTIG  
AN DER MAGISTRALE  
IST DIE **KULTURELLE**  
**ADER**, DIE SIE BEGLEI-  
TET.“

Verortung der behandelten  
Magistrale in Hamburg



## ANALYSE: MUNDSBURGER DAMM | TAKES 01 - 03

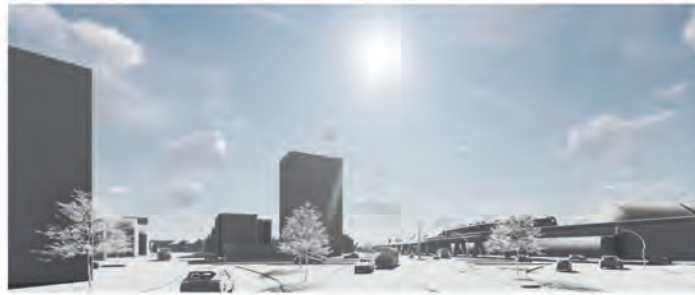
Die Magistrale „Mundsburger Damm“ verläuft historisch auf einem Teil des Handelsweges von Hamburg über Mundsburg und Barmbek weiter nach Norden Richtung Lübeck und stellt eine der Hauptentwicklungsachsen der Hansestadt dar. Der motorisierte Verkehr dominiert auf ganzer Länge über alle städtischen Funktionen der Großstadtstraße. Im Straßenraum sind fragmentarisch Alleen, Straßenbäume und begrünte Freiflächen vorhanden. Auf weiten Strecken verläuft die Hochbahn parallel zum linearen Raum des betrachteten Straßenzugs. Die Magistrale ist in ihrem Verlauf durch unterschiedliche Raumfolgen definiert. Die einzelnen Sequenzen sind durch verschiedene Gebäude- und Nutzungstypologien nach ihren zeitlichen „Wachstumsringen“

geprägt. Die von der Alster über die Mundsburg und Bramfeld bis zur Stadtgrenze an Schleswig-Holstein verlaufende Magistrale ist in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden. Wie die anderen Magistralen Hamburgs auch, wurde sie seit den 1960er Jahren dem Leitbild der autogerechten Stadt folgend umgebaut. Einzigartig an der Magistrale „Mundsburger Damm“ ist die kulturelle Ader, die sie begleitet.

TAKE 01 und TAKE 02:  
Analyse per Film, Über-  
zeichnung und Hervor-  
hebung



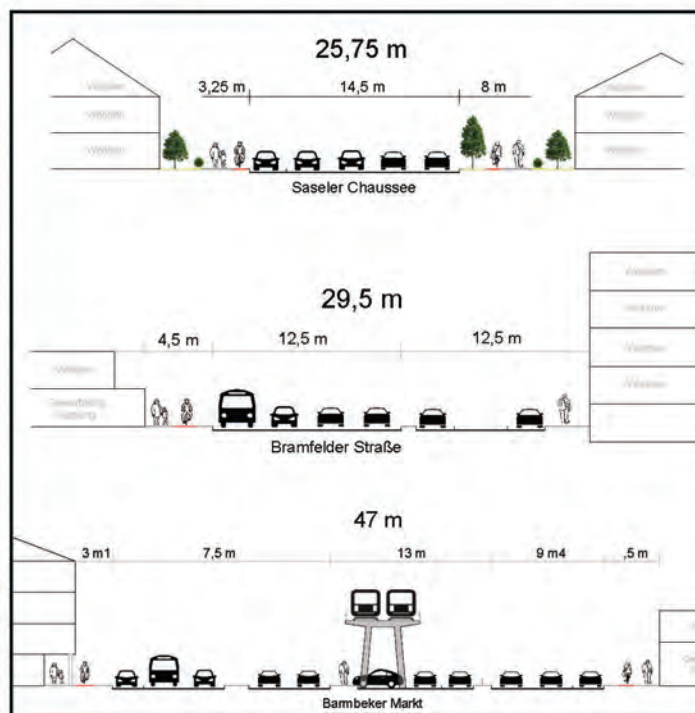
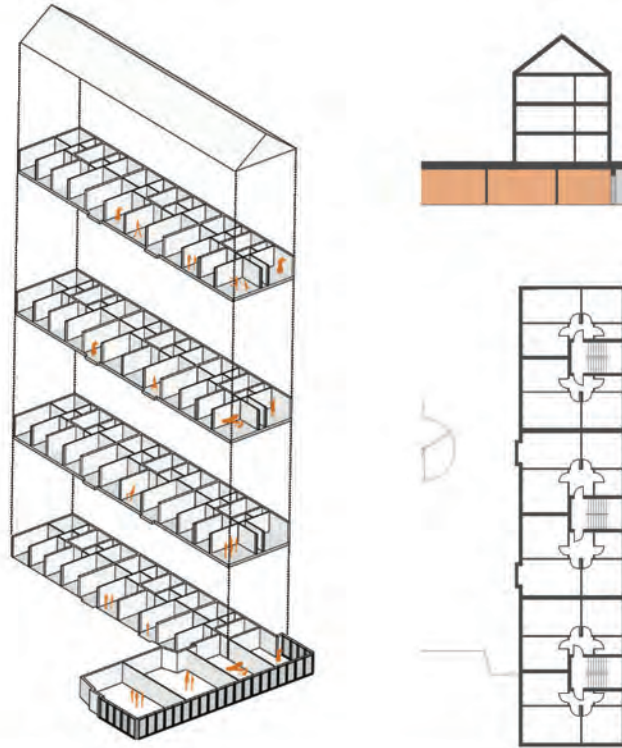




TAKE 03 - Analyse über Zeichnungen und Pläne

Größen und Breitenverhältnisse werden im 3D-Modell untersucht

Signifikante Architekturtypologie



Exemplarischer Straßenschnitt  
Saseler Chaussee, Bramfelder Straße, Barmbeker Markt



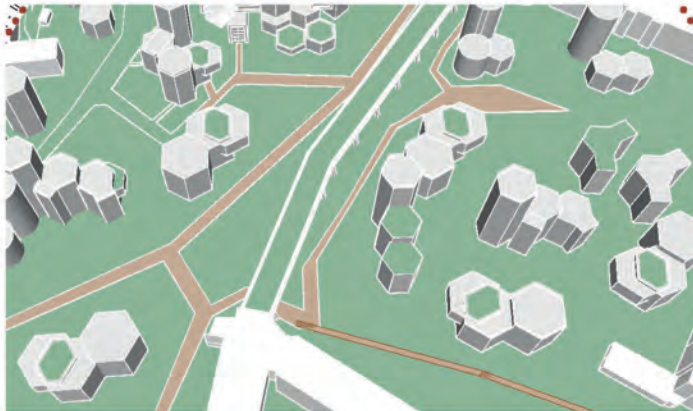


TAKE 04 - Zukunftsvisionen. „Die Stadt bewegt sich in einem natürlichen Rhythmus und öffnet tagtäglich einen Raum der vielseitig von Mensch, Tier, Natur und Mobilität genutzt werden kann.“

Freiraum



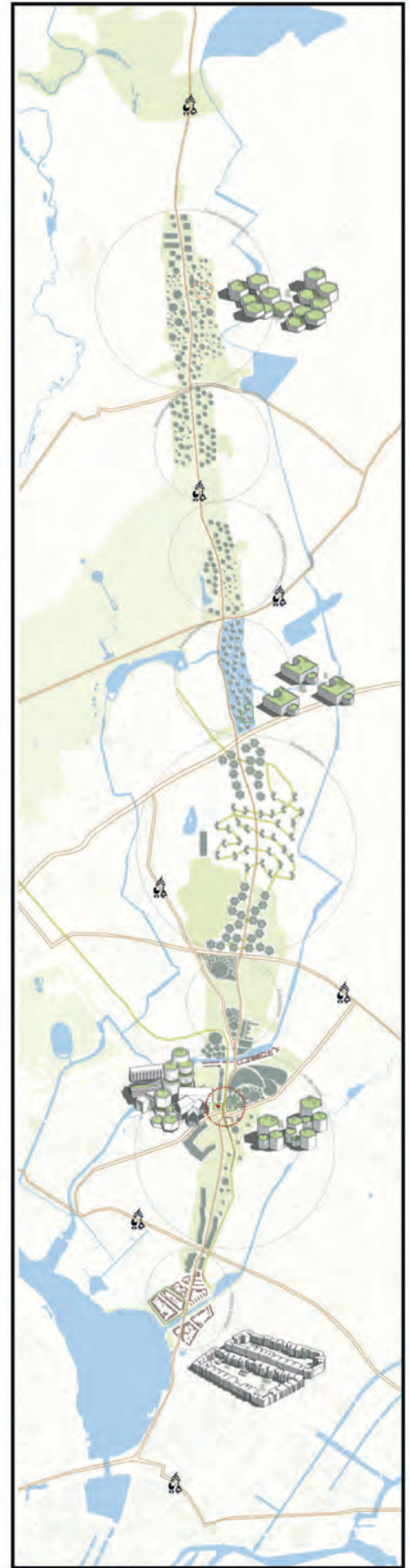
Quartier



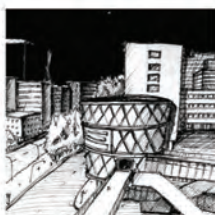
Mobilität



Architektur



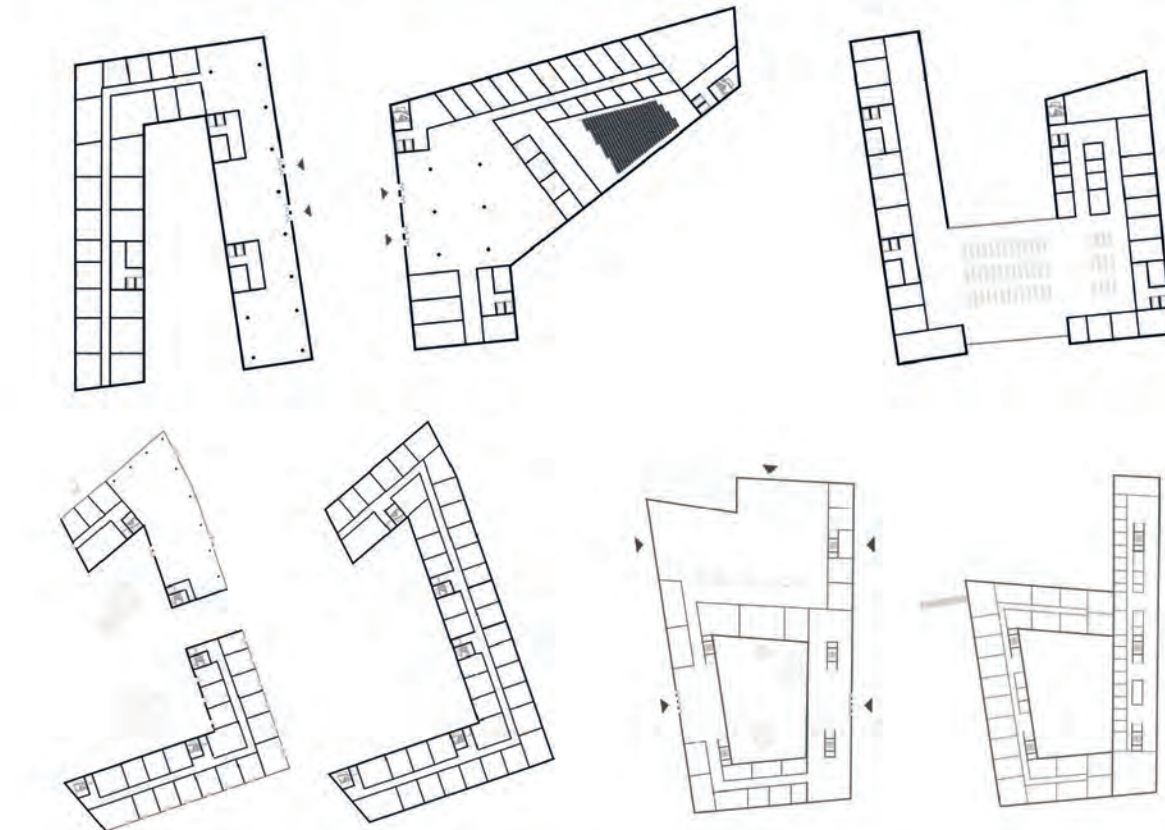
TAKE 01 und TAKE 02: Analyse per Film, Überzeichnung und Hervorhebung







TAKE 05 - Verortung der drei Entwurfsgebiete auf der Magistrale.



TAKE 06 - Exemplarischer Grundriss Katalog

## STRATEGIE: MUNDSBURGER DAMM | TAKES 04 - 06



Strategie zu kurzen, grünen Wegen





Die Süd - Magistrale wurde von den Studierenden Aizat Jusupova, Jannik Gramm, Carl Schmidt-Rohe und Thu Tran analysiert und bearbeitet.



„DIESE VERBINDUNGSACHSE BEZEICHNEN WIR ALS DIE **MAGISTRALE DER EXTREME**“

Verortung der behandelten Magistrale in Hamburg

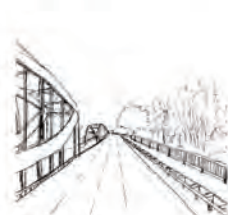


## ANALYSE: SÜD-MAGISTRALE | TAKES 01 - 03

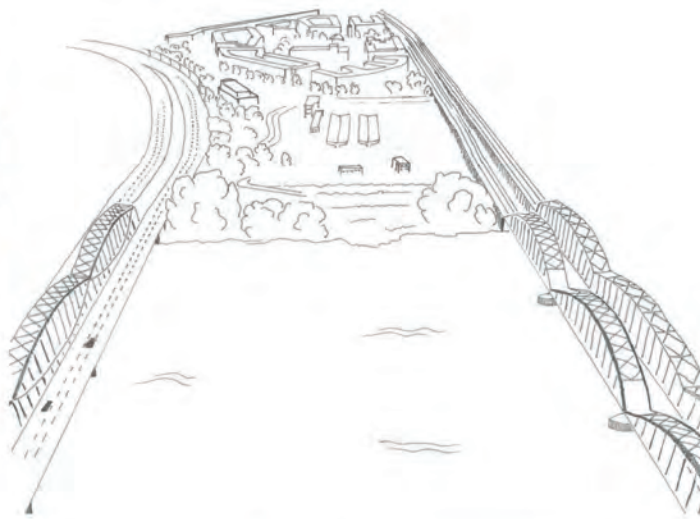
Hamburgs „Südmagistrale“ verbindet das Hamburger Zentrum mit Harburg und den südlich anschließenden Vororten. Sie besteht derzeit (2019) aus mehreren Stadtstraßen so wie auch aus zwei Autobahnabschnitten. Vom Zentrum ausgehend beginnt die Magistrale nach unserer Definition an der Hamburger Kunsthalle, verläuft als Amsinckstraße durch Hammerbrook. Sie überquert die Nordereibe und wird danach zur Autobahn, die östlich entlang der Veddel verläuft, den Muggenburger Zollhafen überquert und daraufhin nach Westen abbiegt. Als Wilhelmsburger Reichsstraße fließt sie weiter nach Süden, und wird dann erneut zur Autobahn, welche die Süderelbe überquert und um das Harburger Zentrum verläuft. Der südlichste Abschnitt ist die Winsener Straße, wel-

che den Harburger Autobahnabschnitt mit der an der südlichen Stadtgrenze liegenden A7 verbindet. Diese Verbindungsachse bezeichnen wir als die „Magistrale der Extreme“, da sie sowohl bezogen auf den Straßentyp, als auch auf die umgebenden Nutzungen und Typologien, sehr vielseitig ist. Hier finden sich viele große Industrie- und Logistikanlagen, aber auch stark verdichtete Wohn- und Büroquartiere, ausgedehnte Parkanlagen und suburbane Einfamilienhausgebiete.

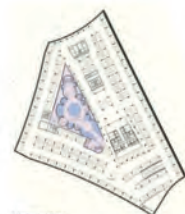
TAKE 01 und TAKE 02:  
Analyse per Film, Über-  
zeichnung und Hervor-  
hebung







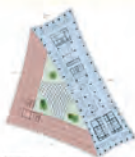
Collage Amsickstraße



2. Untergeschoss



1. Obergeschoss



2. Obergeschoss



5. Obergeschoss

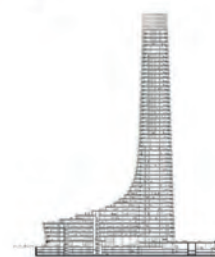


28. Obergeschoss



49. Obergeschoss

Schnitte

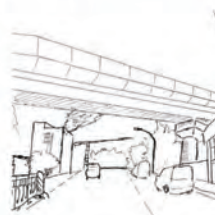


Längsschnitt



Querschnitt

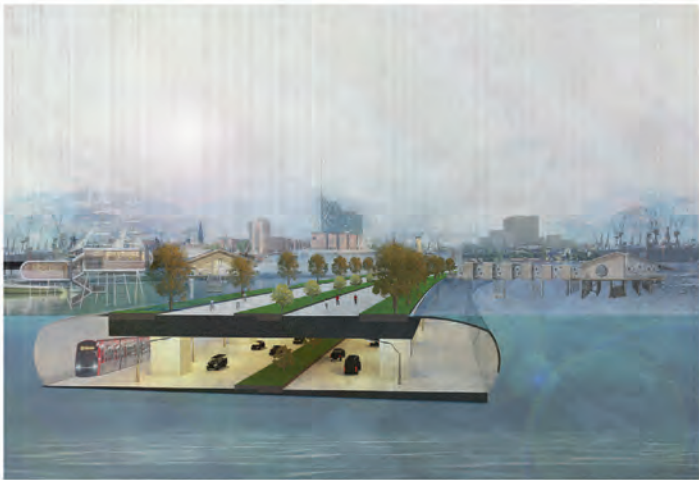
zukünftiger Elbtower als  
Hochpunkt





TAKE 04 - Zukunftsvisionen. „Die Südmagistrale wird in ein System aus kombinierten Trassen für Fahrrad, PKW und Bahn entwickelt, welche sich teilweise unter Wasser befinden. Um Flächenpotentiale zu nutzen, wird der PKW Verkehr komplett aus den Quartieren verbannt.“

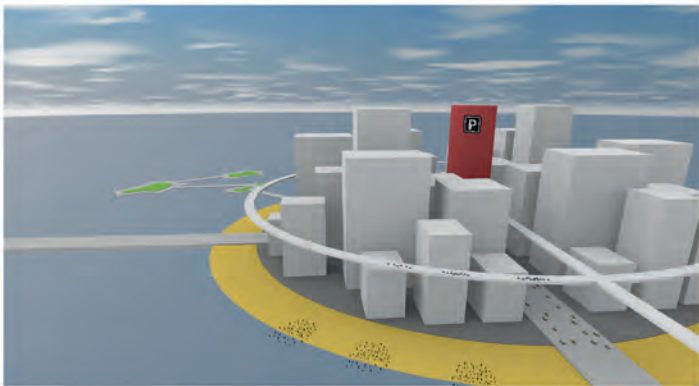
Verkehrstrasse



Vernetzung der Inseln



Verdichtete Insel



Schwimmende Parks



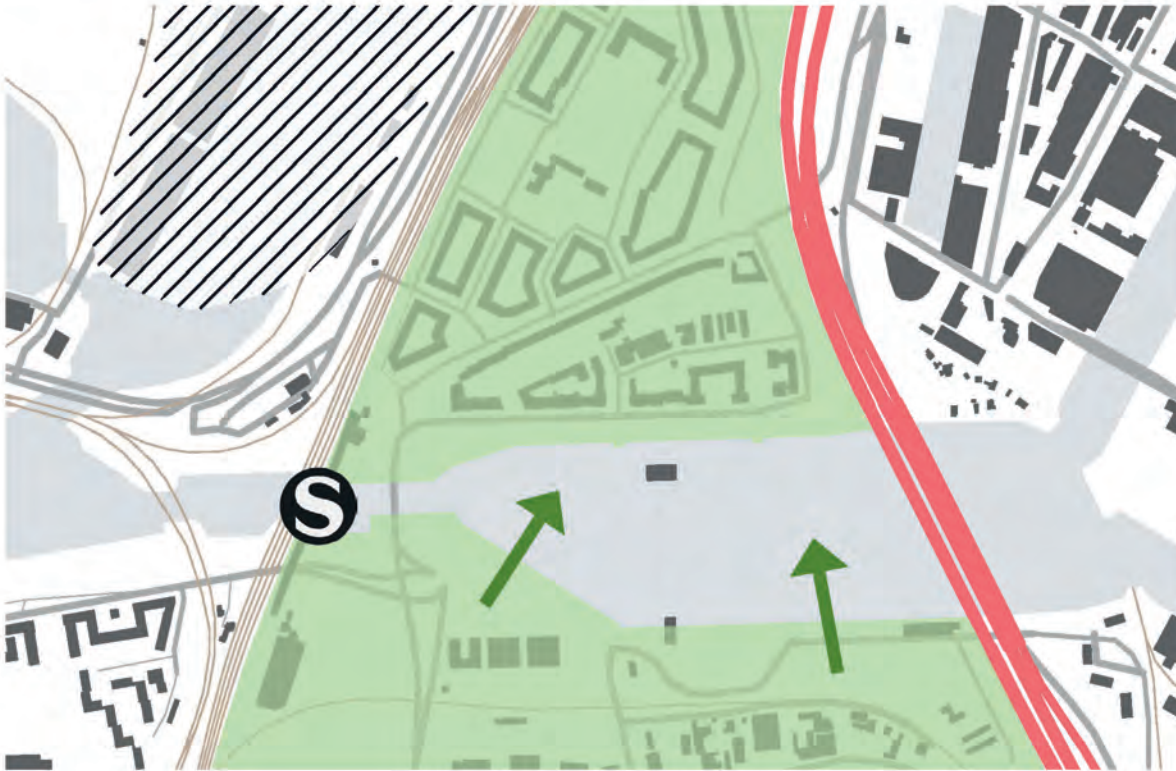
TAKE 01 und TAKE 02: Analyse per Film , Überzeichnung und Hervorhebung





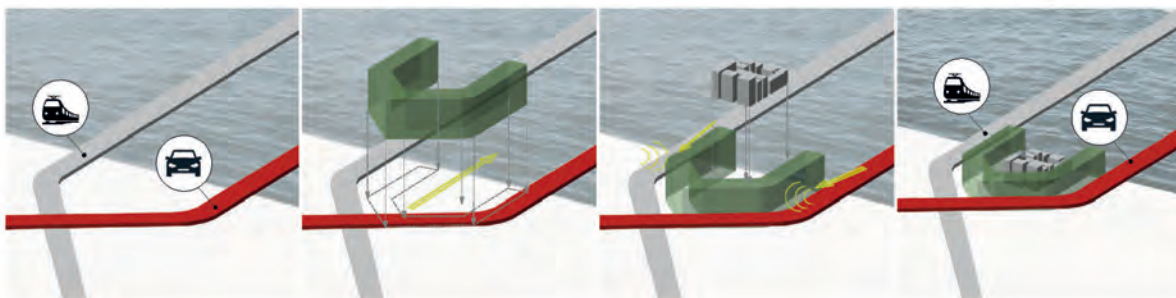


TAKE 05 - Verortung der drei Entwurfsgebiete auf der Magistrale.



TAKE 06 - Neue Verbindungen

## STRATEGIE: SÜD-MAGISTRALE | TAKES 04 - 06













An aerial photograph of Hamburg, Germany, with a red overlay. The overlay consists of a network of thick, solid red lines representing major roads or highways, and a dashed red line that runs horizontally across the middle of the image. The text is overlaid on the top half of the image.

