



Thomas Valentin Wolf, B.Sc.

## STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG WEDEL NORD

### MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades  
Diplom-Ingenieur

eingereicht an der  
**TECHNISCHEN UNIVERSITÄT GRAZ**

Betreuer  
Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Wolfgang Dokonal

Institut für Städtebau

Graz, März 2018

---

Soweit in diesem Werk auf natürliche Personen bezogene Bezeichnungen aus Gründen der leichteren Lesbarkeit lediglich in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich unterschiedslos auf Frauen sowie Männer.

## **Eidesstattliche Erklärung**

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt, und die den Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz am 06.03.2018

Unterschrift:

[Englische Fassung]

## **Statutory Declaration**

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz at 06.03.2018

Sign:



# Inhaltsverzeichnis

---



<u>EINLEITUNG 01</u>	<u>XI</u>
Vorwort	XIII
<u>STADTENTWICKLUNG 02</u>	<u>XVII</u>
Vorgeschichte	XIX
Antike	XXV
Mittelalter	XXXIII
Renaissance	XXXVII
Barock	XLVII
Industrielle Revolution	LIII
Die post-liberale Stadt	LVII
Die moderne Stadt	LXI
Die heutige Situation	LXVII

CASE STUDIES 03	LXIX
HafenCity Hamburg	LXXI
Seestadt - Aspern	LXXXI
Stockholm	XCI
Stockholm Royal Seaport	XCII
Hagastaden	XCV
Slussen	XCVI
GRUNDLAGEN 04	CJ
Metropolregion Hamburg	CIII
Wedel	CVII

PROJEKT 05 CXV

---

Bebauungskonzept	CXXI
Verkehr	CXXV
Quartier	CXXXIX
Städtebauliche Kennzahlen	CXLVIII
Quartiersplatz	CLI
S-Bahn Haltestelle	CLXXIII

QUELLENVERZEICHNIS 06 CLXXXIX

---

Selbstständige Publikationen	CLXXX
Unselbstständige Publikationen	CLXXXI

ABBILDUNGSVERZEICHNIS 07 CLXXXV

---



# Einleitung 01

---



# Vorwort

Die Grundlage meiner Diplomarbeit ist ein international ausgeschriebener städtebaulicher Ideenwettbewerb. Der Fokus liegt auf der wohnbaulichen Entwicklung Wedel Nord, Auslober ist die Stadt Wedel in Deutschland bei Hamburg.

Wedel ist durch seine Lage zwischen dem großstädtischen Hamburg und den westlich gelegenen Natur- und Landschaftsschutzgebieten besonders attraktiv und stetigem Wachstum unterlegen. Die Nähe zur Elbe und die Verbundenheit zur angrenzenden Großstadt zeichnen die Stadt aus und sind vor allem in den aktuellen Projekten zur Stadtentwicklung spürbar. Diese steigern die Lebensqualität in der Stadt und sollen in naher

Zukunft vermehrt Arbeitsplätze nach Wedel bringen.

Es passiert etwas in Wedel.

Zahlreiche Einwohner pendeln jeden Tag nach Hamburg um dort zu arbeiten. Durch ihre Lage ist die Stadt jedoch auch vom zusätzlichen Pendlerverkehr aus dem Kreis Pinneberg betroffen. Die daraus resultierenden Staus sollen in Zukunft von der neuen Umfahungsstraße im Norden eingedämmt werden. Ein wesentliches Thema meines Projekts ist daher, der Umgang mit dem erhöhten Individualverkehrsaufkommen.

Was fehlt, ist ein zukunftsfähiges Konzept für den Wohnungsmarkt. Dieser ist bereits jetzt so überlastet, dass es gänzlich an bezahlbarem Wohnraum für Jungfamilien und Geringverdienern fehlt. Sie sind aufgrund der aktuel-

len Entwicklungen gezwungen in andere Städte im Kreis Pinneberg abzuwandern. Die noch bebaubare Fläche des Stadtgebietes wird durch die Landschafts- und Naturschutzgebiete stark begrenzt. Die von der Stadt Wedel angedachte Dichte kann daher den prognostizierten Bedarf an Wohnungen keinesfalls decken, selbst nicht jenen aus konservativen Schätzungen.

Wohin also sollen wir bauen, wenn alles bereits verbaut ist?