# ANALYSEPHASE

HAMBURGS  
MAGISTRALLEN  
BACHELOR-THESEN

Elbchaussee





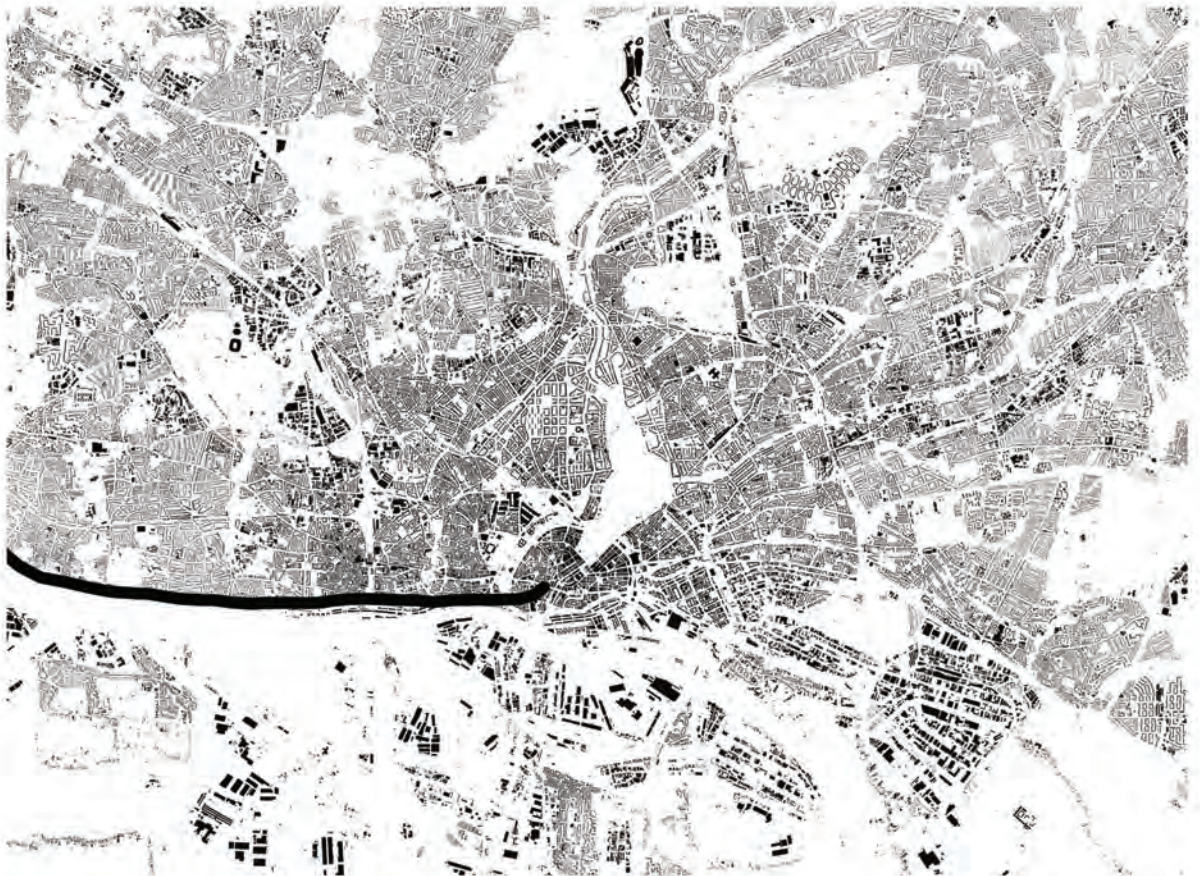


Die Elbchaussee wurde von den Studierenden Hassibullah Halimi und Abduhl Saboor Ghayour analysiert und bearbeitet.



## „ALLEE-CHARAK- TER MIT BÄUMEN UND DEN GRO- SSEN VILLEN ENT- LANG DER STRA- SSE“

Verortung der behandelten  
Magistrale in Hamburg



### ANALYSE: ELBCHAUSSEE

Magistralen sind Hauptverkehrsachsen einer Stadt und werden oft als Hauptverkehrsadern einer Stadt benutzt. Sie dienen täglich mehreren hunderttausenden Autofahrern als Einfahrtsstraße in die Stadt hinein und heraus. Die Elbchaussee ist keine typische Magistrale. Sie hat nicht die typischen Eigenschaften einer Magistrale wie große, breite Straßen, große Geschäftshäuser, Waschanlagen oder Tankstellen entlang ihrem Weg. Trotzdem besteht ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf dieser Straße. Sie ist geprägt von ihrem Allee-Charakter mit Bäumen und den großen Villen mit weißen Putzfassaden und dunklen Satteldächern entlang der Straße. Unterbrochen wird dieses Bild durch viel Grün in der Form von großen Parkanlagen. Entlang der Magistralen, am Teu-

felsbrücker Platz befindet sich ein Gebiet mit einem hohen Entwicklungspotential. Gelegen ist dieses Gebiet zwischen der Elbe und der Chaussee. Trotz seiner exponierten Lage befindet sich im Umkreis von 3 km zu diesem Ort keine Form der Nahversorgung.

Analyse per Film, Über-  
zeichnung und Hervor-  
hebung

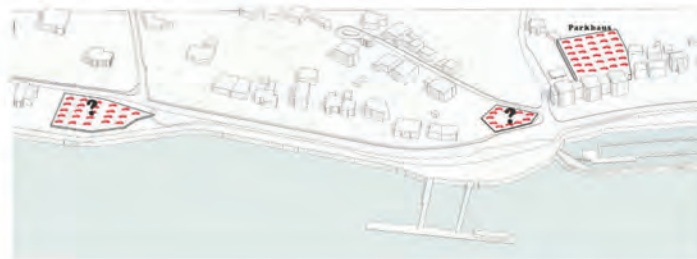




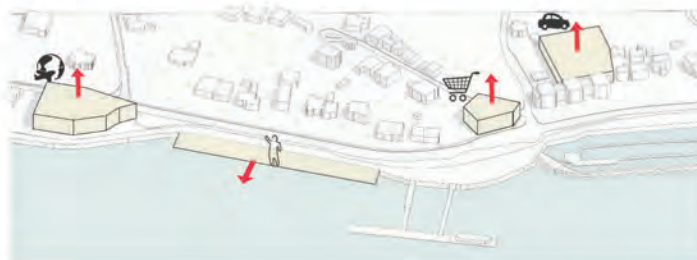


TAKE 03 - Analyse über Zeichnungen und Pläne

Verkehr -Der Ort Teufelsbrück in Hamburg hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Die Elbchaussee wird täglich von ca. 26.000 Fahrzeugen befahren. Busse und Fähren nehmen täglich 8500 Passagiere auf.



Plot - drei Grundstücke befinden sich im Besitz von Airbus, zwei Parkplätze und ein Parkhaus.

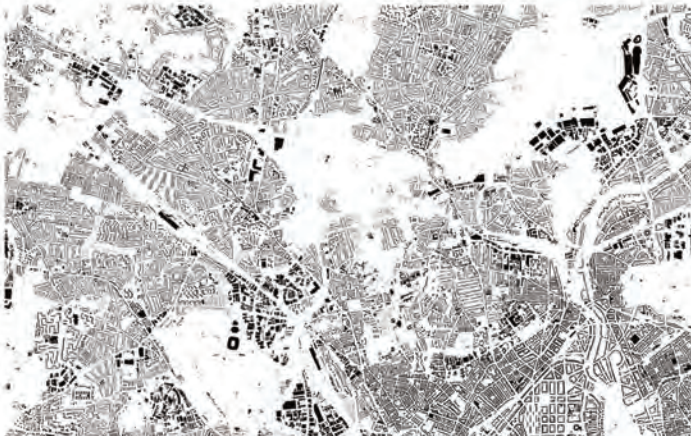


Nutzungskonzept





*Verortung der behandelten  
Magistrale in Hamburg*



This aerial photograph shows a dense urban area with a clear grid pattern of streets. A red line is drawn across the image, representing a proposed transit route. The route starts in the upper left, moves horizontally, then turns diagonally down towards the center, and finally turns horizontally again towards the right. The red line passes through several blocks, highlighting the areas affected by the proposed changes.



Vor dem Zweiten Weltkrieg war Hammerbrook ein gründerzeitliches Wohnviertel mit ca. 60.000 Bewohnern. Im Krieg wurde dieses derart heftig bombardiert, dass nach drei Tagen Brand alle Wohnhäuser komplett zerstört waren. Heute wohnen in Hammerbrook lediglich knapp über 2.000 Menschen und ca. 800 Unternehmen haben dort ihren Sitz. Das Quartier ist verkehrlich sehr gut angebunden. Am Bahnhof Berliner Tor kreuzen sich drei U-Bahn, fünf S-Bahnlinien und zwei Buslinien, womit dieser Bahnhof einer der wichtigsten Schienen-Knotenpunkte in Hamburg ist. Beide durchführende Magistralen sind sehr intensiv mit motorisiertem Individual- und Lastenverkehr befahren und vor allem morgens und zum Feierabend kommt es häufig zu Stau- und

54





„Es sieht hier alles furchtbar aus. Ich gehe lieber in die Innenstadt!“ (Frau ca. 40 J.)



„Der Weg ist nicht breit genug, die Fahrradspur ist zu klein. Es ist gefährlich. Viele Leute mit Koffern. Ein kleiner Lebensmittelladen und ein Fitnessstudio wären gut.“ (Mann ca. 30 J. arbeitet dort)



„Es gibt viele Deutschkurse, viele Ausländer. Mind. 7 Sprachschulen. Am Sa und So alles zu aber man hat Prüfungen.“ (Frau ca. 20 J. besucht ein Deutschkurs)



„Ich gehe jede Woche in die Moschee mit meiner Frau und Kindern. Es gibt nichts für Kinder. Es könnten billige Hotels für Studenten entstehen.“ (Mann ca. 45 J. besucht ein Deutschkurs)



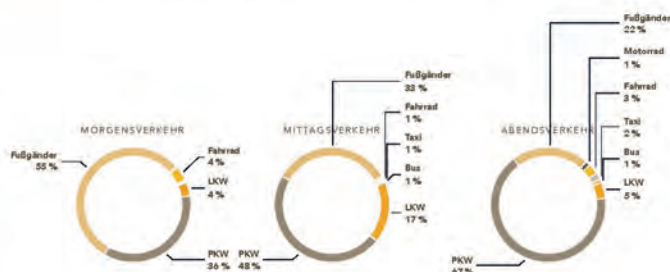
„Wohnen möchte ich hier nicht. Es ist zu laut, Gewerbegebiet.“ (zwei Frauen ca. 50 J. waren 3D fotografieren)

„Fitness würden hier viele nutzen.“ Sie geht immer sofort nach der Arbeit ihre Kinder abholen. Sie arbeitet Teilzeit schon seit einem Jahr in einem Büro 15 Min zu Fuß von Berliner Tor entfernt. (Frau ca. 35 J. arbeitet dort)

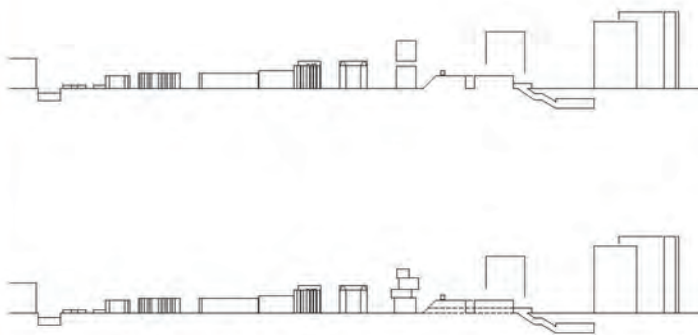
„Es ist laut, schmutzig und immer Baustelle.“ Bistro oder ein Supermarket wären cool. Sie arbeitet 8 Min zu Fuß von BT. Geht immer direkt zur U-Bahn. (Frau ca. 40 J.)

„Ein Restaurant würde nicht funktionieren, Leute bringen Essen von zu Hause mit.“ und zeigt an einen vorbeigehenden mit einem Rucksack. „Sie gehen nach der Arbeit immer sofort nach Hause.“ (Mann ca. 40 J. arbeitet dort)

„Ich möchte hier wohnen! Es gibt viel moderne Architektur.“ Er mag Glasfassaden. Ist zum ersten mal hier. (Junge ca. 12 J. war bei einem Bewerbungsgespräch für ein Praktikum bei der Haspa)



Mobilitäts-Verhältnisse  
nach Tageszeit





# EXKURS

INTERNATIONALES  
BAUFORUM  
TALK DER  
UNIVERSITÄTEN





# DEICHTORHALLEN

Wiedergabe - 40000

Seit 1.10.1972





## ER STRASSE - ANALYSE



## HCU-ENTWURFSKURS - HAMBURGER MAGIST









# EDEKA AWARD

ERGEBNISSE

BACHELOR-THESEN

MASTER-PROJEKTE











## AYLIN GÜNEY | LAURA MATTHIAS TAMINO KUHLMANN | MAX GLASER

### STRESEMANNSTRASSE

#### MISSING LINK

Eine Konstante bildet, die für eine Magistrale übliche, starke Frequentierung als Verkehrsraum. Hier zeigt sich jedoch ein stark diversifiziertes Bild. Während die urbane Stadt durch ein vielfältiges Mobilitätsangebot erschlossen wird, weist die suburbane und periphere Magistrale eine unterdurchschnittliche Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr auf. Eine Magistrale hat durch ihre hohe Frequentierung auch gleichzeitig eine Rolle als Bühne und Aushängeschild einer Metropole. Während diese Repräsentation in der urbanen Stadt oft gelingt, wirkt die Magistrale dagegen in den Randgebieten eher als Barriere und „Nicht-Ort“. Fassaden sind zur Straße hin geschlossen, Leerstände und Brachen häufen sich. Die einzelnen Wohnstrukturen an der Magistrale zeigen sehr unterschiedliche Bilder ihrer Quartiere. Während in der Stadtmitte oft Wohngebiete mit Aufenthaltsqualität zu finden sind, missen andere Stadtteile eine typologische Zusammengehörigkeit und eine gemeinsame Mitte durch Plätze und Grünräume. In vielen Fällen schneidet die Magistrale durch die Quartiere und erlaubt den Sprung über die Straße nicht. Anhand von drei exemplarischen Stadträumen werden analysierte Missstände aufgegriffen und Ideen zu neuen Strukturen ausgearbeitet. Das Elbe Einkaufszentrum an der Osdorfer Landstraße dominiert in seiner Bauweise das umliegende Wohngebiet. Die A7 mit geplanter Überdeckung schneidet eine Schneise durch die Stadt und verhindert eine Überquerung. Das Gleisdreieck Altona soll das Tor zum urbanen Raum bilden, bis jetzt ist das Bild allerdings vor allem durch Brachen und Industriegebäude geprägt. Das Elbe-Einkaufszentrum im Stadtteil Osdorf markiert mit seiner raumgreifenden Typologie, auf beiden Seiten von Parkhäusern flankiert, die MIV-orientierte (motorisierter Individualverkehr) Planungsstrategie der 60er Jahre. Das EEZ wird über die Stadtteilgrenzen hinweg positiv angenommen, stellt vor Ort jedoch in Verbindung mit der Magistrale eine prägnante Raumbarriere dar. Stadtteilprägende Nutzungen wie Bildung, Sport und Freiräume liegen versteckt in zweiter bis dritter Reihe. Zur Magist-

rale hin präsentieren sich Nutzungen wie Autohäuser, Fach- und Baumärkte mit MIV-affiner Infrastruktur. Ein quartiersbezogenes Zentrum, vernetzt mit neuen Mobilitäten und verlangsamtem Durchgangsverkehr füllt hier den MISSING LINK.

Um den MISSING LINK zu schließen werden verschiedene Maßnahmen innerhalb des Konzeptes zusammengeführt. Der Strassenraum soll in einem ausgewogenen Verhältnis Platz für alle Verkehrsteilnehmer bieten. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Verbesserung der Walkability sowie der Streckenführung des Radverkehrs. Öffentlicher und privater Raum werden durch publikumsorientierte, belebte Erdgeschosszonen und darüberliegenden Wohnungen verknüpft. Definierte Querungspunkte vernetzen das Quartier und erlauben den Sprung über die Magistrale.

Grüne Freiräume schaffen lebenswerte Quartiersplätze und durch fortschreitende Umnutzung alter Gewerbeflächen entstehen zusätzliche Anknüpfungspunkte an den vorhandenen Stadtraum.

Rund um das EEZ präsentiert sich ein Nutzungsmix aus Gewerbe, Wohnen, öffentlichem Raum, Grünflächen und Verkehrsraum. Die vorhandene Multiplizität steht im Vergleich der Straßenseiten der Magistrale in einem schlechten Verhältnis zueinander. Während sich Einzelhandel und Nahversorgung vollständig Richtung südlich gelegenen EEZ orientieren, erstreckt sich auf nördlicher Seite ein introvertiertes Wohnquartier mit größtenteils monotoner Zeilenbebauung.

Besonders prägnant stellt sich am Gleisdreieck Altona die Lücke im urbanen Raum dar. Vorhandene großmaßstäbliche Gewerbeflächen und MIV-affine Dienstleistungen wirken nicht zeitgemäß und werden dem repräsentativen Charakter des Ortes nicht gerecht. Das große Nachverdichtungspotential bietet gleichzeitig die Chance, die fehlende Torsituation zum Stadtraum zu ergänzen. Hierbei kann an bestehende Projekte angeknüpft und somit die Barrierewirkung des Raums überwunden werden.







*Städtebauliche Eingriffe  
an drei präzise entwickel-  
ten Punkten der Magis-  
trale.*

*Betrachtet wurden:  
das Elbeeinkaufszentrum,  
A7-Überdeckung und  
das Gleisdreieck Altona*





Die besondere Struktur  
des Gleisdreiecks Altona  
begünstigt die Heraus-  
bildung eines heterogenen  
Netzwerks von Plätzen,  
Orten und Wegen. Groß-  
maßstäbliches Gewerbe  
trifft auf filigrane Block-  
rand- strukturen, Vertreter  
aller Architekturtypo-  
logien des vergangenen  
Jahrhunderts stehen sich  
unmittelbar gegenüber.

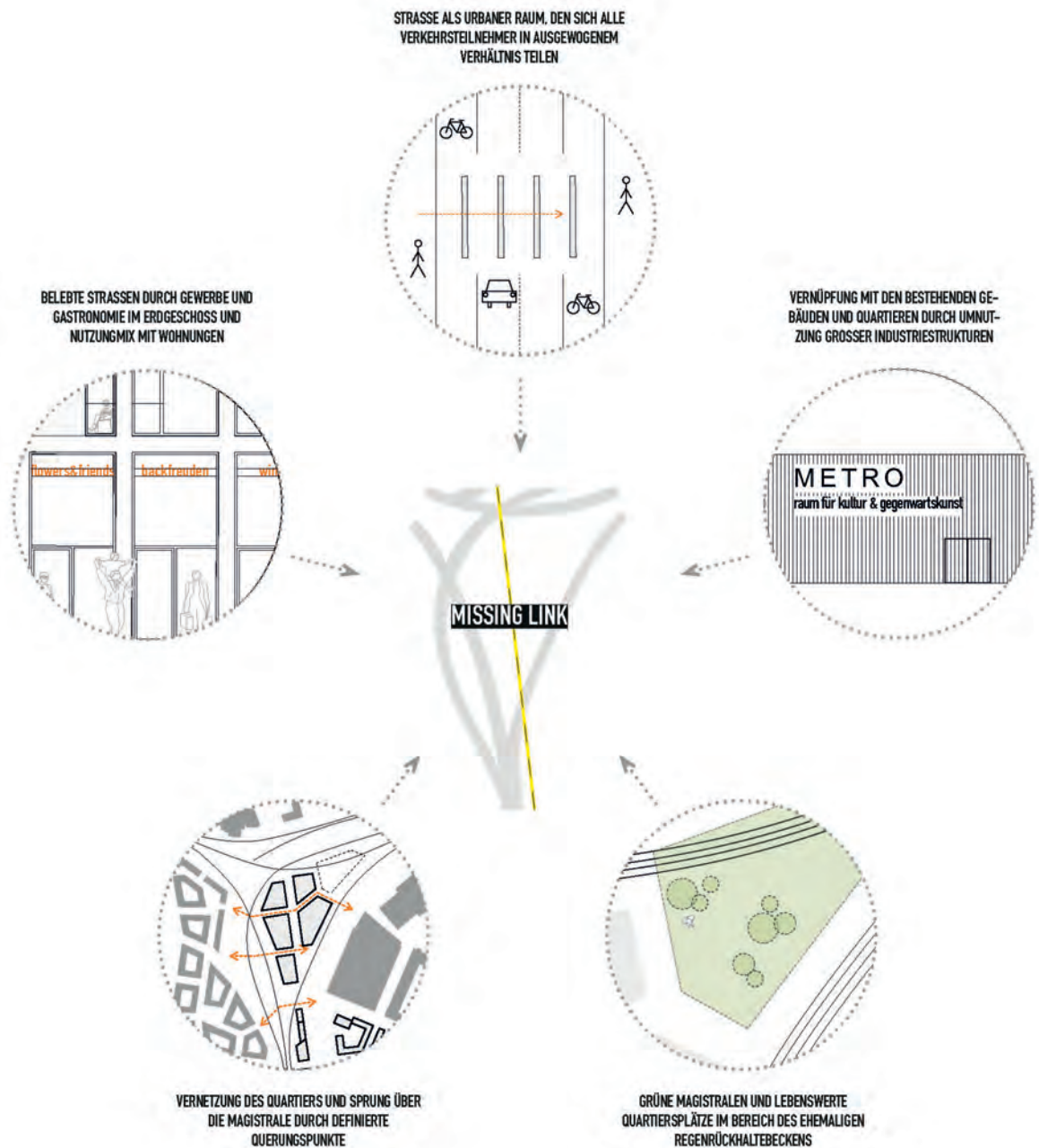
Erdgeschoss

Regelgeschoss

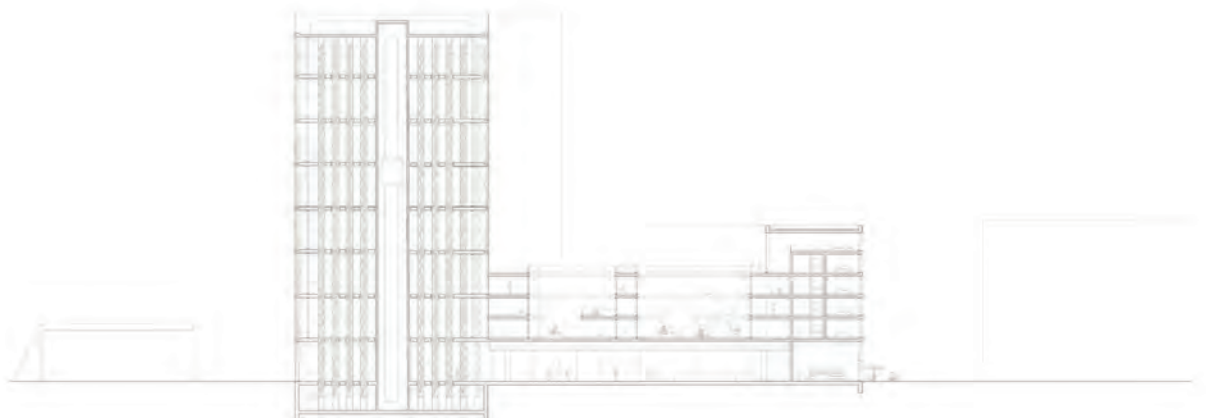




Um den **MISSING LINK** zu schließen werden verschiedene Maßnahmen innerhalb des Konzeptes zusammengeführt. Der Straßenraum soll in einem ausgewogenen Verhältnis Platz für alle Verkehrsteilnehmer bieten. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Verbesserung der Walkability sowie der Streckenführung des Radverkehrs.



Das große Nachverdichtungspotential bietet gleichzeitig die Chance, die fehlende Torsituation zum Stadtraum zu ergänzen. Hierbei kann an bestehende Projekte angeknüpft und somit die Barrierewirkung des Raums überwunden werden.







veggies





## SEBASTIAN SCHÜTZNER | MAX LEISTIKOW MARVIN BRINKMANN | PASCAL BRADE

### KIELER STRASSE

#### STELLSCHRAUBE STELLINGEN

Die drei von uns untersuchten Quartiere sind der Eidelstedter Platz, das Gewerbegebiet Stellingen zwischen der A7-Ausfahrt und der S-Bahn Station, sowie der Eimsbütteler Marktplatz. Am Eidelstedter Platz treffen die Pinneberger und Holsteiner Chaussee zusammen. Zugleich befindet sich in der Nähe die AKN Haltestelle Eidelstedt Zentrum. Das HUB soll den Eidelstedter Platz vom Busbahnhof befreien und diesen wieder zum Platz werden lassen. Als erste Haltestelle des LINKs, soll hier die Kieler Straße im folgenden Verlauf entlastet werden. Das HUB soll ein städtebaulicher Impulsgeber sein, welcher das Zentrum neu strukturiert und nachverdichtet.

Der Endpunkt für den in dieser Arbeit untersuchten Bereich markiert der Eimsbütteler Marktplatz. Hier wird viel Handlungsbedarf gesehen, da sehr viel Raum durch die Kreuzung beansprucht wird. Auch hier gilt das HUB als Impulsgeber für eine Entwicklung, welche die alten Stärken eines Quartiers wieder entdeckt. Der bis zur Unkenntlichkeit entstellte Eimsbütteler Marktplatz wird neu organisiert. Über die LINK-Station "Eimsbütteler Marktplatz" gelangt man nun über die stärker frequentierte Fruchttalallee weiter zum Hauptbahnhof. Zentral zwischen diesen Orten befindet sich das Gewerbegebiet in Stellingen. Begrenzt wird es im Nord-Osten von der Kieler Straße, im Süden von der Volksparkstraße (ebenfalls eine stark befahrene Verkehrsader) und im Nord-Westen von der Lärmschutzwand der A7. Auf diesem Dreieck sind die unterschiedlichsten Betriebe angesiedelt. Allen gemein ist, dass sie von der Anbindung an die nahegelegene Autobahn profitieren. So gibt es hier beispielsweise Autohändler, Fitnessstudios, Vertriebe und Anhängerverleihe. Einige Einfamilienhäuser zeugen von einem früher an dieser Stelle existierenden Wohnquartier. Hier, in der Mitte der Kieler Straße entsteht der wichtigste und größte HUB: die Stellschraube Stellingen. Sie ist Verkehrsknotenpunkt und Herzstück für das hier neu entstehende Quartier und gleichzeitig Landmarke. Als erstes - bereits von weitem von der Autobahn sichtbare - Gebäude, mar-

kiert es als "Nordtor" den Stadteingang. Seine Holzkonstruktion steht als Symbol für das neu entstehende, ökologische Wohnquartier.

Mehrere Funktionen werden unter dem ausladenden Dach vereint. Das HUB besteht zunächst optisch aus drei Elementen: Einer Scheibe, welche das Hochregal-Parkhaus, sowie die Umsteige- und Einkaufspassage beinhaltet. Einem Hochhaus, in dem Büros, Wohnungen, sowie das an dieser Stelle aktuell angesiedelte Fitnessstudio, Platz finden. Ein verbindendes Dach, welches weit über die Kieler Straße auskragt, vereint Busbahnhof und LINK-Haltestelle. Aus Richtung Eidelstedt oder von der Autobahn kommend, wird der Autoverkehr ins Untergeschoss geleitet, von wo aus die Einfahrt ins Parkregal möglich ist. Hier wird das Fahrzeug abgestellt, woraufhin es automatisch im Hochregal verstaut wird. Hier ist Platz für 1920 Autos bei voller Auslastung. Danach gelangt man in die 2-geschossige Passage, in der Gastronomie und Einzelhandel angesiedelt sind. Hier kann auf dem Arbeitsweg eingekauft oder noch ein Kaffee getrunken werden. Eine Rolltreppe führt nach oben auf das Straßenniveau. Hier ist es möglich auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen.

Im Herzen der Stellschraube Stellingen, und damit im Kreuzungs- und Umsteigepunkt zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, sitzt der EDEKA-Markt. An dieser Stelle ist er sowohl für die AnwohnerInnen Stellingen, welche hier den ÖPNV Nutzen wollen, sowie für alle PendlerInnen, die hier zwischen Auto und ÖPNV umsteigen, als Einkaufsmöglichkeit sehr attraktiv. Durch seine Lage im Untergeschoss kann er trotz seiner direkten Erreichbarkeit eine große Verkaufsfläche und damit ein umfangreiches Sortiment anbieten.

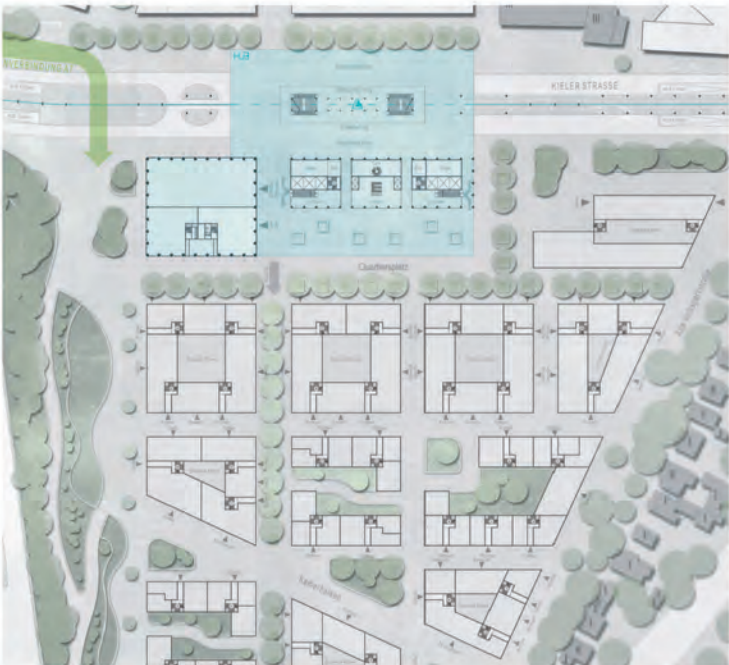






Städtebauliche Eingriffe  
an drei präzise entwickel-  
ten Punkten der Magis-  
trale.

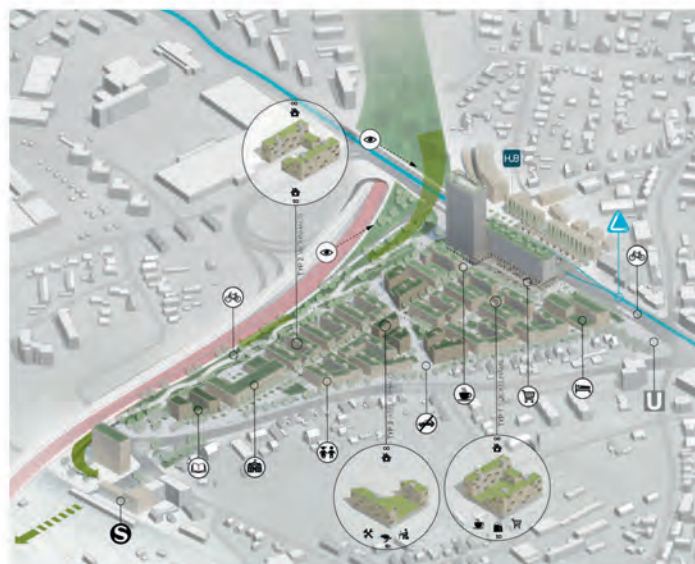
Betrachtet wurden:  
Eidelstedter Platz,  
Gewerbegebiet Stellingen  
und der  
Eimsbütteler Marktplatz







Das große Nachverdichtungspotential bietet gleichzeitig die Chance, die fehlende Torsituation zum Stadtraum zu ergänzen. Hierbei kann an bestehende Projekte angeknüpft und somit die Barrierewirkung des Raums überwunden werden.



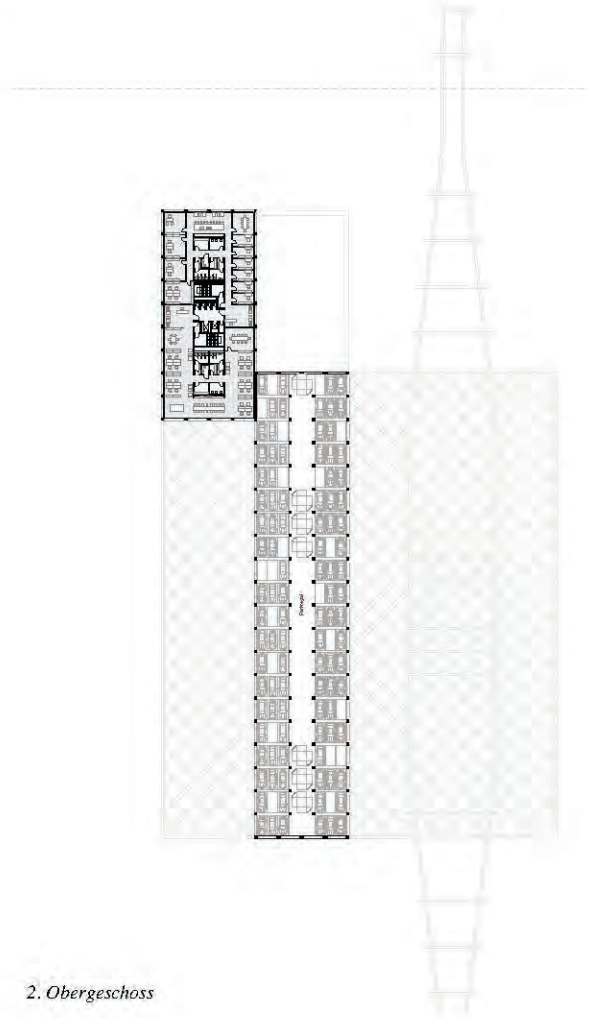
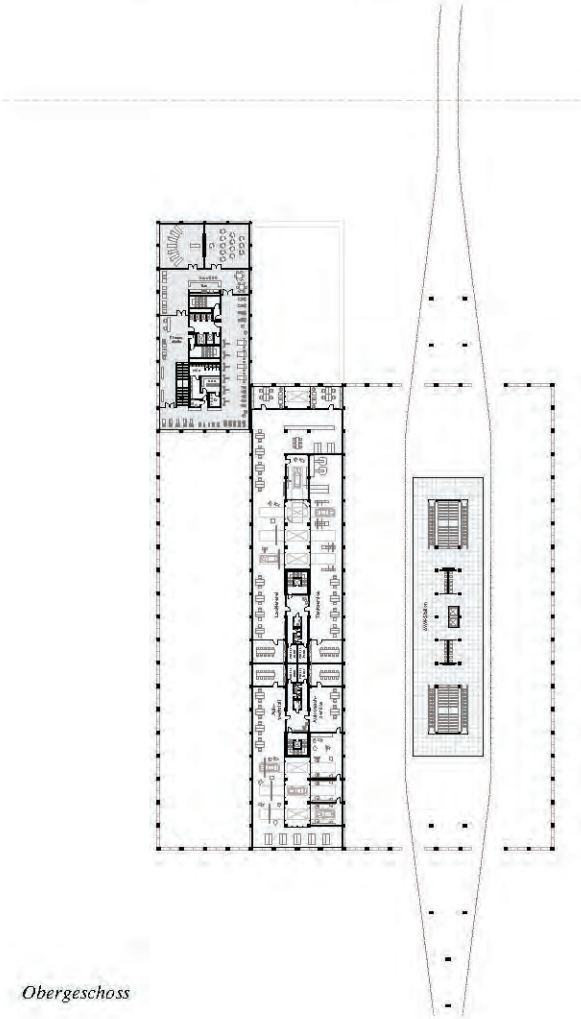
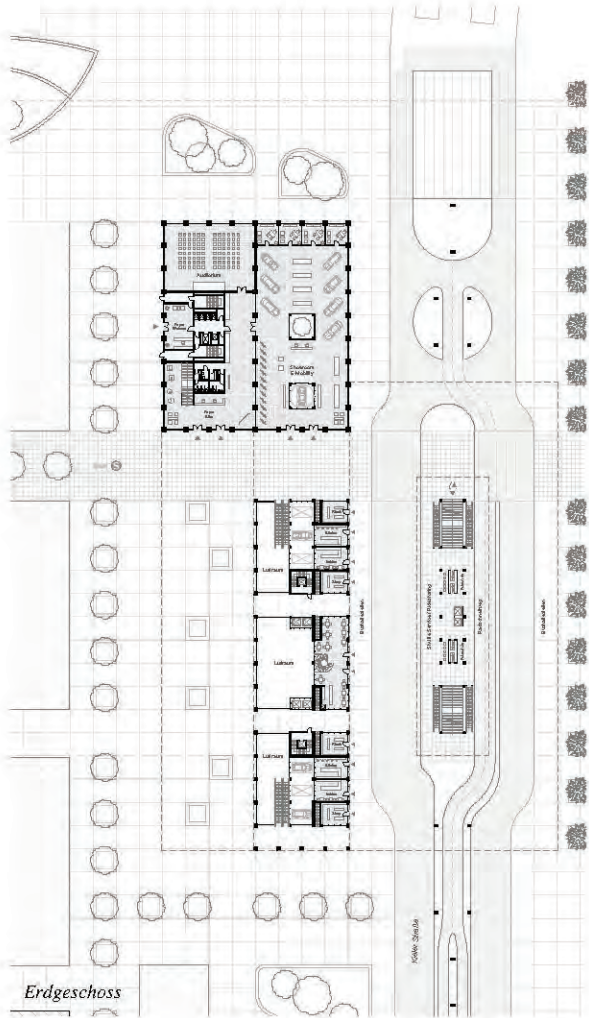
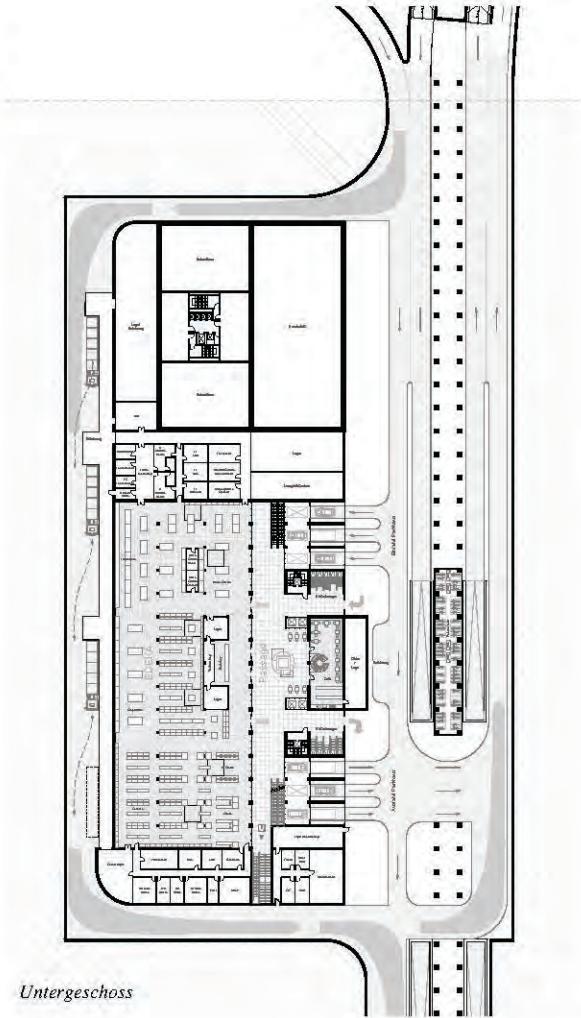
Um den MISSING LINK zu schließen werden verschiedene Maßnahmen innerhalb des Konzeptes zusammengeführt. Der Strassenraum soll in einem ausgewogenen Verhältnis Platz für alle Verkehrsteilnehmer bieten. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Verbesserung der Walkability sowie der Streckenführung des Radverkehrs.



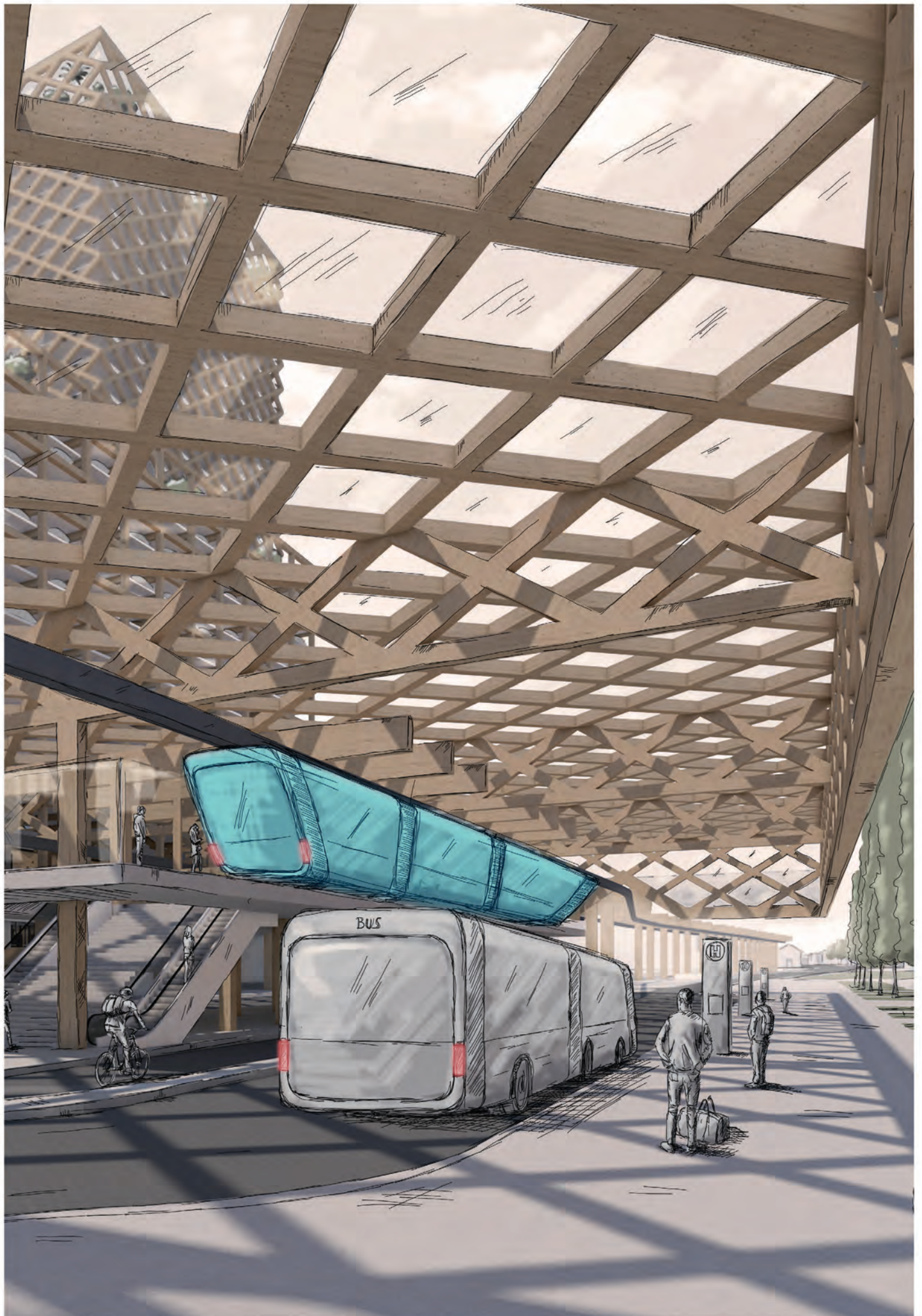
Im Herzen der Stellschraube Stellingen, und damit im Kreuzungs- und Umsteigepunkt zwischen den Verkehrsmitteln, sitzt der Edeka-Markt.



Der HUB ist eine Art Regal, welches im Moment mit Autos gefüllt wird, jedoch in Zukunft mit weniger Autos beispielsweise für automatisiertes Vertical Farming verwendet werden kann.











## SIMEON GRYCZAN | SHADI MALEK AREF KESHVARI | PHILIP PEEMÜLLER

### GRINDELALLEE

SPORTS AND SCIENCE NETWORK

Die behandelte Magistrale „Grindelallee“ verläuft durch lediglich zwei Bezirke, wovon Hamburg-Mitte nur einen geringen Teil einnimmt. Ein wesentlich größerer Teil befindet sich in dem Bezirk Eimsbüttel und seinen Stadtteilen Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Hoheluft-Ost und Rotherbaum.

Die Magistrale trägt den Namen des historisch gewachsenen Grindelviertels, durch das allerdings nur ein kleiner Teil der Magistrale führt. Spätestens ab der U-Bahn Haltestelle Hoheluftbrücke folgt der Städtebau stadtauswärts zu großen Teilen dem Leitbild der autogerechten Stadt aus den 1960er und 1970er Jahren. Die Architektur entlang der Magistrale ist in diesen Bereichen auf hohe Geschwindigkeiten konzipiert.

Lediglich im urbanen Abschnitt der Grindelallee und zwar im Viertel der Universität Hamburg und Hoheluftchaussee finden heutzutage stadtplanerisch geforderte freundliche, intensive und zwischenmenschliche Kontakte auf kurzen Entfernungen statt. Kleine Räume und kurze Distanzen vermitteln unabhängig vom Wetter ein entsprechendes angenehmes Erlebnis der Stadt und des Stadtlebens. Dieses Bild soll nicht nur in der innerstädtischen Zone erzeugt werden, weshalb die Thematik in unserem städtebaulichen Entwurf aufgenommen wurde.

Insbesondere durch den Campus der Universität Hamburg und das Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf (UKE) verfügt die Magistrale über Wissenschaftsstandorte, welche auch eine wesentliche Rolle für das Entwerfen entlang dieser Magistrale einnehmen. Hinzu kommt der stetig steigende Bedarf an Wohnraum. Zahlreiche Sportflächen an der Grindelallee bieten hier Potenziale diesen zu schaffen, ohne dass auf die Sportflächen verzichtet werden muss.

Das Thema Nachhaltigkeit ist ein breit gefächertes Spektrum, zu dem in der Stadt- und vor allem Verkehrsplanung ein enormer Beitrag geleistet werden kann. Aus diesem Grund ist gerade die Auseinandersetzung mit Magistralen hinsichtlich der Nachhaltigkeitsthematik zwingend notwendig und aus verkehrsplanerischer Sicht in

den hiesigen Entwurf zu integrieren.

Die langfristige Umstellung von PKW auf nicht-motorisierten Verkehr ist unser Ziel. Zunächst für einen Teil der Magistrale, dann für die gesamte Magistrale und in weiter Zukunft sogar für alle Magistralen der Stadt. In Anlehnung an Städte wie Amsterdam, Utrecht oder Kopenhagen ist der erste Schritt die Steigerung des Fahrradanteils auf der Magistrale. Breitere und abgetrennte Radwege sollen das Sicherheitsgefühl auf der stark frequentierten Hauptstraße erhöhen. Gerade durch die zahlreichen Wissenschaftsstandorte und Sportplätze entlang der der Magistrale ist hier eine Radwegvernetzung besonders relevant. Durch Begrünung des Mittelstreifens und die Senkung von in der Regel sechs auf vier Auto- bzw. Busspuren soll das Auto, für das die Magistrale prädestiniert war, aus dem Fokus rücken und in Zukunft nur noch eine untergeordnete Rolle spielen. Es gibt somit auf jeder Fahrbahnseite noch lediglich zwei Spuren wovon eine jeweils eine Busprioritätsspur für Europas meistfrequentierte Buslinie, die Nummer 5, ist.

An größeren ÖPNV-Knotenpunkten, wie dem Bahnhof Dammtor, der Hoheluftbrücke, dem Siemensplatz oder Niendorf Markt entstehen Fahrradparkhäuser und (Cargo-) Bike-Sharing-Stationen.

Discounter und andere Lebensmittelmärkte an der Magistrale werden mit Cargo-Bike Stellplätzen ausgestattet und ermöglichen somit auch größere Einkäufe ohne Auto.

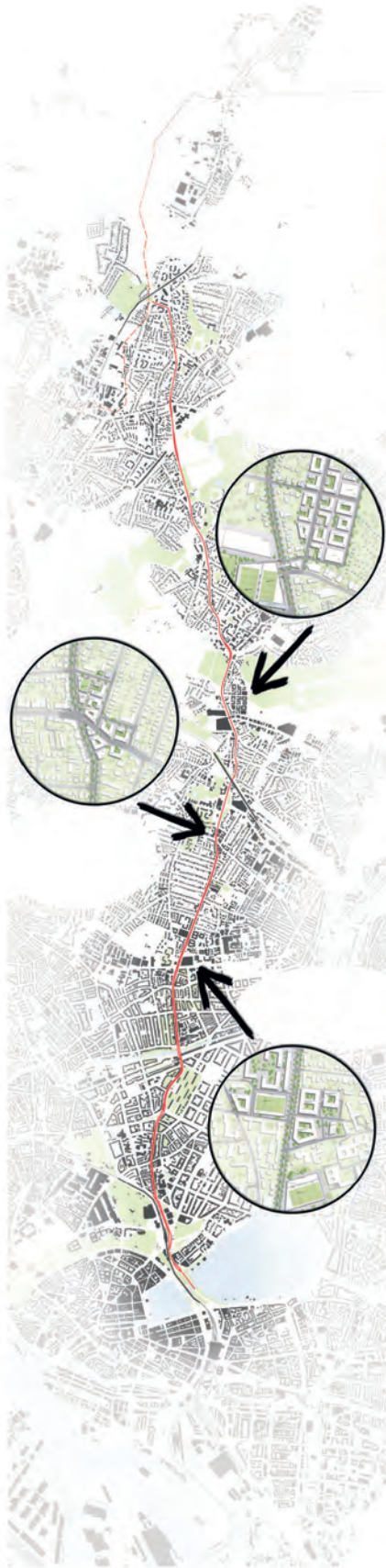






Städtebauliche Eingriffe  
an drei präzise entwickel-  
ten Punkten der Magis-  
trale.

Betrachtet wurden:  
Kreuzungspunkt  
Kollastr./Siemersplatz,  
Gewerbegebiet Stellingen  
und ein Areal gegenüber  
des UKEs.





In den oberen Geschossen  
„überwindet“ das Ge-  
bäude die Magistrale.



Obergeschoss



Erdgeschoss





*städttebauliche Setzung*



*Innenraumvisualisierung  
Edeka-Garden*











## ALICE WEIMAR | BRITT REINCKE LUCIA PUM | ILKA HEUMANN-HENNIES

### ALSTERKRUGCHAUSSEE

DIALOG DER GEGENSÄTZE

Das neue Quartier in Langenhorn in unmittelbarer Nähe zum Flughafen bietet neue Qualitäten für unterschiedlichste Nutzergruppen. Sowohl die bereits ansässigen Bewohner als auch die Zuziehenden und Hotel-, Kongress- oder Tagesgäste können in diesem neu geordneten Quartier eine hohe Aufenthaltsqualität erfahren und die bereits bestehenden Grünflächen durch Sportangebote nutzen. Neben den Outdoor-Aktivitäten stellt die Kletterhalle im Norden des Quartiers einen besonderen architektonischen Akzent an der Magistrale dar.

Unterschiedliche Wohntypologien bieten sowohl Paaren und Singles als auch Familien, die sich Eigentum im Grünen wünschen, ein neues Zuhause. Townhouses sind in dem grünen Aktivpark am östlichen und westlichen Ende des Quartiers verortet. Die hauseigenen und gemeinschaftlich genutzten Gärten der Bewohnerschaft ergänzen hier den angrenzenden öffentlichen Naherholungsraum.

Das Zentrum des Quartiers bildet eine urbane Blockrandbebauung. Hier sind ein Nahversorger sowie Gastronomieangebote und eine Schwimmhalle, die das Aktivband mit dem städtischen Leben verbindet, vorgesehen.

Unmittelbar angrenzend an den Hamburger Flughafen befindet sich der zweite Fokusraum. Bis heute ist das Gewerbegebiet monostrukturell geprägt und wird von unterschiedlichen Firmen sowie Unternehmen aus der Flughafenlogistik genutzt. Der Entwurf sieht hier ein durchmischtes Gebiet mit unterschiedlichen Nutzern vor, welches parallel zum Bestand auf einer zweiten urbanen Ebene auf den großflächigen Dächern des Gewerbes Platz findet. Die bestehenden Gewerbehallen werden mit einer Konstruktion überbaut und auf den so gewonnenen Flächen entsteht ein neues und urbanes Quartier. Neue Wohn-, Einkaufs- und Hotelangebote werden flächenschonend entwickelt und schaffen gemeinsam einen lebendigen und sozialen Raum.

Die so entstehende Dachlandschaft kann an unterschiedlichen Aufgangspunkten von allen relevanten An-

schlusswegen erreicht werden. Rampen und Brücken bieten dabei barrierefreien Zugang und die Möglichkeit auch mittels Fahrrad die obere Ebene zu erreichen. Die Ebenen verbinden ebenso ein im Norden des Quartiers liegender Mobilityport. Dieser ist durch den Airportlink mit dem internationalen Flughafen und dem Mobilityport an der Flughafenstraße verbunden. Der Mobilityport ist ein zentraler Ort an der Magistrale, welcher sich aktiv auf den neu geschaffenen Kreisverkehr schiebt und die Sichtachse an dieser Stelle der Magistrale entscheidend prägt.

Zwischen dem Eppendorfer Moor und der Alster sieht der Entwurf ein lebendiges Quartier vor. Dies schließt eine Lücke im Stadtgefüge, da die aktuelle Brachfläche an der Magistrale urbane und landschaftliche Fragmente an dieser Stelle trennt. Auf der ungenutzten Fläche kann schon bald ein neues Quartierszentrum für die umliegenden Stadtteile entstehen. Neben mehrgeschossigem Wohnungsbau werden die bereits vorhandenen Büroflächen durch neue Gebäudekomplexe erweitert.

Die Wohnbebauung ist als Begleitung zum Ring 2 ausgerichtet und fasst diesen Straßenraum. Die privaten und halböffentlichen Innenhöfe bieten den Bewohnern einen Rückzugsort. Zudem wird der Wohnungsbau durch Gebäude erweitert, welche sich am Wasser (Alster) orientieren. Die sich hier befindende Uferpromenade wird neugestaltet und in einen gastronomisch bespielten Bereich für Besucher und einen ruhigeren Bereich für die Anwohner gegliedert. Hier entstehen qualitative Wohnungen mit Wasserbezug in unmittelbarer Nähe zur U-Bahn-Station Lattenkamp. Im Nordosten wächst das Quartier in den bestehenden Grünraum hinein und verzahnt die bestehenden mit den neuen Qualitäten. Die hier angedachte Einrichtung soll als „Aktiv-Museum“ agieren und sowohl jungen als auch älteren Bewohnern den Naturraum „Alster“ näherbringen. Die Thematik der Nachhaltigkeit wird auch auf den ehemaligen Kleingärten-Flächen wieder aufgegriffen.

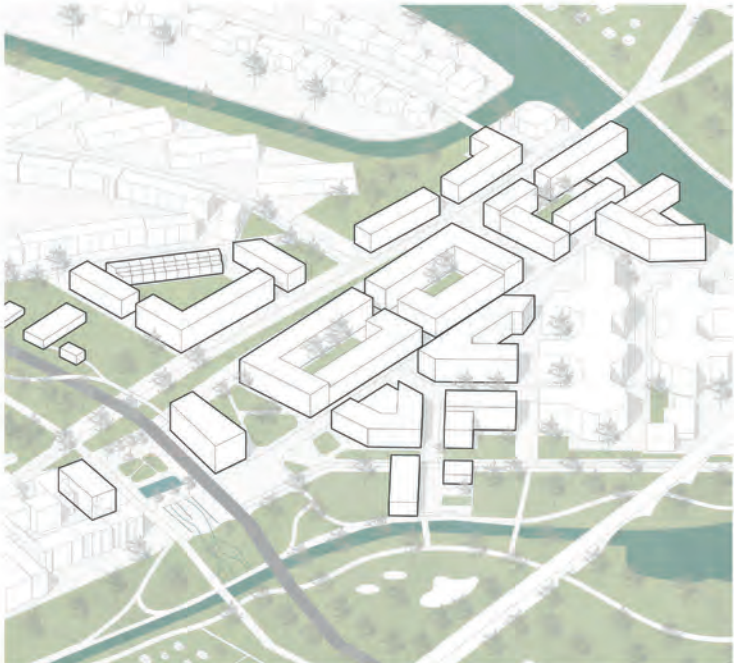
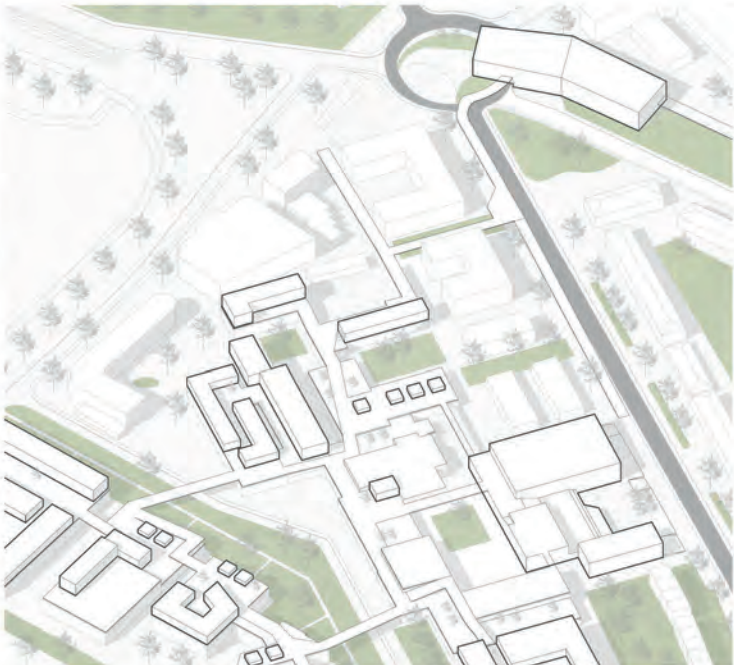






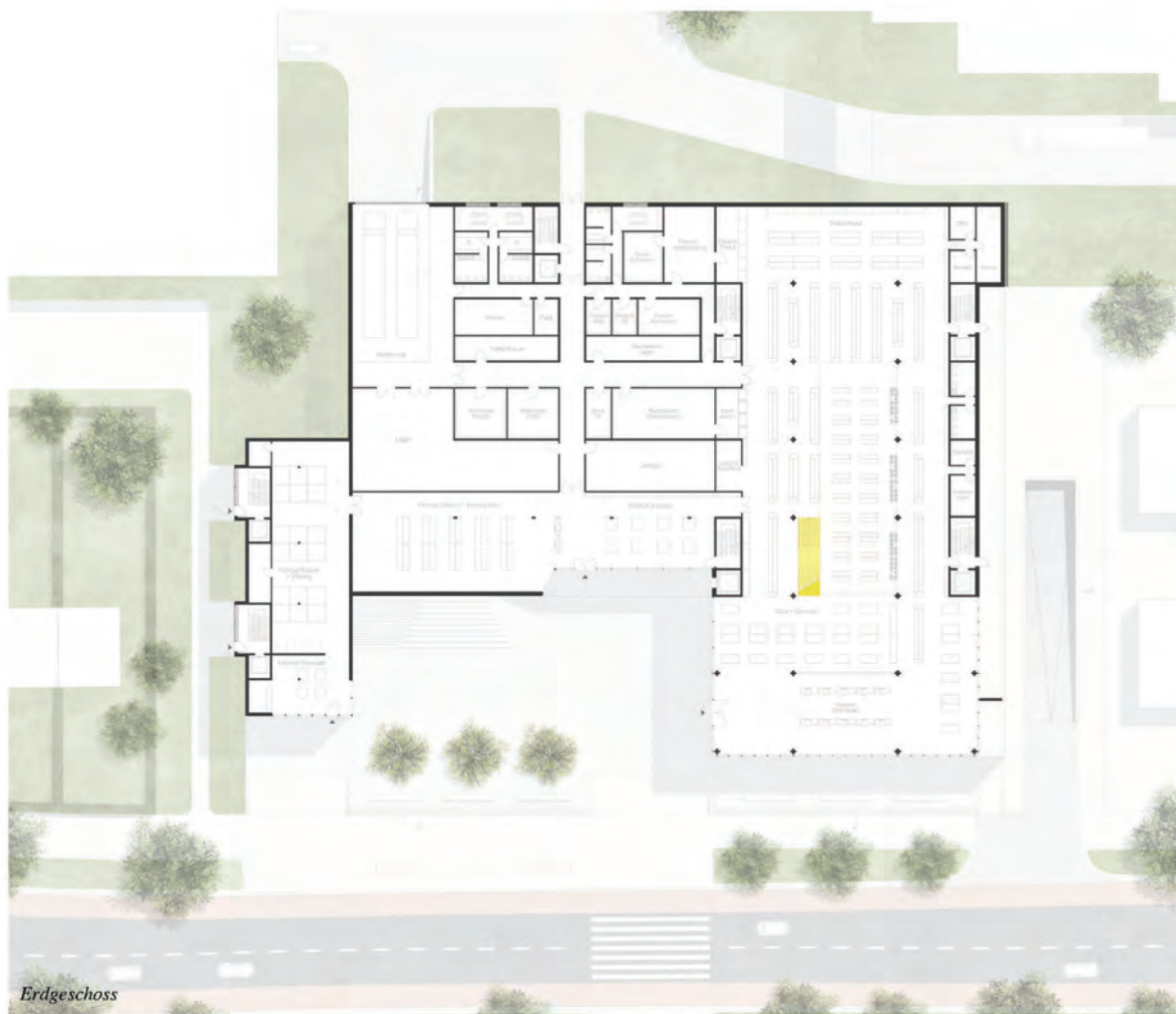
Städtebauliche Eingriffe  
an drei präzise entwickel-  
ten Punkten der Magis-  
trale.

Betrachtet wurden:  
ein Quatier  
in Langenhorn,  
ein Areal Nähe des Ham-  
burger Flughafens und  
eine derzeitige Brachflä-  
che zwischen Eppendorfer  
Moor und Alster



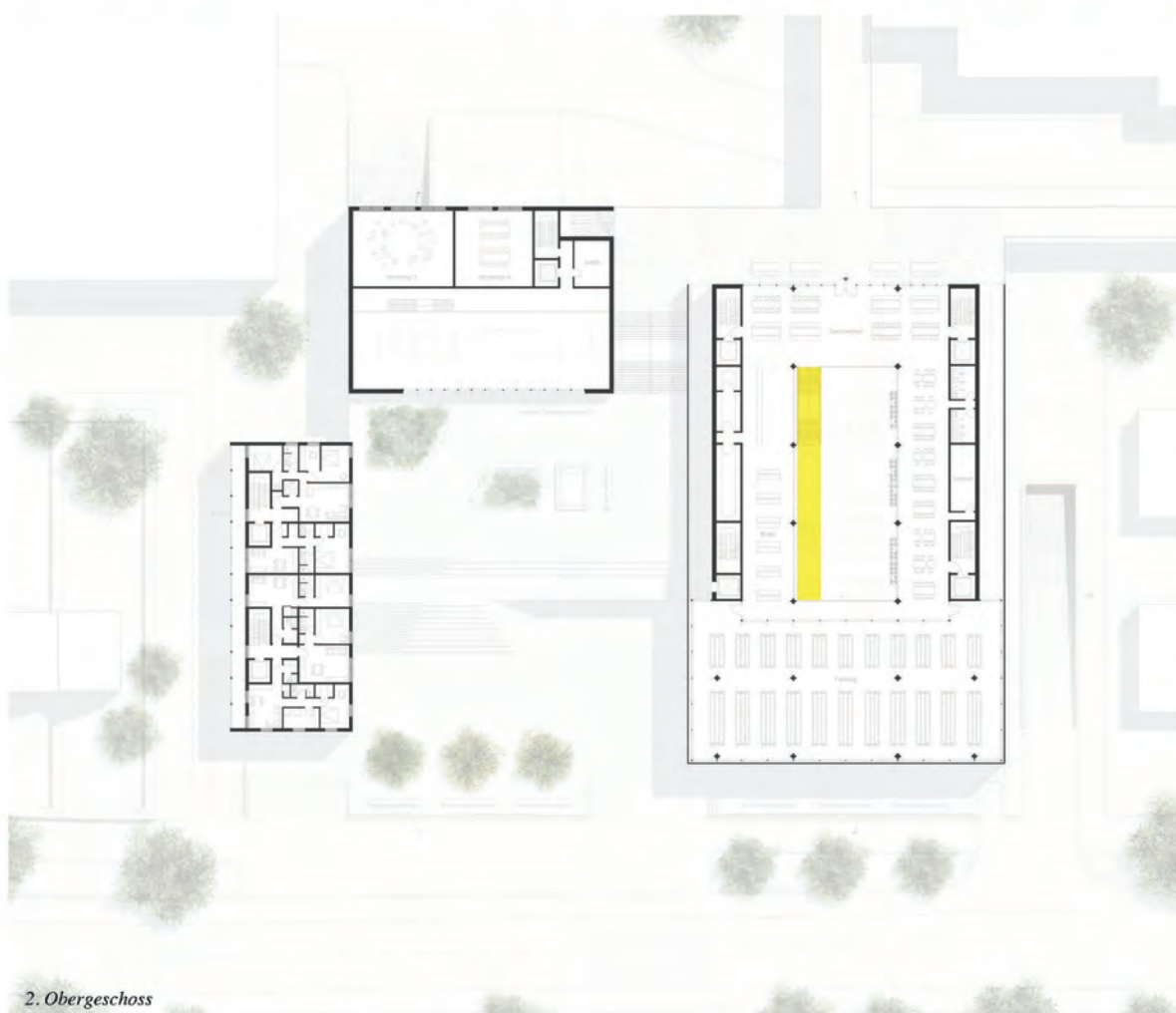


*Das Gebäude öffnet sich  
Richtung Magistrale im  
EG, Richtung erhöhtem  
Platz im OG und Richtung  
Dachlandschaft-Quartier  
im 2. OG*



*Erdgeschoss*

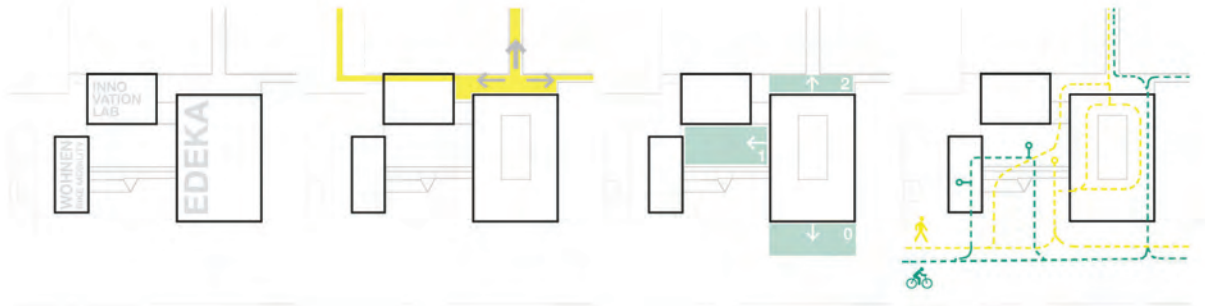
*Im Zentrum werden die  
Geschosse über ein Atrium  
verbunden.*



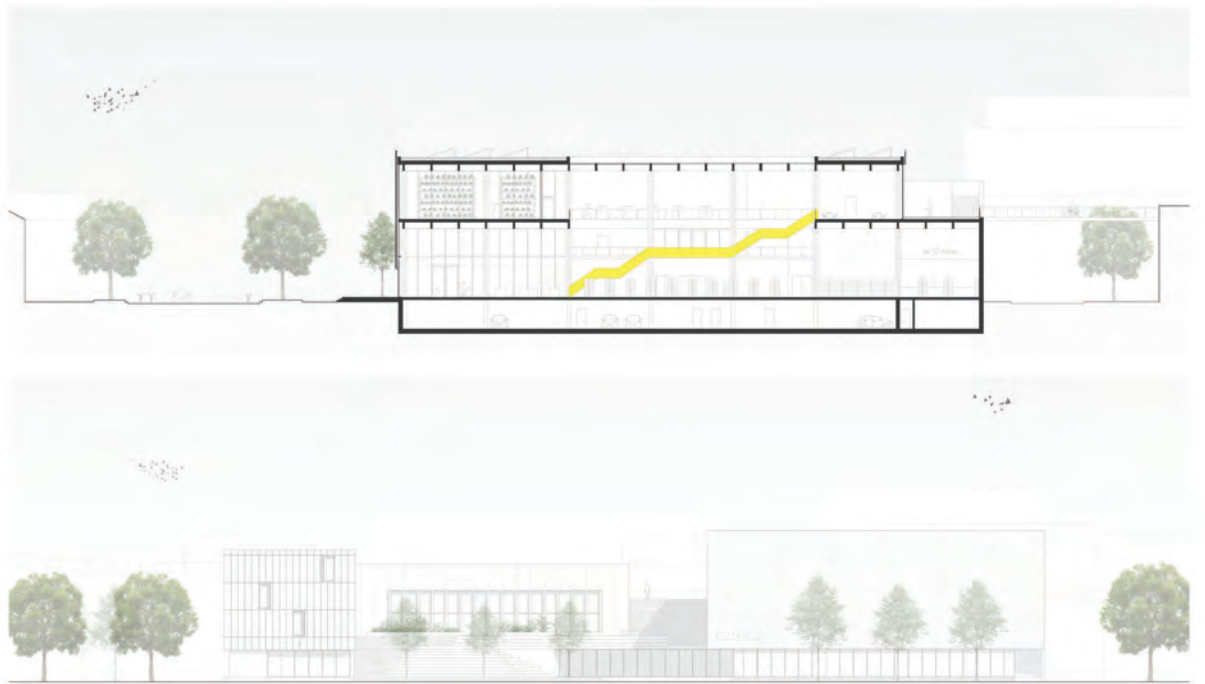
*2. Obergeschoss*



Nutzungs-, Zonierungs-  
und Erschließungsstruktur



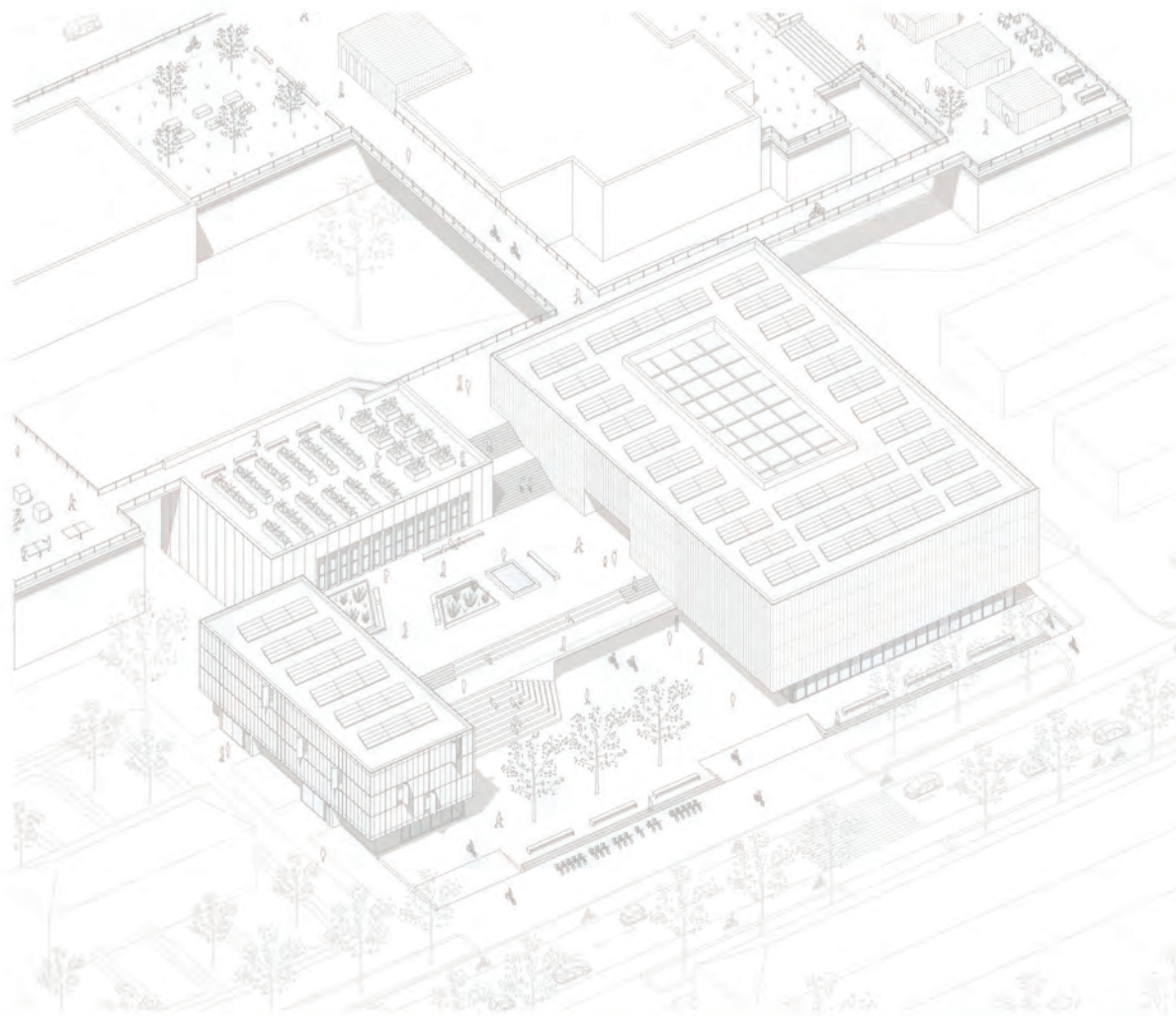
Das Gebäude verbindet  
die Magistrale mit der  
Dachlandschaft.



Durch die Setzung der drei  
Baukörper entsteht ein  
Platz mit verschiedenen  
Höhen, der sich zur Ma-  
gistrale hin öffnet.







Die Verbindung zwischen Dachebene und Magistralenebene schafft insbesondere ein hybrides Gebäude mit öffentlicher Vertikalerschließung. Das Gebäudeensemble lädt mit drei ineinander verzahnten Solitären auf die Dachlandschaft ein und verknüpft so die untere mit der oberen Ebene.







## DUC THANH LE | HÜLYO LASCH | JENNIFER MALECKI MICHÉL SLOTTAG | NELLY BOKSGORN

### MUNDSBURGER DAMM

AUS DER MITTE / MAGISTRALE

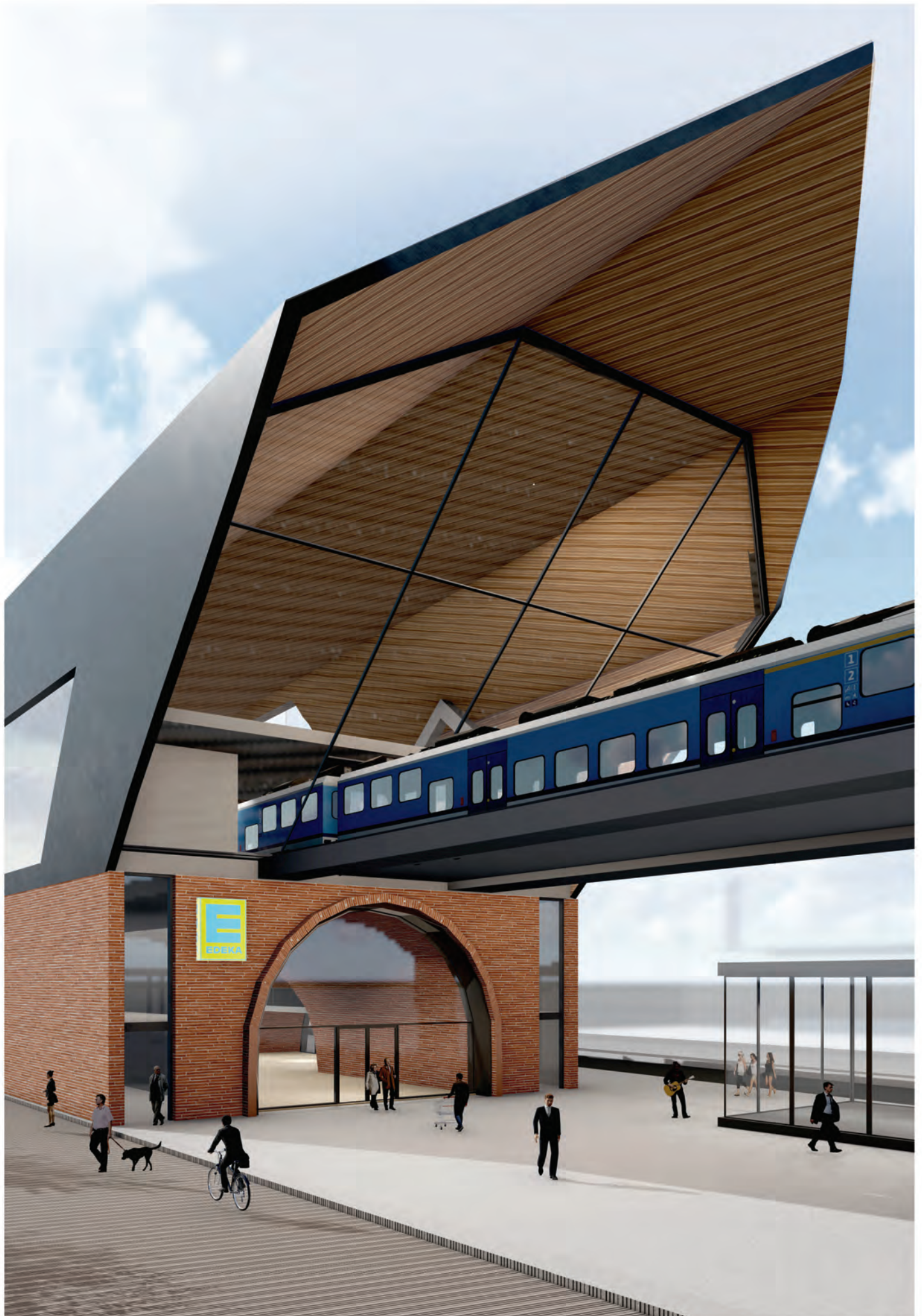
„Auf der Mitte“ bezeichnet die Erschließung der momentan nicht zugänglichen Grüninsel für die Fußgänger. Die Verengung und Neusortierung des Straßenraumes und Umgestaltung der „Oberaltenallee“ zum Fußgänger-Boulevard soll zukünftig den heutigen Mangel an Aufenthaltsqualität in diesem Bereich nachholen. Ebenfalls soll die neu geplante Fläche dem bestehenden Charakter der Magistrale Raum bieten. Durchbrüche an der Hamburger Meile sollen es ermöglichen das Gebiet auch in Ost-West Richtung zu verbinden. Ausstellungspavillons, sowie eine Bühne für Musikveranstaltungen entlang des Fußgänger-Boulevards sollen diesen Prozess stärken. Städtebaulich betrachtet, empfinden wir die Durchlässigkeit der Hamburger Meile als sehr wichtig, weshalb das Komponistenviertel durch unsere Planung mit vernetzt werden soll. Im Zuge der Durchbrüche von der Hamburger Meile wird Mundsburg zu einem begehbaren und vernetzten Raum. Außerdem soll der große Komplex von der Straßenseite im Erdgeschoss geöffnet werden, sodass Kunden die Geschäfte nicht nur von Innen der Passage erreichen, sondern ebenfalls von Außen. Hierdurch entsteht eine zusätzliche Belebung und Querung der Magistrale. Gegenüberliegend sollen die Gebäude eine horizontale und vertikale Nutzungsmischung aufweisen, inklusive möglicher Gründächer. Neben neuen Wohnungen, Büroflächen sowie weiteren Kultur- und Musik-Nutzungen wird von uns ein neuer Edeka mit ins Areal eingeplant. „Über die Mitte“ ist die Botschaft des gewählten Fokusraumes am Bramfelder Marktplatz. Dank der neuen U-Bahn Linie 5 in den Nord-Osten Hamburgs und in diesem Zuge, die geplante Station am Bramfelder Marktplatz, sehen wir ein großes Potential für diesen Bereich.

Um das Gebiet in seiner Präsenz und Funktion zu stärken, planen wir einen Forschungs-Campus zu integrieren. Der Sprung über die Magistrale soll nicht nur in Form der Baustuktur erfolgen, sondern ebenfalls in der Nutzung. Die Bebauung übernimmt den physischen Überquerungsteil der Magistrale in Form von öffentlich

begehbaren Dächern, während der Campus mit seiner Nutzung den Raum funktionell fasst. Der etwas abgelegene Standort, von den innenstadtnahen Gebieten am Bramfelder Marktplatz, wird in unserer Vision ein neues Quartier mit hoher Lebensqualität, mit innovativen Forschungseinrichtungen gekoppelt und mit der zukünftigen Mobilität, sowie attraktiven Erholungs- und Freizeitflächen geschaffen.

Zusätzlich planen wir neue Mehrfamilienhäuser im Grünen, die vor allem von jungen Familien sehr gefragt sind. Die geplante Anbindung durch die neue U-Bahnlinie 5 sowie bereits bestehende Versorgungseinrichtungen schaffen ideale Voraussetzungen fürs Wohnen und Arbeiten. „Mit der Mitte“, also mit der Magistrale, soll eine einzigartige Architektur über den Brambeker Markt verlaufen und eine neue Vertikalität schaffen, die das Tor zur Innenstadt Hamburgs öffnet. Man überschreitet nicht nur die Magistrale mit dem Gebäude, vielmehr wandelt man dieses Areal in ein neues Lebens- und Aktionsquartier um. Dieses vereint: Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Verkehr und Kultur – Ein „Kultur Plus“-Gebäude, welches Alt und Neu verbindet und Raum für kulturelles Experimentieren zulässt. Die Magistrale gewinnt durch das Nutzungsdurchmischte Gebäude weiter an kultureller Durchschlagskraft. Die bauliche Akzentuierung des Knotenpunktes wird mit unserem Entwurf als Abschluss der Raumsequenz ebenfalls sichtbar. Durch die Neukomposition des Raumes mit einem überbrückenden Bauelement sowie einem parallelen Hochpunkt. Die Lage der Dehnhaide hat in unseren Augen ein enormes Potential, welches heutzutage keinesfalls ausgeschöpft ist. Die Nähe zur Innenstadt, zur Alster sowie anderen Grünzügen verschafft dem Areal große Chancen, denn es ist bereits jetzt gut durch den ÖPNV angebunden. Im Verlauf der Neugestaltung des Knotenpunktes, sowie Anordnung von neuen Gebäudestrukturen sollen diese den Raum neu fassen.

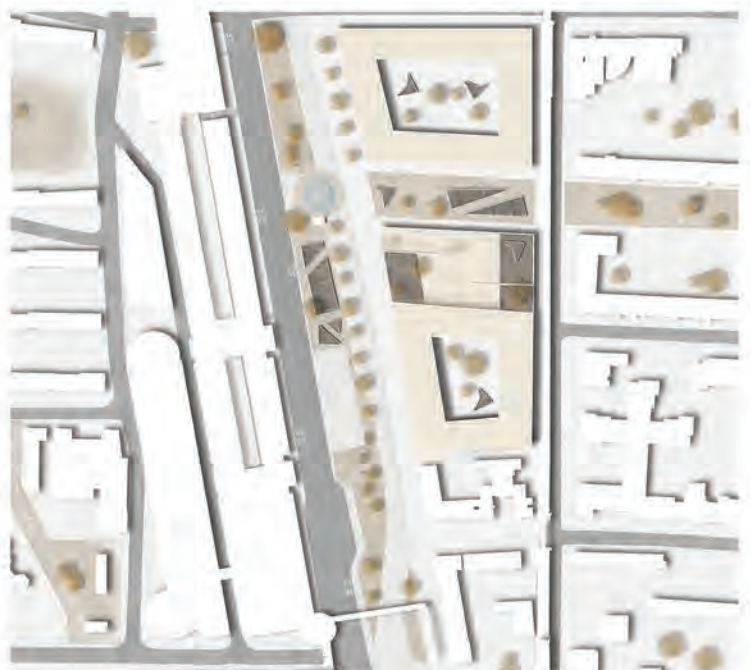
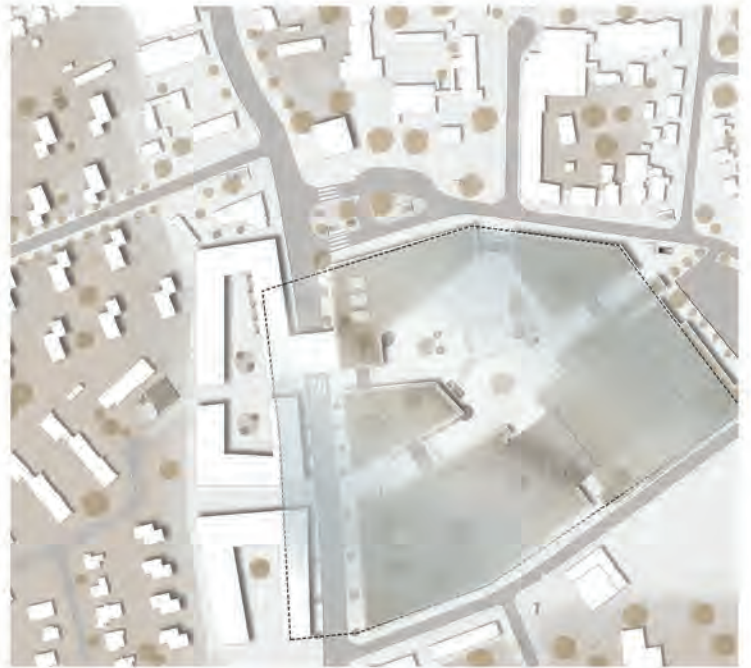






*Städtebauliche Eingriffe  
an drei präzise entwickel-  
ten Punkten der Magis-  
trale.*

*Betrachtet wurden:  
die Hamburger Meile,  
der Bramfelder  
Marktplatz und die  
Dehnhaiide.*





*In den obereen Geschos-  
sen „überwindet“ das Ge-  
bäude die Magistrale.*

Erdgeschoss

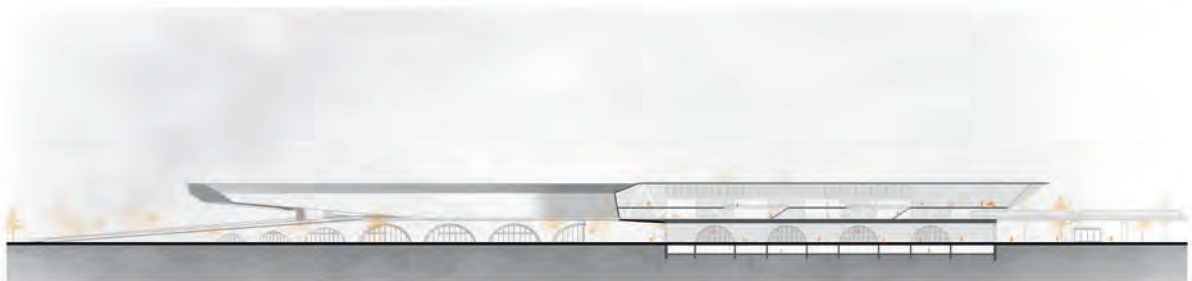
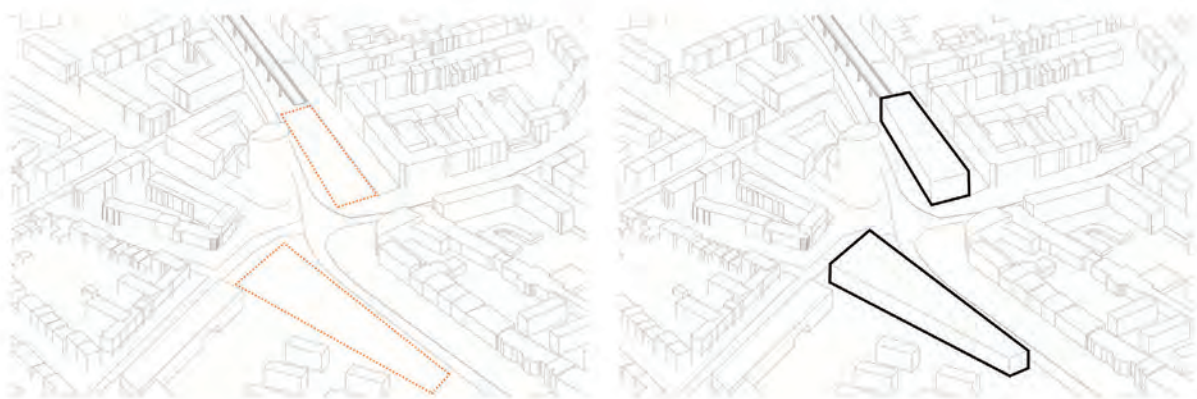
1. Obergeschoss

2. Obergeschoss

3. Obergeschoss



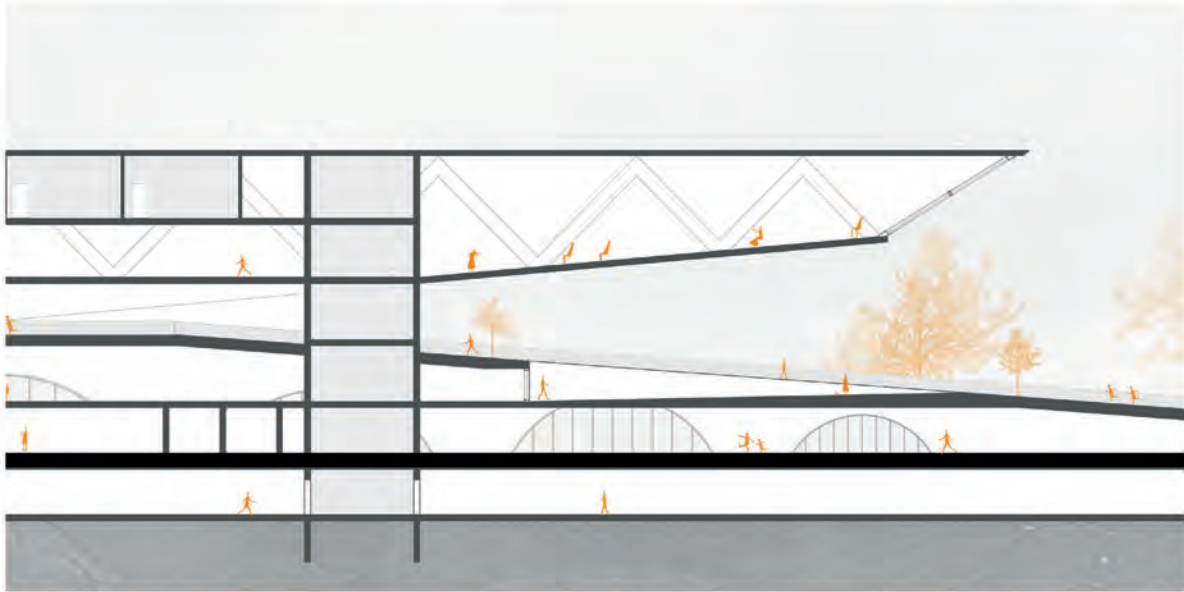
*Morphologie-Prozess  
„Step by Step“.*



*Im EDEKA-Bereich for-  
men sich durch die mas-  
siven Backsteingewölbe  
spannende Räume.*







*Auf den massiven Sockel  
ist auskragend eine aufge-  
löste Struktur gesetzt.*







## AIZAT JUSUPOVA | JANNIK GRAMM CARL SCHMIDT-ROHE | THU TRAN

### SÜD-MAGISTRALE

MAGISTRALE DER EXTREME

Die Wahl der drei Standorte, für die wir Konzepte entwickelt haben, erfolgte größtenteils nach folgenden Kriterien: Die Verfügbarkeit von größeren nicht genutzten oder stark untergenutzten Flächen, um Rückbau und Verdrängung zu vermeiden und das Raumangebot in einer wachsenden Stadt zu erweitern. Die Nähe zu einer S- oder U-Bahnanbindung, um im Sinne eines „Transit oriented Developments“ die ökologischen und wirtschaftlichen Vorteile einer guten ÖPNV Anbindung zu nutzen. Die Lage am Wasser, da wir dies als ein besonders charakteristisches Element der die Magistrale umgebenden Räume identifiziert haben. Die direkte Lage an der Magistrale selbst war daneben auch entscheidend.

Gewählt haben wir die Areale zwischen der Veddel und der Norderelbe („Veddel Nord“), zwischen Muggenburger Zollhafen und dem nördlichen Autobahnabschnitt („Veddel Süd“), sowie direkt südlich der Süderelbe („Harburg“).

Alle Standorte liegen somit sowohl an einem Autobahnabschnitt und an einem Wasserkörper. Unser zentrales morphologische Konzept reagiert auf diese Gegebenheiten, indem es sich von der Autobahn durch eine „Einschalung“ komplett abgrenzt, aber Bezüge zum Wasser bestehen lässt. So werden die zu entwickelnden Flächen vor den Emissionen der Autobahn geschützt, während Sichtbeziehungen und Aufenthaltsflächen am Wasser bestehen bleiben. Es entstehen lange Morphologien, von denen wir eine im Architekturentwurf exemplarisch vertieft haben.

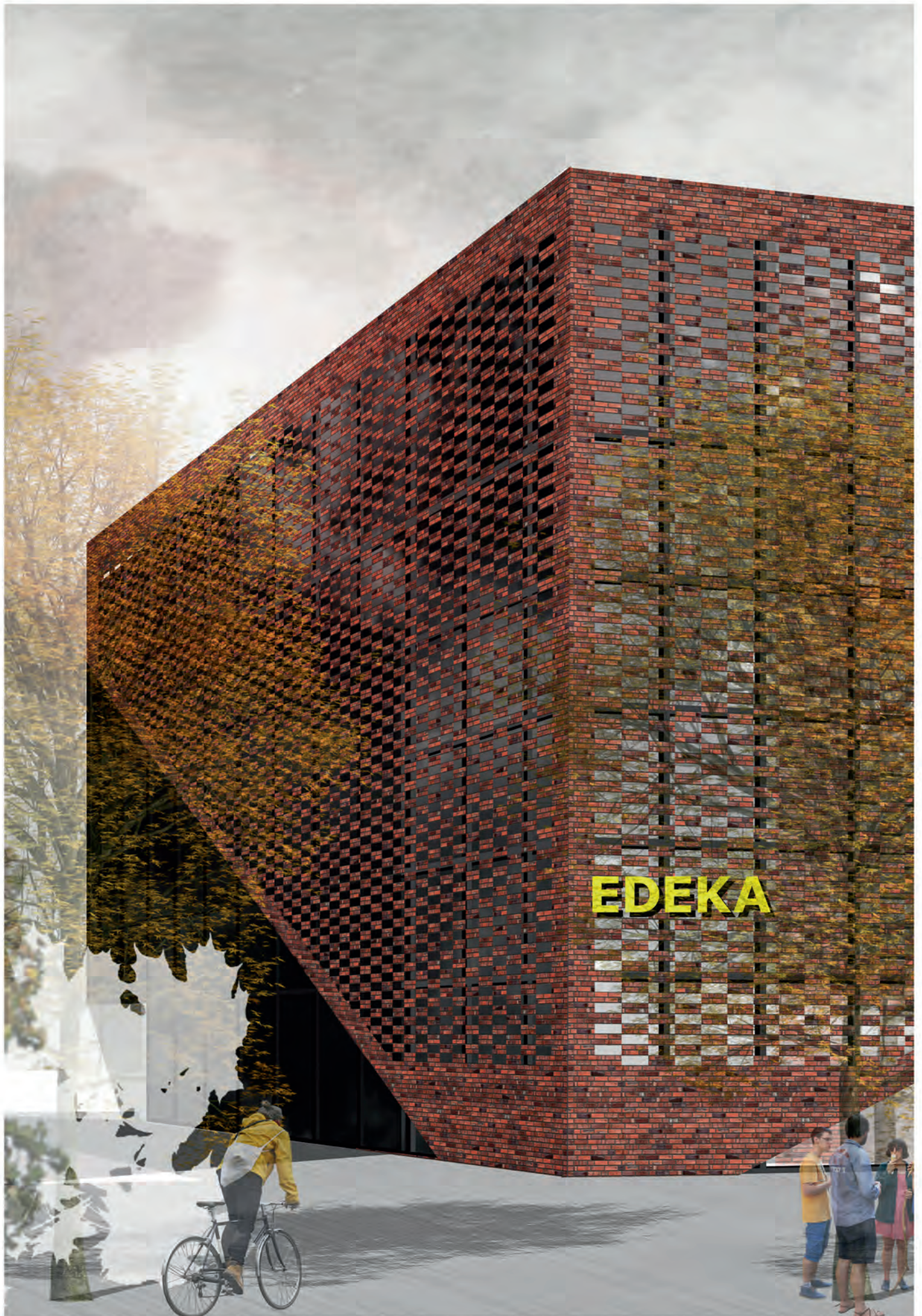
Dieses Konzept findet sich in unseren drei städtebaulichen Entwürfen wieder. Die genaue Bebauungsstruktur, die Wahl der Nutzungen und deren Anordnung, sowie die Struktur der Freiflächen und natürlich die Architektur, passen sich jedoch an die Anforderungen der einzelnen Standorte an. Veddel-Süd soll ein autofreies Quartier werden, dennoch sollen hauptsächlich Gewerbe und Industrie im Quartier dominieren, diese Nutzungen können nicht auf eine gewisse Logistik verzichten. So wurden die Erschließungen auf beiden Seiten des Gebäudes

geplant. Der Lieferverkehr, als externe Erschließung, ist an der Außenseite neben der Magistrale vorgesehen. Die interne Erschließung an der Quartierseite kann nur von Fußgängern erreicht werden.

Die Treppenhäuser sind so angeordnet, dass ein Zusammenspiel zwischen Architektur und Städtebau zu erkennen ist. Die Achsen der Kanäle treffen auf die Treppenhäuseranordnung der Architektur. Die Fassade auf Seiten der Magistrale wird, zum verbesserten Lärmschutz, mit Kastenfenstern in Isolierverglasung konstruiert. Die Öffnungen in der Fassade sind nach einem bestimmten Schema unterschiedlich groß angeordnet. Einige ragen heraus, andere werden zurückgestuft. Hier sollte die Bewegung der Straße adaptiert werden. Durch das Befahren der Straße wird die Bewegung der Fassade erkennbar, somit herrscht keine komplette Monotonie. In der Innenfassade sind große, geregelte Sprossenfenster angeordnet, um den Charme eines Industriegebiets zu bewahren. Im Erdgeschoss laden große, verglaste Ladenfronten zum Besuch ein.

Großzügige Eingänge werden durch die konstruktive Abstufungen nach innen definiert. An den Stirnseiten zieht sich die Backsteinfassade hoch, so dass der Betrachter die massive Fassade als eine Art Hülle wahrnimmt. Unter dieser monolithischen Haut erscheint eine Pfosten-Riegelkonstruktion, die den Ausblick zum Wasser und zum Quartier ermöglicht. Der Einzelhandel Edeka bekommt in dem Planungsgebiet Veddel Süd einen prominenten Standort, direkt an der Stirnseite zur Waterkant. Die Erschließung des Nahversorgers erfolgt durch den Hauptplatz des Quartiers. Durch die Nähe zu den Kanälen, zum Wochenmarkt und zu diversen Läden ist der Platz besonders belebt. Der Standort bietet die ideale Möglichkeit, um ein EDEKA-Hafen zu gestalten. Es werden lokale Produkte via Seeweg angeliefert, wie fangfrischer Fisch, der direkt vom Boot zur EDEKA Frischtheke gelangt oder für die dazug hörende, einzigartige Fischbude verarbeitet und verkauft werden kann.

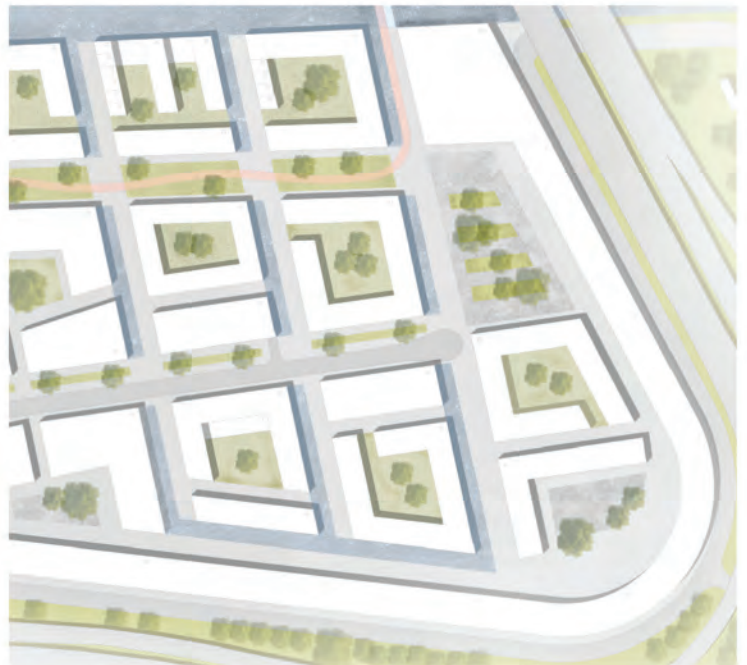






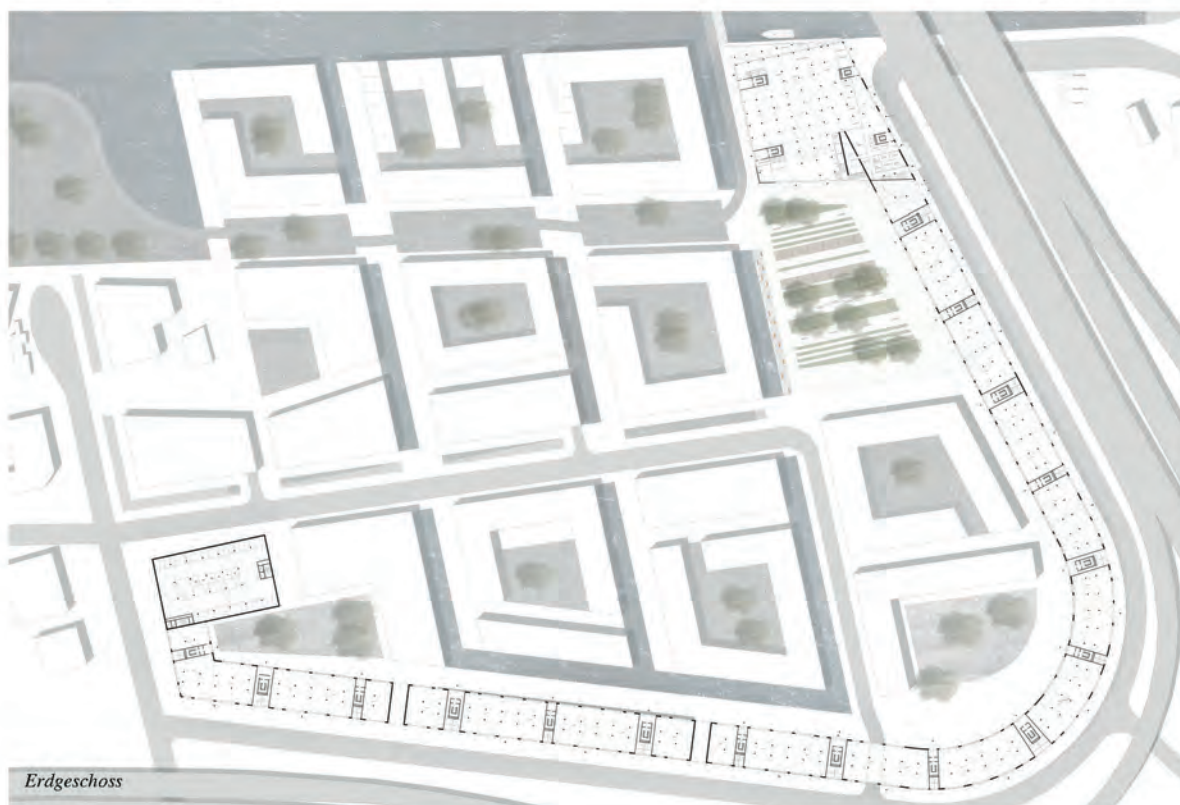
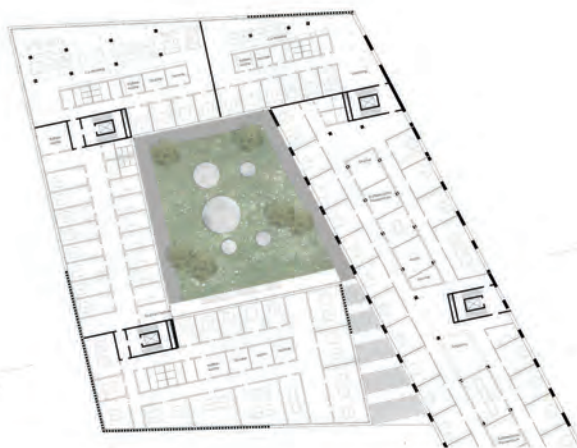
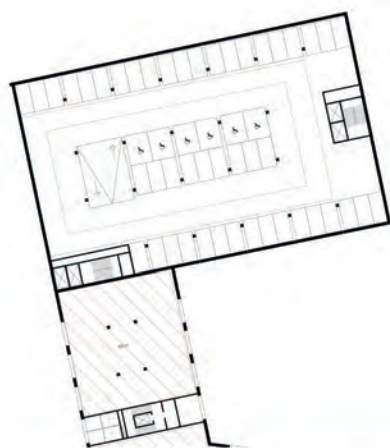
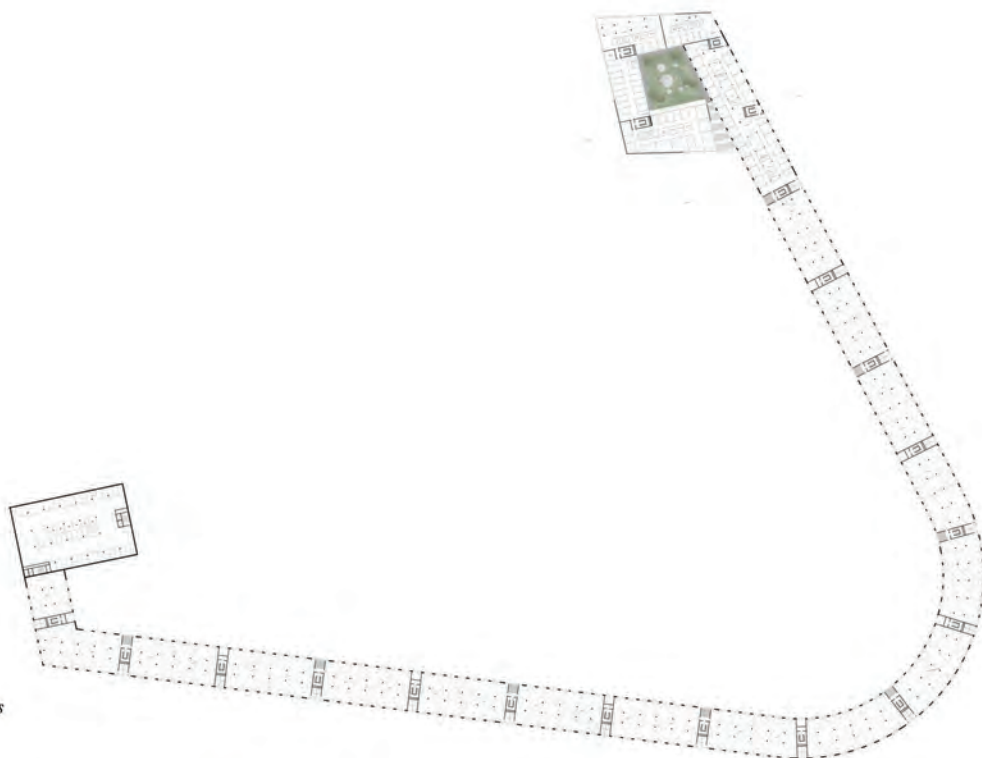
Städtebauliche Eingriffe  
an drei präzise entwickel-  
ten Punkten der Magis-  
trale.

Betrachtet wurden:  
ein Abschnitt in  
Veddel Nord,  
Veddel Süd und  
ein Areal in Harburg





Regelgeschoss



Erdgeschoss

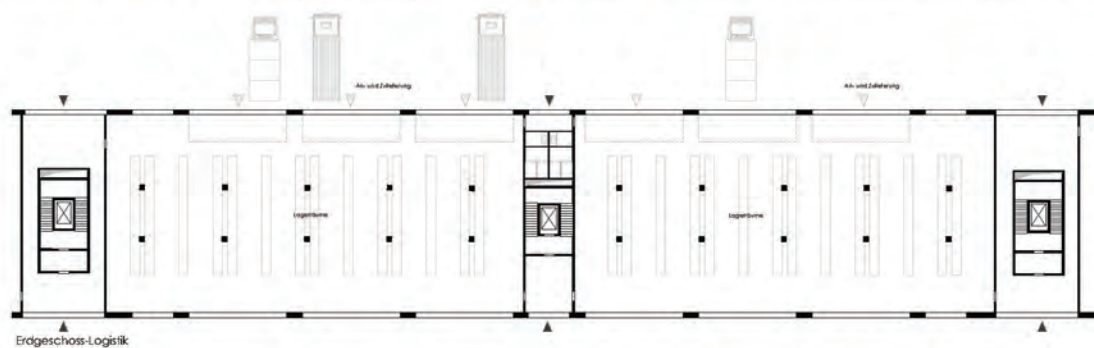
Die Architektur hat zwei Stirnseiten. Am Ortseingang im Südwesten befindet sich ein Parkhaus, damit Autos aus dem Quartier direkt am Ortseingang herausgehalten werden. An der Nordseite, direkt angrenzend am Wasser ist der Nahversorger Edeka geplant.



Die Achsen der Kanäle treffen auf die Treppenhäusenanordnung der Architektur. Die Fassade auf Seiten der Magistrale wird, zum verbesserten Lärmschutz, mit Kastenfenstern in Isolierverglasung konstruiert.







*Treppenhauskerne zonen den langen Backsteinriegel in gleichmäßig große Zellen.*







## HASSIBULLAH HALIMI ABDUL SABOOR GHAYOUR

### ELBCHAUSSEE

DIE ELBE UND DIE CHAUSSEE

**Magistrale:** Die Elbchaussee ist keine typische Magistrale. Sie hat nicht die typischen Eigenschaften einer breiten und großen Straße, welche große Geschäftshäuser, Waschanlagen oder Tankstellen (wie z.B. die Kieler Straße) beinhaltet. Trotzdem besteht ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Sie ist geprägt von ihrem Allee-Charakter: Villen mit weißen Putzfassaden und dunklen Satteldächern mit Gauben und einer starken Durchgrünung. Es wechseln sich urbane Quartiere mit großzügigen Park und Waldflächen ab. Ebenso ist Nähe zum Wasser, wo sich der Raum aufweitet an einem Teil der Chaussee bemerkenswert. Uns erschien nach längerer Analyse der Teufelsbrücker Platz am interessantesten, weil er ein hohes Entwicklungspotential. Gelegen ist dieses Gebiet zwischen der Elbe und der Elbchaussee, Nähe des Jenisch-Parks. Der Platz dient als Flaniermeile, Verweil- und Umsteigeareal. Hier setzen täglich mehrere Personen über zum Airbus-Werk. Trotz seiner exponierten Lage befindet sich im Umkreis von 3 km keine Form der Nahversorgung.

Nähe Teufelsbrück befinden sich zwei unbebaute Grundstücke entlang der Magistralen und auf gegenüberliegenden Straßenseiten. Die Grundstücke gehören Airbus und werden von denen auch intensiv als Parkflächen benutzt.

Bei der Entwicklung des Quartierskonzeptes spielen die Nahversorgung und der omnipräsente Airbus eine große Rolle. Um ein Quartier zu entwickeln, die diese beiden Nutzer vereint, ist es notwendig innovative Konzepte aufzustellen. Die Präsenz von Airbus soll lokal gestärkt werden und durch ein Innovationszentrum ergänzt werden. Die Nahversorgung wird durch ein innovatives neues Einkaufserlebnis am Ort präsent. Das Innovationszentrum bildet einen Pol aus Wohnungen mit hohem Ausbaustandard, die zur Elbe hin ausgerichtet sind. Die Nahversorgung soll ein innovatives Erlebnis das stressfreies und erholsames Einkaufen ermöglicht. Die Nahversorgung wird zum „Einkaufserlebnis beim Flanieren“ durch eine Promenade erweitert. Edeka bietet ein Erlebnis über zwei

Etagen. Man kommt an und wird mit einem Konto eingechekkt und direkt Interaktiv betreut, welches es ermöglichen soll einen Laden ohne Kassen zu bilden. Erreicht man das 1. OG, hat man das klassische Einkaufserlebnis von Edeka. Im 2.OG erreicht man das Add-on. Einen Tasting-Supermarket. Hier bieten mehrere Küchen verschiedene Gerichte an, die frisch zubereitet wurden. Dies soll Inspirationen erwecken und zum Kauf anreizen. Man hat nämlich die Möglichkeit die Zutaten beim Koch direkt zu kaufen. Das Wohnen über Edeka wird von Airbus als lokalen Akteur bespielt. Mit luxuriösen Mikro-Apartments die als Maisonettewohnungen ausgebildet sind bietet Airbus seinen Mitarbeitern direkt vor Ort Möglichkeiten auf Zeit zu Wohnen. Die Fassade spiegelt den Geist des Ortes wieder. Die wellenartigen Lamellen spiegeln die Bewegung und die Strömung des Wassers, des Windes und der stark befahrenen Straße wieder.



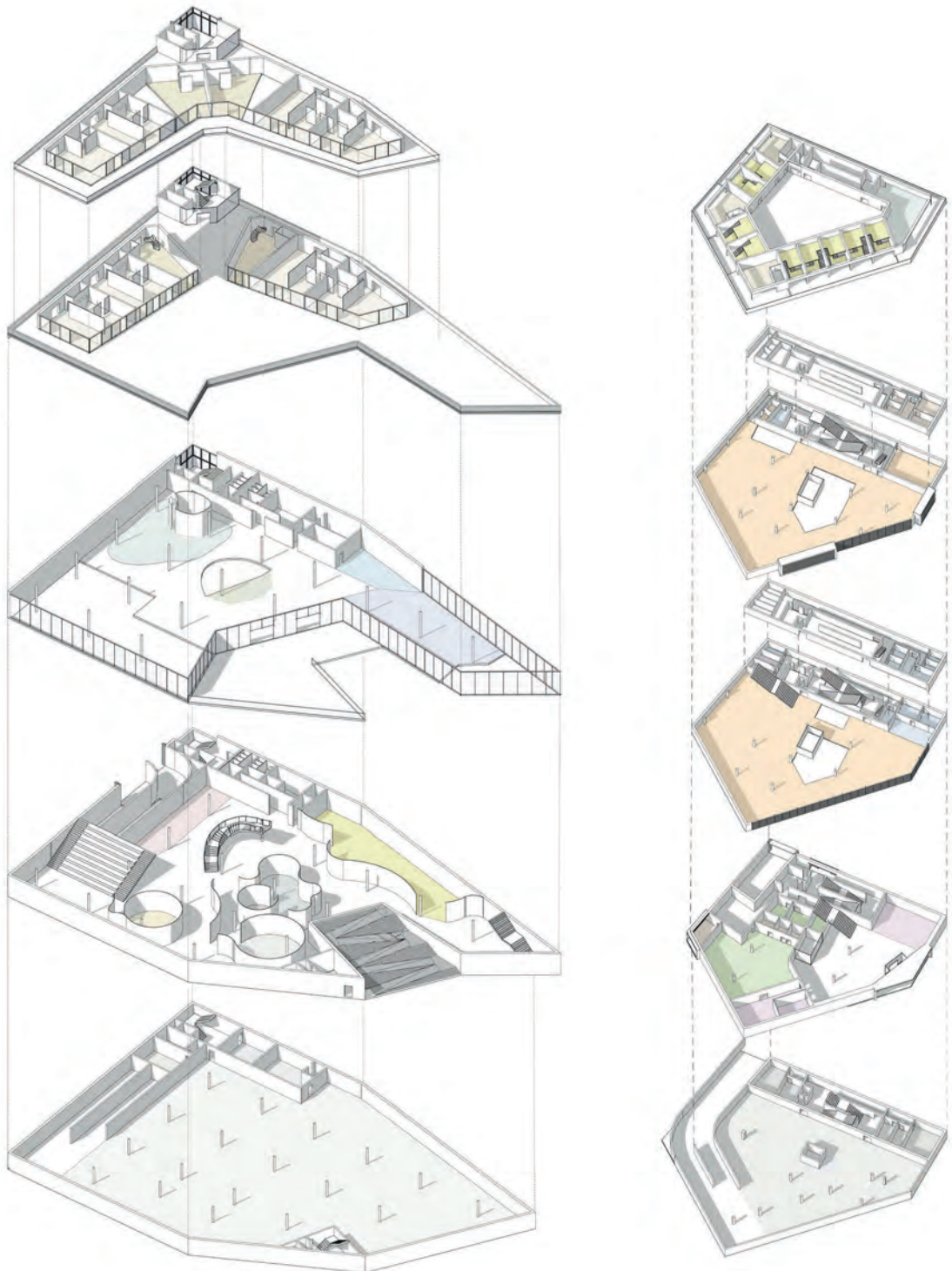




Die beiden Gebäude sind über eine Promenade verbunden.

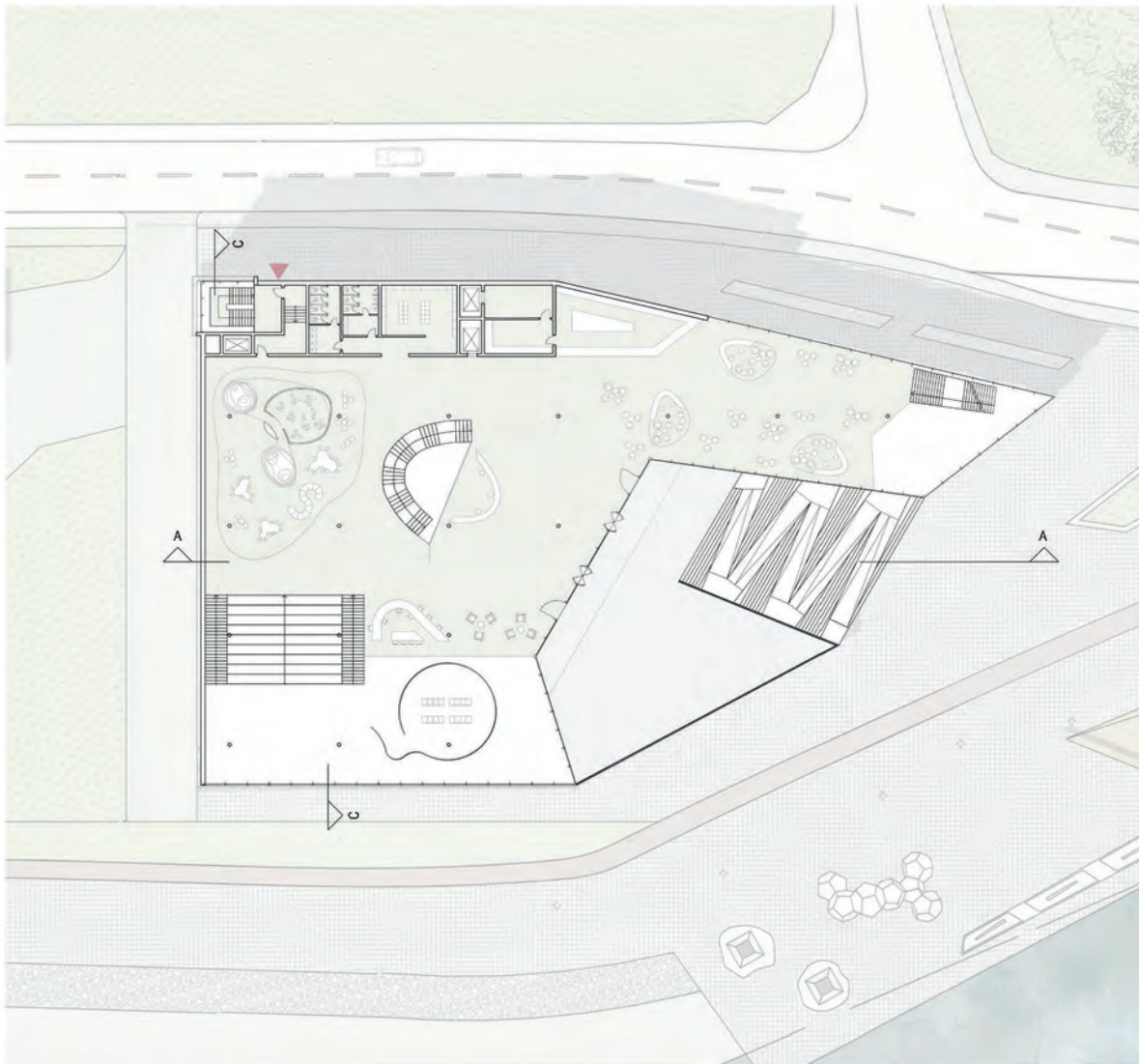


Durch ihre kristalline Form können die Gebäude sich Richtung Elbe öffnen und gleichzeitig spektakuläre Ausblicke erzeugen.

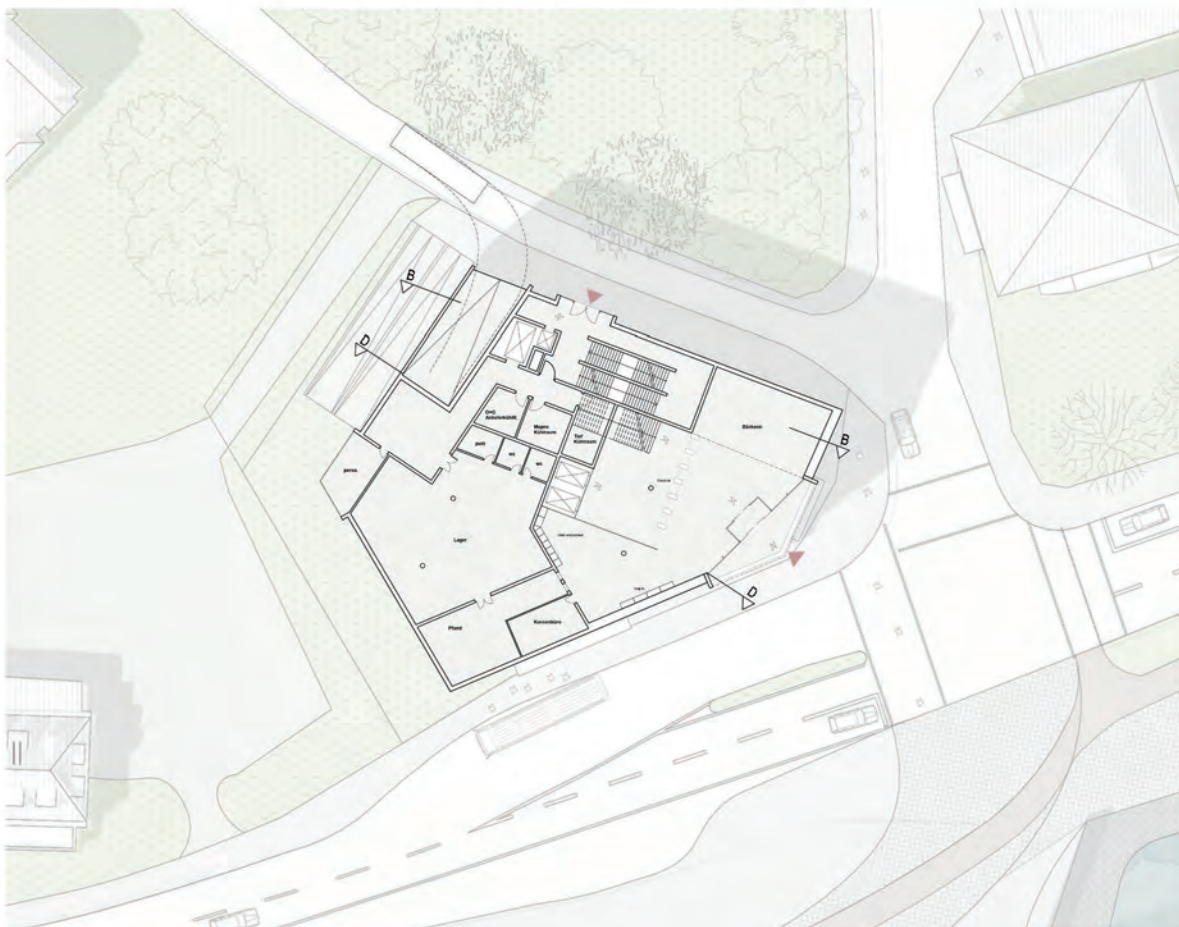




Über eine große Freitreppe mit Rampe wird das Innovationszentrum erschlossen.



Am Teufelsbrückerplatz entsteht der EDE-KA-Markt.

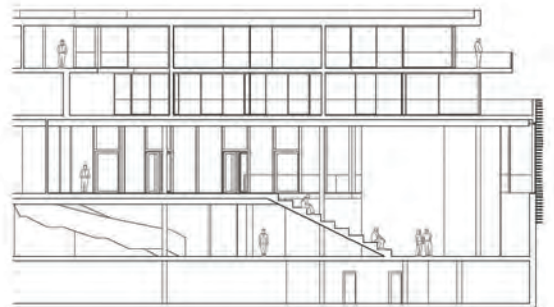




Ein innovatives EDEKA-Konzept soll abwechslungsreiche Ernährung fördern.



Die öffentlichen Nutzungen befinden sich in den unteren Geschossen.



Neue signifikante Orientierungspunkte an der Elbchaussee.











## ALMA CLAUSEN

### BERGEDORFER STRASSE

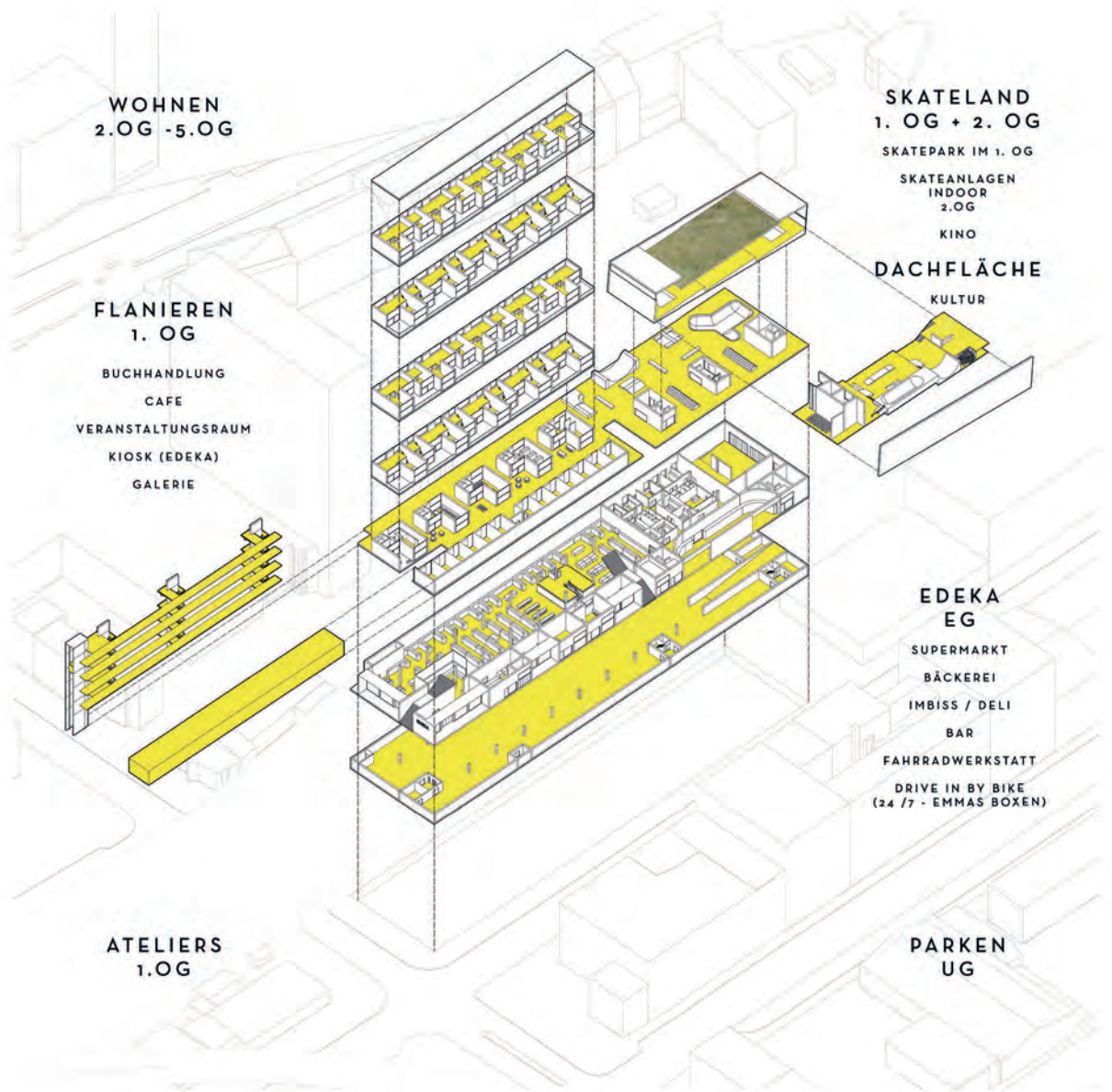
#### BACK UP

Große Infrastrukturen prägen den Stadtraum an der Spaldingstraße, Ecke Hammerbrookstraße. Das Viadukt der S - Bahn führt, einen großen Bogen schlagend, in Hamburgs Süden. Ein mächtiger Bahndamm vom Hauptbahnhof zum Berliner Tor. Parallel dazu verläuft eine Magistrale, zweigeteilt - in Spaldingstraße und Nordkanalstraße - jeweils eine Richtung bedienend und geprägt vom unruhigen Autoverkehr. Um an diesen Straßen überhaupt erst eine Aufenthaltsqualität zu schaffen, wird die Nordkanalstraße beruhigt, der Verkehr inwärts und auswärts in der Spaldingstraße zusammengefasst sowie ein Radweg in die Mitte der Straße gesetzt. An der Spaldingstraße, Ecke Hammerbrookstraße entsteht ein Quartier, das das Leben auf eine zweite Ebene hebt, sich von der Straße abschirmend und gleichzeitig mit ihr kommunizierend. Dreimal 4000 QM - kombiniert in drei Nutzungen. Im EG befindet sich Edeka. Längs der Spaldingstraße finden sich verschiedene Läden, die sowohl von der Straße aus, als auch von Innen, vom Verkaufsraum des Edeka aus zugänglich sind. Außerdem findet sich hier ein großer Drive In by Bike - Bereich. Die weiteren Nutzungen sind ebenfalls vom EG aus erschlossen. An der Stirnseite des Gebäudes führt ein Aufzug direkt ins Wohnen. Zwei große Freitreppen führen auf das Dach des Edeka's, das Flaniergeschoss mit diversen Angeboten, u. a. einem Skatepark. Das Wohnen wird über vorgestellte Laubengänge erschlossen, direkt vom Dachgeschoss aus. Das Wohnen ist aus einem Modul heraus entwickelt, zeichnet sich durch eine Kombination von kleineren, 30 QM und größeren, 60 QM Wohnungen, aus. Durch das Aufweiten der Deckenhöhe auf 4,50m wird die Nutzung einer Zwischenebene möglich, wodurch sich der nutzbare Raum jeweils um ein Drittel erhöht. Im gekippten Körper des Skateland staffeln sich Rampen und Halfpipes über drei Ebenen. Steigt man auf das Dach des Skateland's findet man vielleicht ein kleines Konzert, das gerade stattfindet oder den großartigen Blick über die Stadt.





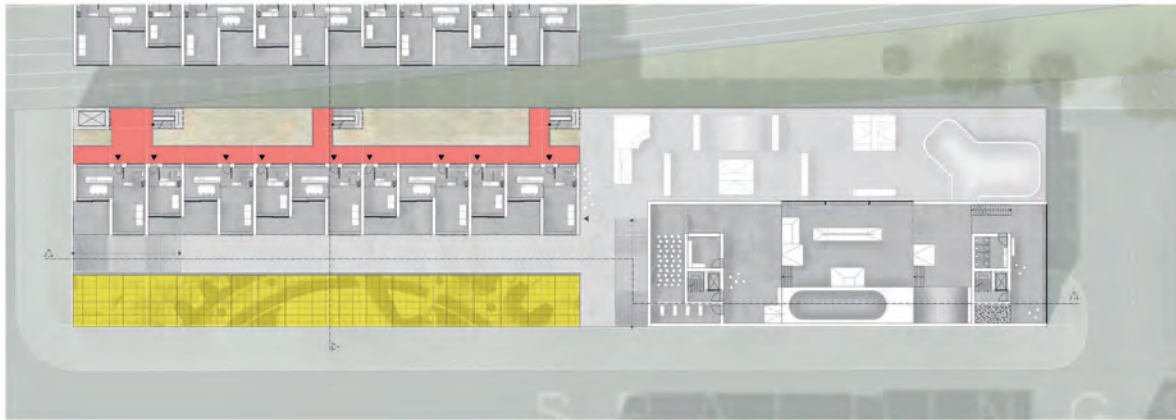




Große Infrastrukturen prägen den Stadtraum an der Spaldingstraße. Das Viadukt der S - Bahn führt, einen großen Bogen schlagend, in Hamburgs Süden.







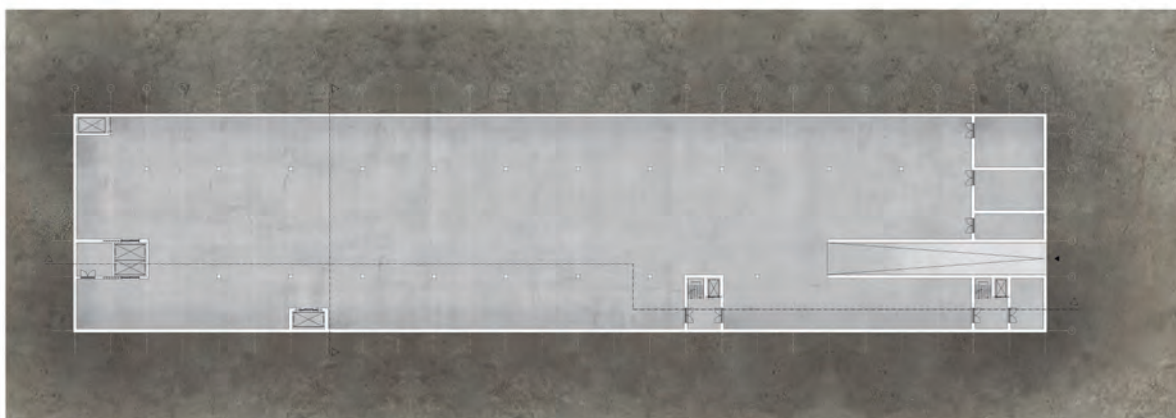
Zwei Wohnungstypen  
werden als Maisonette-  
angeboten:  
30 qm  
60 qm



Im Obergeschoss teilt sich  
das Gebäude in Wohnen  
und Skaten auf



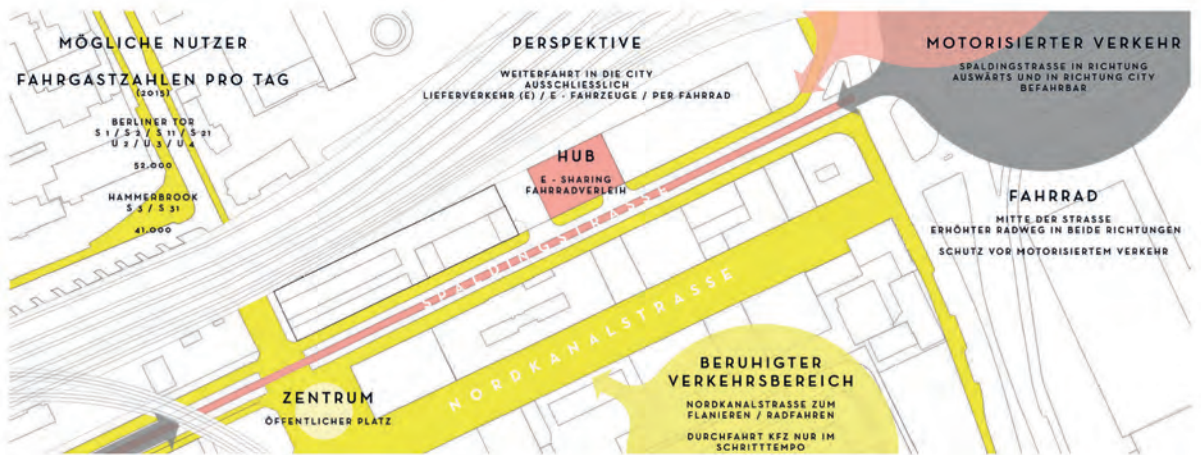
Entlang der Spalding-  
straße reihen sich kleine  
Geschäfte, die sowohl von  
Innen, als auch von Außen  
zugänglich sind.



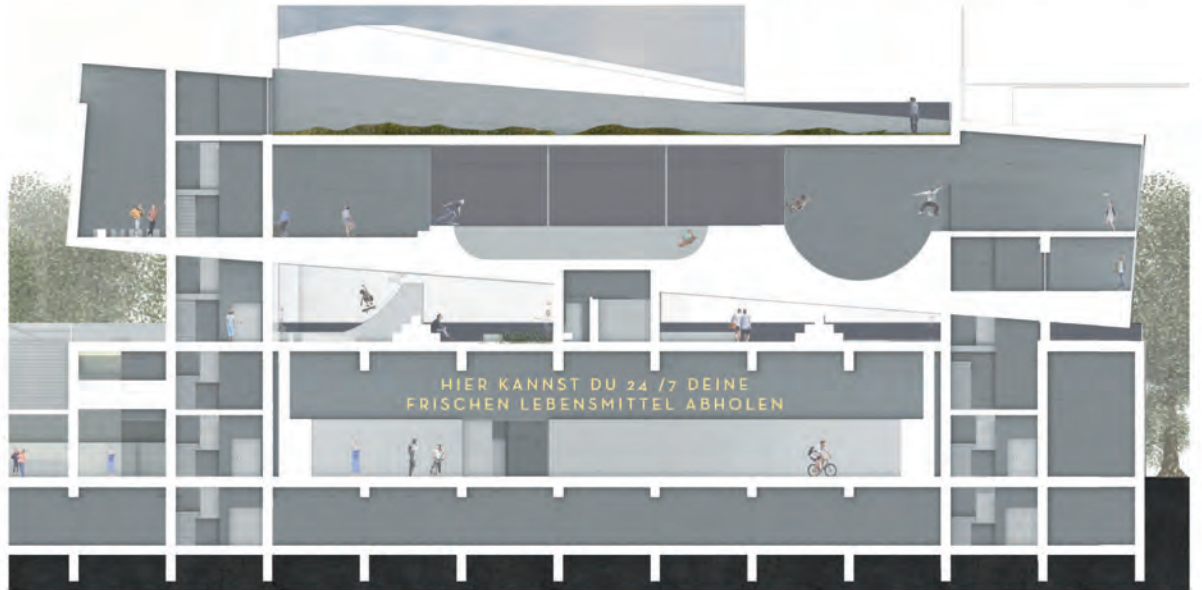
Stellplätze im Kellerge-  
schoss



Durch die verkehrsberuhigte Nordkanalstraße kann ein öffentlicher Platz entstehen.



Im geneigten Riegel entsteht eine Skatelandschaft



Rote Laubengänge erschließen und verbinden die Wohnungen.



Verschiedene Nutzungen sind durch eigene Morphologien ablesbar.











## ALZBETA REJENTOVA

### BERGEDORFER STRASSE

hammerBERGE

An der Bergedorfer Magistrale, kurz vor dem Beginn der Hamburger Innenstadt, im Stadtviertel Hammerbrook entsteht ein neues multifunktionales Gebäude. Direkt am Berliner Tor, einem Verkehrs-Knotenpunkt, und an der Kreuzung der Bergedorfer Magistrale mit der stark frequentierten Magistrale Süd befindet sich ein unbebautes ca. 4.000 qm großes Grundstück. Vor dem Zweiten Weltkrieg war Hammerbrook ein gründerzeitliches Wohnviertel mit ca. 60.000 Bewohnern. Im Krieg wurde dieses derart heftig bombardiert, dass nach drei Tagen Brand alle Wohnhäuser komplett zerstört waren. Heute wohnen in Hammerbrook lediglich knapp über 2.000 Menschen und ca. 800 Unternehmen haben dort ihren Sitz. Das Quartier ist verkehrlich sehr gut angebunden. Am Bahnhof Berliner Tor kreuzen sich drei U-Bahn, fünf S-Bahnlinien und zwei Buslinien, womit dieser Bahnhof einer der wichtigsten Schienen-Knotenpunkte in Hamburg ist. Beide durchführende Magistralen sind sehr intensiv mit motorisiertem Individual- und Lastenverkehr befahren und vor allem morgens und zum Feierabend kommt es häufig zu Staubbildung. Da das Büroquartier Hammerbrook direkt an den Bahnhof Berliner Tor angrenzt, nutzen viele Büroangestellte die öffentliche Anbindung. Allerdings bildet eine enge, unfallanfällige Unterführung der Bahnbrücke die einzige Verbindung vom Bahnhof zum Büroquartier. Um ein attraktiveres Angebot für den Fußgänger zu schaffen entsteht in diesem Vorschlag eine Brücke und eine neue breitere Unterführung, die direkt auf dem Platz vor dem Neubau mündet. Die alte Unterführung wird somit dem Fahrradverkehr überlassen und die neue Brücke, die alle U- und S-Bahnlinien, sowie sämtliche Buslinien bequem mit dem Büroquartier verbindet, wird als Fußgänger-Passage ausgebildet. Aufgrund der guten Anbindung und der zentralen Lage befinden sich in der Umgebung bereits viele Hotels, Hostels und drei Studentenwohnheime. Das Grundstück direkt am Bahnhof bietet daher ein großes Potential für temporäres Wohnen. Im Zusammenhang mit den vielen internationalen Unternehmen in Hammerbrook entsteht

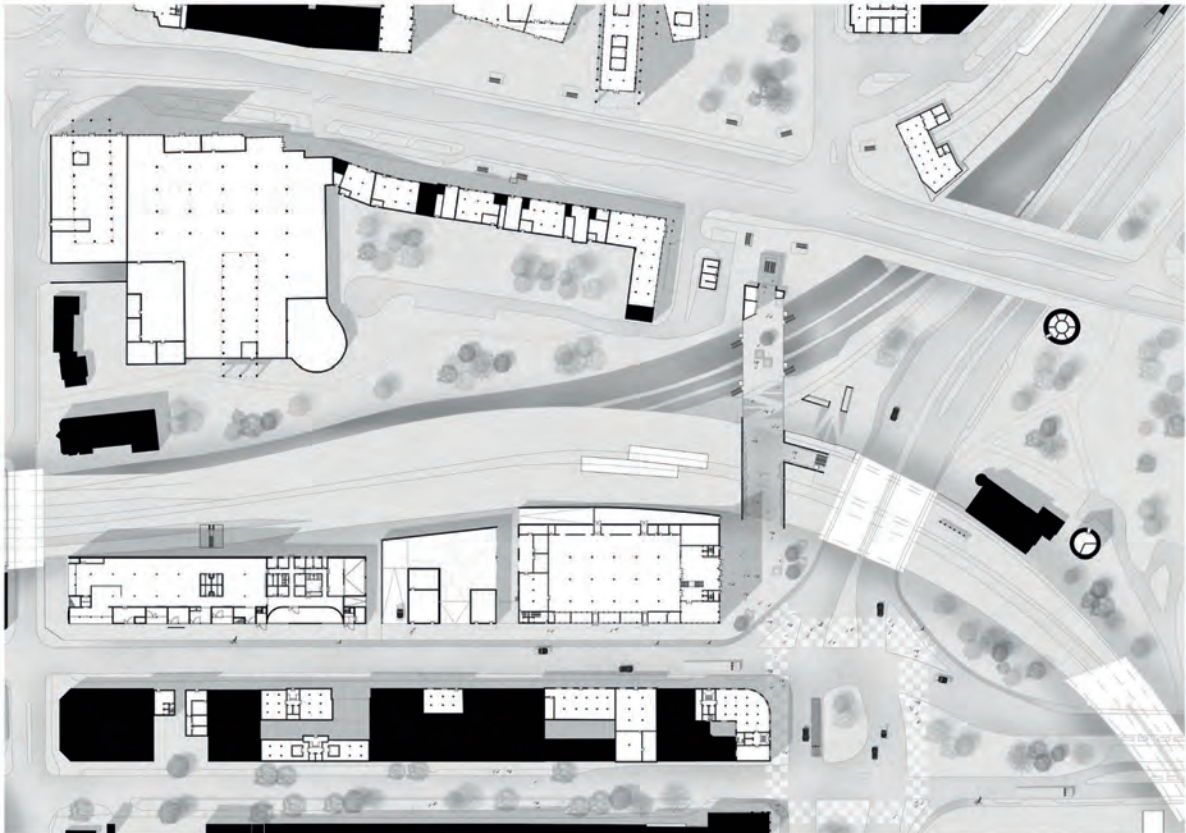
ein neues Boardinghouse als städtebaulicher Hochpunkt mit zehn Etagen. Das Konzept beinhaltet vier unterschiedliche Typen von Wohnungen. Bei vielen Einheiten besteht die Möglichkeit die Wohnung mit einem Büro als Schaltraum zu erweitern. Andere freie Arbeitsflächen und buchbare Konferenzräume befinden sich zudem in jeder Etage. Um die optimale Belichtung für diese Räume zu gewährleisten, wurden mehrere Quader aus dem Baukörper ausgeschnitten. Sie schützen die Fassade vor Wind und die jeweils unterste Etage dieser Ausschnitte dient als Terrasse. Auf dem Dach des Boardinghouses entsteht eine Bar, deren Außenbereich ein großartiges Panorama über die Stadt ermöglicht. Aus Befragungen mit Angestellten in Hammerbrook, ging hervor, dass dem Quartier ein Supermarkt und Gastronomie fehlen, sowie ein qualitativer Platz, an dem man die Mittagspause genießen kann. Daher wird eine Supermarktfäche (Edeka) mit vielen kleinen gastronomischen Angeboten und buchbaren Küchen für gemeinsames Kochen im Erdgeschoss angeboten und eine große öffentliche Dachterrasse entworfen, die multifunktional als Park fungiert und über ein kleines Restaurant und ein öffentliches Schwimmbad verfügt. Viele Angestellte haben außerdem berichtet, dass sie gerne nach Feierabend Sport treiben als Ausgleich zum Sitzen im Büro. In dem neuen hammerBERG erhalten sie ein öffentliches Sportzentrum mit diversen Sportangeboten im ersten Geschoss. Dort befinden sich drei große bergartige Baukörper in Leichtbau und versehen mit Beton-Schalen, die sowohl von außen als auch von innen bespielt werden können und das gesamte Gebäude durchstoßen. Die Sporthalle ist ausschließlich durch viele großzügige Dachfenster belichtet. Zusätzlich führen Lichtschächte durch die Berge, die ihren Innenraum belichten und gleichzeitig natürliches Licht in das Erdgeschoss mit dem gastronomischen Angebot leiten. Auf der Dachterrasse können die Spitzen der Berge als Sitzmöglichkeiten genutzt werden.



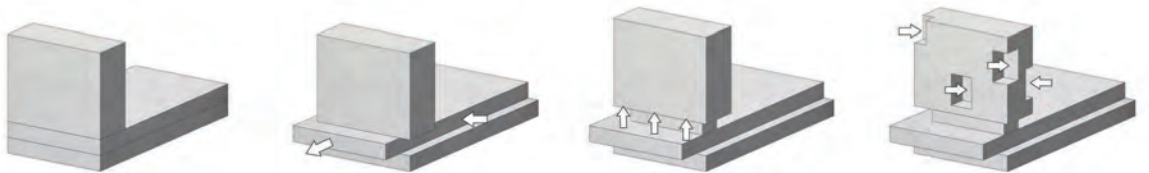




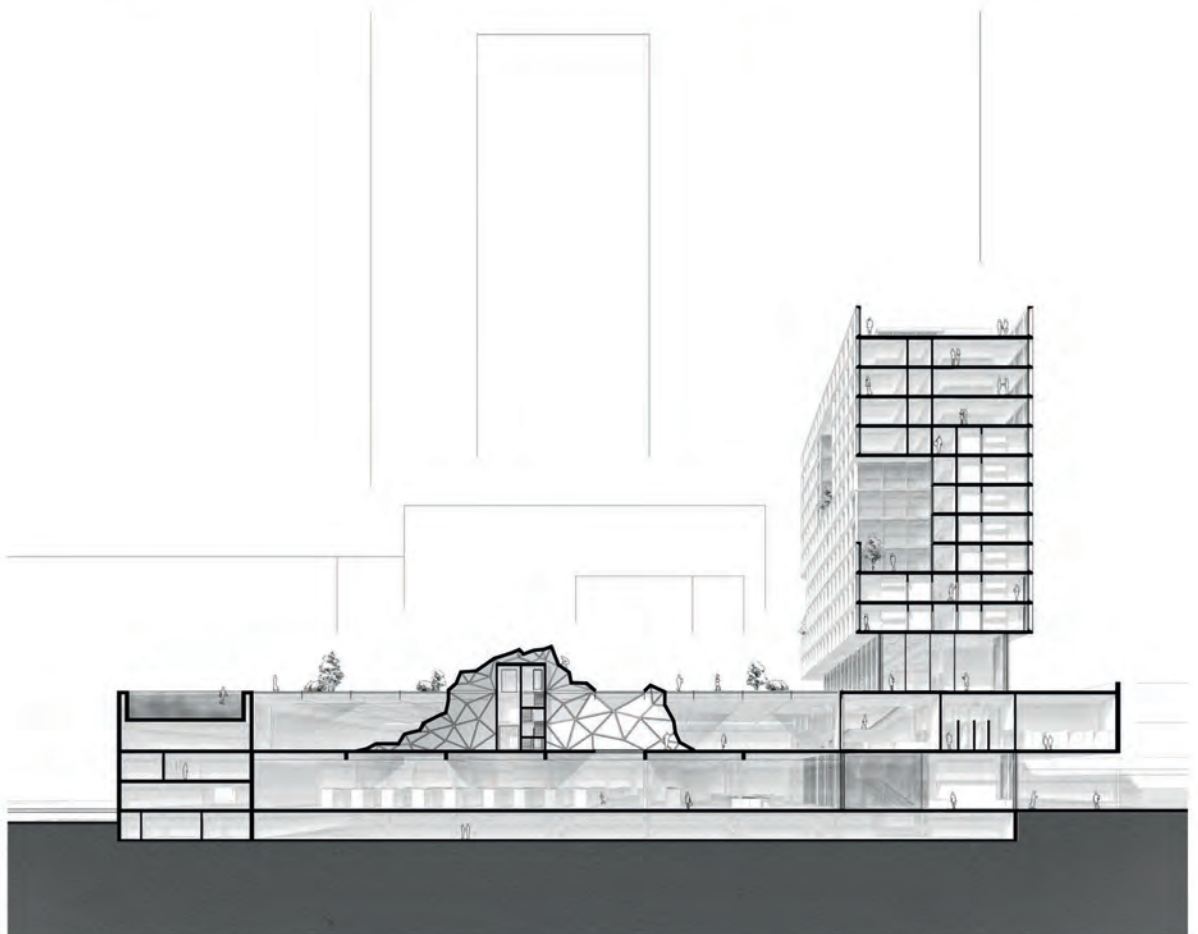
Nolliplankartierung, die eine neue Verbindung zwischen der U- und S-Bahn Haltestelle Berliner Tor und dem Entwurfsgebiet aufzeigt.



1. Kubatur
2. Verschiebung
3. Anhebung
4. Einschnitte



Perspektivschnitt durch das ganze Gebäude. Die Berge durchschneiden und belichten die unteren Geschosse.

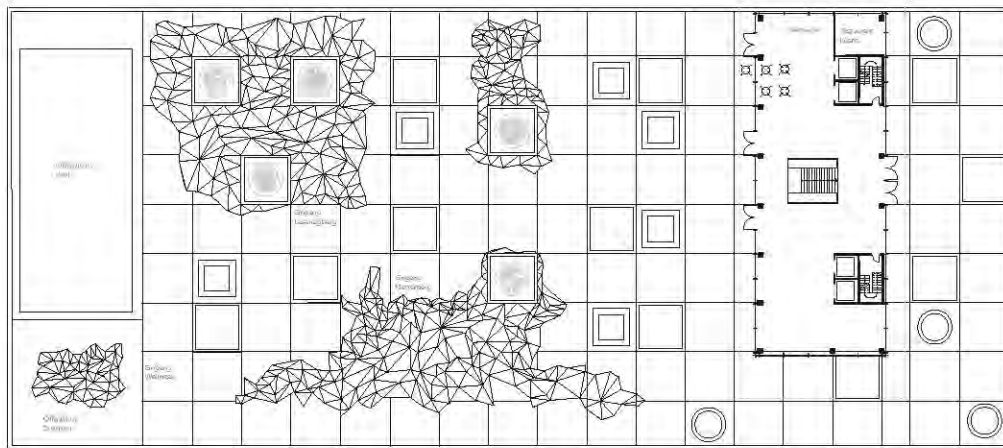




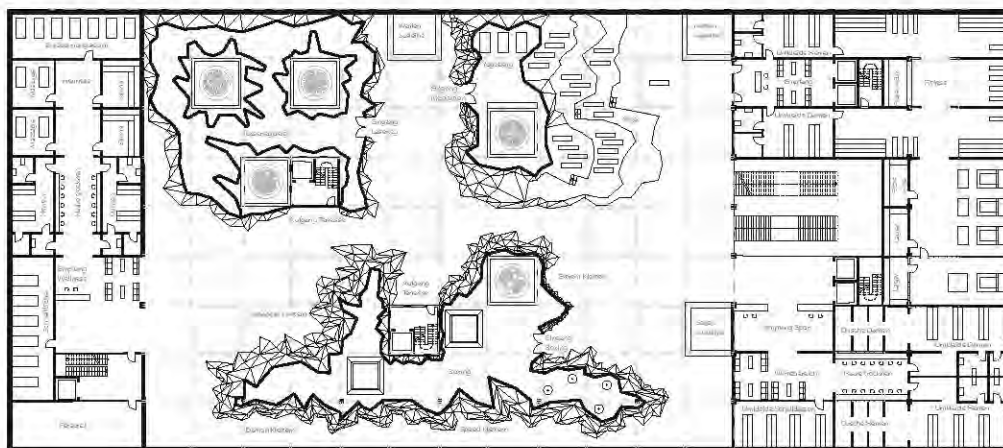


links: Zwischengeschosse  
des EDEKA-Marktes

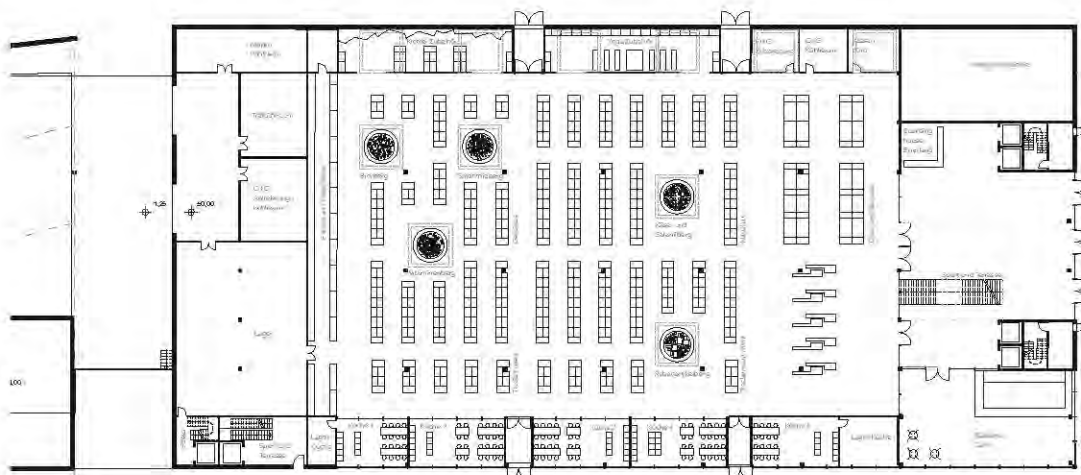
rechts: Wohngeschosse in  
den höheren Geschossen



Eine große öffentliche  
Dachterrasse, die mul-  
tifunktional als Park  
fungiert und über ein  
kleines Restaurant und ein  
öffentliches Schwimmbad  
verfügt ist über dem Sport-  
geschoss geplant



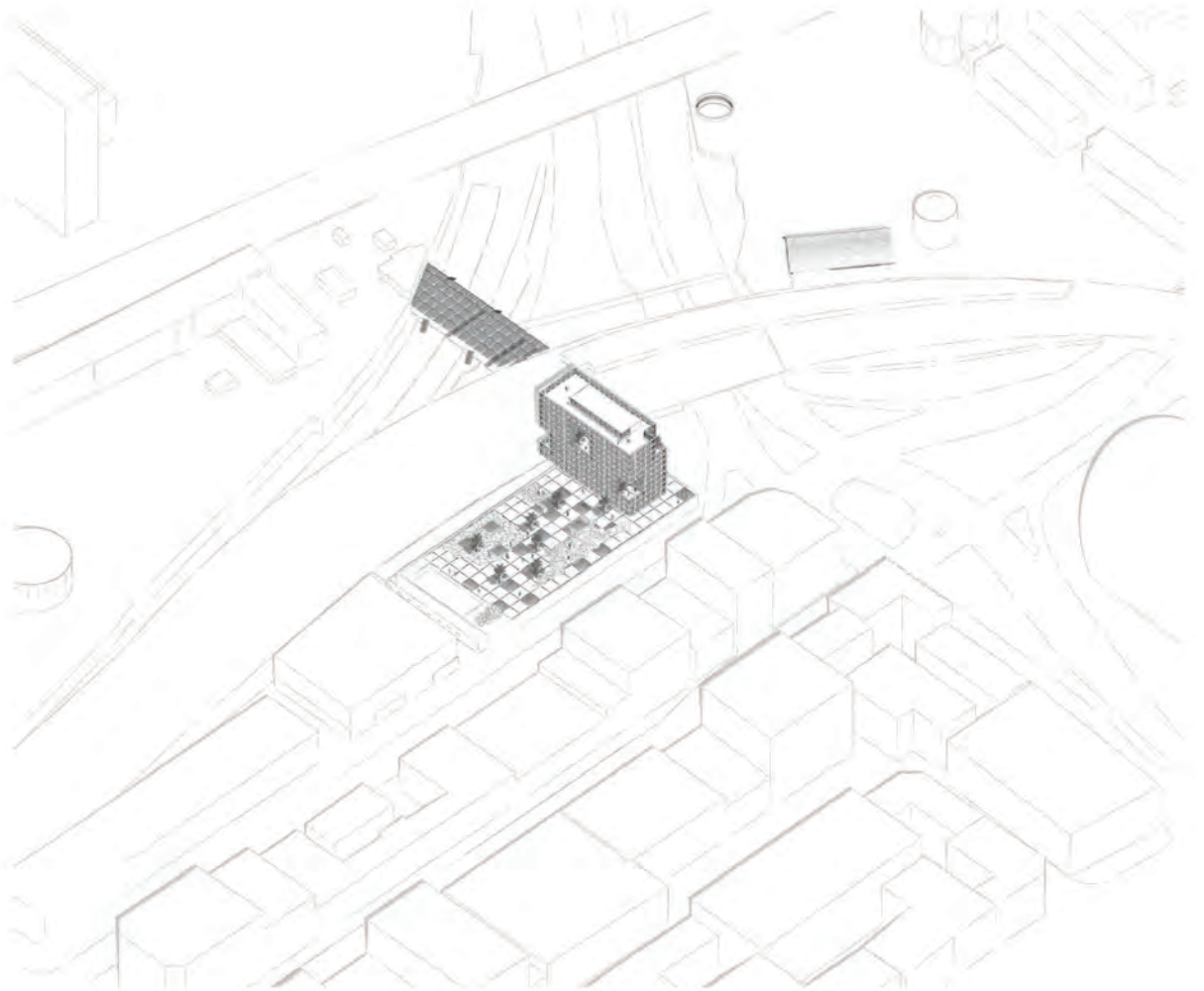
Für jeden Berg sind im  
Bereich der Sporthalle un-  
terschiedliche Funktionen  
vorgesehen. Es gibt einen  
Yoga-Berg, dessen Hülle  
nach Innen einen Raum  
zum Meditieren eröffnet.



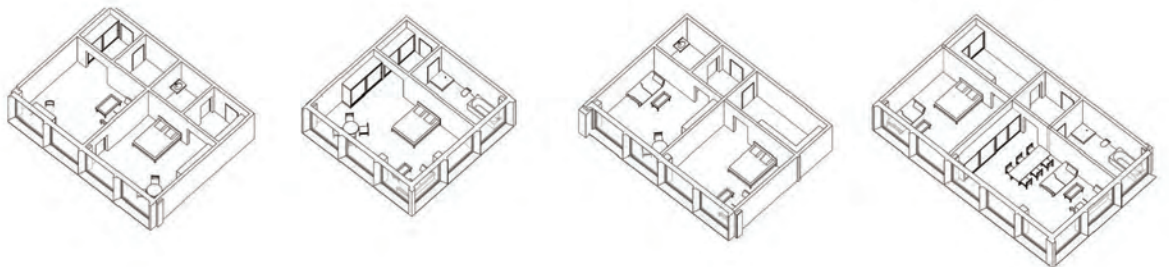
Eine Supermarktfäche  
(EDEKA) mit vielen  
kleinen gastronomischen  
Angeboten und buchbaren  
Küchen für ein gemein-  
sames Kochen im Erd-  
geschoss



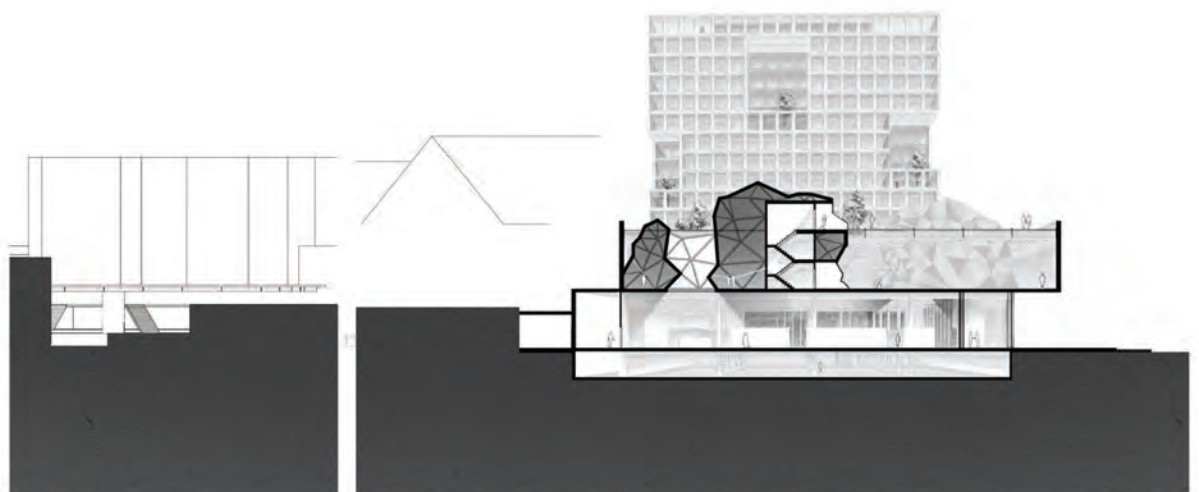
*Isometrie der morphologischen Situation in Verbindung mit Infrastruktur*



*Wohnung S + Schaltraum  
Wohnung M  
Wohnung L  
Wohnung XL*



*Durch den Berg fällt Licht ins Erdgeschoss*









# PRÄSENTATION UND JURY



## JURYMITGLIEDER

INGRID SPENGLER | SPENGLER & WIESCHOLEK FREIE ARCHITEKTEN U. STADTPLANER

FRANZ-JOSEF HÖING | OBERBAUDIREKTOR HAMBURG

JAN LÖHRS | SPINE ARCHITECTS

KONRAD ROTHFUCHS | VERKEHRSPLANER ARGUS

MARTIN SCHENK | SCHENK + WAIBLINGER ARCHITEKTEN

ROLF SCHUSTER | LEITER DEZERNATES WIRTSCH. , BAUEN + UMWELT BEZIRK EIMSBÜTTEL

RAINER WÜLBERN | EDEKA HAMBURG









































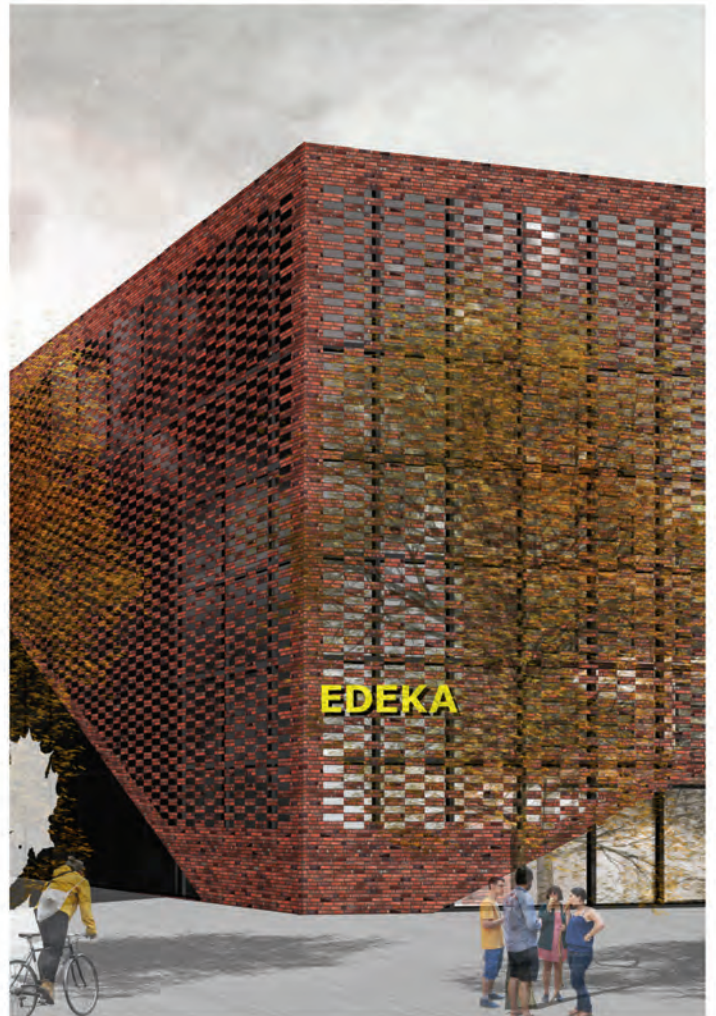














# DANKE

Wir danken recht herzlich für Ihr großes Engagement und Ihre Vorträge im Rahmen unserer Lehrveranstaltung: Franz Josef Höing, Oberbaudirektor in Hamburg | Konrad Rothfuchs, Verkehrsplaner Argus, Hamburg | Prof. Antje Stokmann und Anne Kittel als Landschaftsplanerin | Prof. Martin Kläschen, IIT Chicago sowie | Tamo Kunz, Filmzenograph, Hamburg.

Wir danken den Kolleginnen und Kollegen der Jury herzlich für Ihr großes Engagement: Ingrid Spengler, Architektin aus Hamburg | Franz Josef Höing, Oberbaudirektor in Hamburg | Rolf Schuster, Leiter des Dezernates Wirtschaft, Bauen und Umwelt des Bezirkes Eimsbüttel | Rainer Wülbern, EDEKA Nord | Konrad Rothfuchs, Verkehrsplaner Argus, Hamburg | Jan Löhns, Spine Architects, Hamburg | Martin Schenk, Schenk + Waiblinger Architekten, Hamburg und als Gast Prof. Dr. Jörg Müller-Lietzkow, Präsident der HCU.

Unser ausdrücklicher Dank für die inhaltliche Unterstützung und die großzügige Gastfreundschaft während des gesamten Projektzeitraumes gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der EDEKA Nord: Rainer Wülbern, Geschäftsbereichsleiter Expansion, Standortsicherung Ladenbau | Roman Wolf, Geschäftsbereichsleiter Expansion, Standortsicherung Ladenbau | Peter Saur, Geschäftsbereichsleiter Objekt- und Grundstücksverwaltung | Cira Rödel, Geschäftsbereichsleiter Expansion, Standortsicherung | Helene Dahlke, Abteilungsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Unternehmenskommunikation

Besonders bedanken wir uns bei den teilnehmenden Studierenden der Architektur und der Stadtplanung der HCU, die sich den hohen Anforderungen und Erwartungen, die an das Projekt geknüpft waren, gestellt, die nicht einfach zu organisierenden Prozesse einer interdisziplinären Kooperation bewältigt und mit professioneller Zuverlässigkeit die unterschiedlichen Präsentationstermine gestaltet haben.

# IMPRESSUM

© HafenCity Universität Hamburg, 2019

Herausgeber:  
HafenCity Universität Hamburg,  
Prof. Klaus Sill  
Konzeptionelles Entwerfen  
und Gebäudelehre  
klaus.sill@hcu-hamburg.de

Kontakt:  
Prof. Klaus Sill  
Konzeptionelles Entwerfen  
und Gebäudelehre  
klaus.sill@hcu-hamburg.de

Prof. Dott. Arch. Paolo Fusi  
Städtebaulicher Entwurf | Urban Design  
paolo.fusi@hcu-hamburg.de

Sebastian Clausen  
Akademischer Tutor  
sebastian.clausen@hcu-hamburg.de

Jana-Fee Immig  
Layout & Gestaltung  
Akademischer Tutor  
jana-fee.immig@hcu-hamburg.de

Marc Sommer  
Layout & Gestaltung  
Akademischer Tutor  
marc.sommer@hcu-hamburg.de

© HafenCity Universität Hamburg 2019

EDEKA Handelsgesellschaft Nord mbH  
Helene Dahlke  
Unternehmenskommunikation  
Gadelander Straße 120  
24539 Neumünster  
presse-nord@edeka.de  
www.edeka.de/nord

Druck:  
Grafisches Centrum Cuno  
GmbH & Co.KG

Bildnachweise:  
Die Bildrechte aller Fotos, mit Ausnahme anderweitig gekennzeichnet, liegen bei der HCU Hamburg

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Sie darf ohne vorherige Genehmigung der Autoren/Herausgeber nicht vervielfältigt werden.

Alle Verfasser sind für ihre Texte, Inhalte und Darstellungen im Katalog verantwortlich.

ISBN: 978-3-947972-00-5

HafenCity Universität Hamburg  
Überseeallee 16  
20457 Hamburg  
www.hcu-hamburg.de