Dies bringt mich zu der Entscheidung von den Wettbewerbsvorgaben abzuweichen und das gesamte noch bebaubare Gebiet im Norden zu überdenken. Meine Überlegungen behandeln also das gesamte Gebiet, ein Quartier habe ich beispielhaft detailliert ausgearbeitet.

Im Zuge meiner Recherche habe ich mich sowohl mit der Geschichte und Entwicklung von Städten beschäftigt als auch mit Stadtentwicklungs- und Erweiterungsprojekten in anderen europäischen Städten. Unter anderem auch die HafenCity Hamburg, die genau wie Wedel, der Metropolregion Hamburg angehört.





# Stadtentwicklung 02

---



# Vorgeschichte

Etwa 10.000 Jahre v. Chr., zur Zeit des Neolithikums nach der letzten großen Eiszeit, begannen die Menschen in den gemäßigten Klimazonen sesshaft zu werden. Durch Viehzucht und Ackerbau war es ihnen möglich, sich an einem Ort mit Nahrungsmitteln zu versorgen. Es entstanden die ersten festen Ansiedlungen, aus denen sich erste, kleine Dörfer bildeten. Im Gegensatz zu den Nomaden, die ihre temporären Behausungen in der vorgefundenen, natürlichen Umwelt errichteten, veränderten die Menschen des Neolithikums die Umwelt ihren Bedürfnissen entsprechend. Neben der Wohnbehauung wurden Äcker, Viehstallungen und Vorratskammern errichtet.

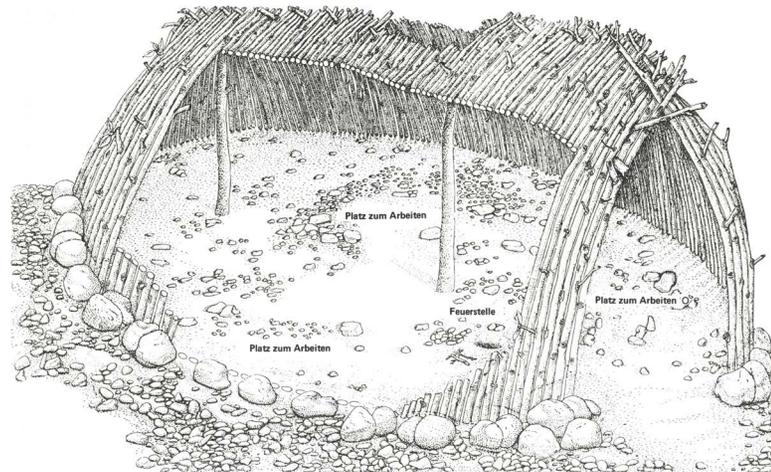
Vor zirka 5.000 Jahren entwickelten sich im vorderen Orient aus Dörfern die ersten Städte. Im fruchtbaren Überschwemmungsgebiet Mesopotamiens, zwischen Euphrat und Tigris, begannen die Nahrungsmittelproduzenten, freiwillig oder gezwungenermaßen, Lebensmittel im Überschuss zu erzeugen. Damit konnten Menschen, die nicht direkt an der

Nahrungsmittelproduktion beteiligt waren, ernährt werden. Gleichzeitig entstanden Berufsgruppen wie Handwerker, Händler, Krieger und Priester. Diese Spezialisten lebten in der Stadt und verwalteten von dort aus das Gebiet.<sup>1</sup> Die Stadt war also nicht einfach nur ein vergrößertes Dorf, sondern lebt von der Trennung der

1

Vgl. Benevolo 1991, 6-13.

Abb. I Paläolithische Siedlung, in Terra Amata bei Nizza, ca 300.000 Jahre alt



Bevölkerung in zwei Schichten, Beherrschte und Herrscher.<sup>2</sup> Diese Form der sozialen Organisation benötigte ein System zur Fixierung des gesprochenen Worts, so kam es zur Erfindung der Schrift.<sup>3</sup> Die Herrscher erhielten den Überschuss aus der Nah-

<sup>2</sup> Vgl. Benevolo 1991, 19.

<sup>3</sup> Vgl. Ebda., 6.

rungsproduktion, im Gegenzug legten sie Vorräte für die Bevölkerung an, produzierten Werkzeuge für die Landwirtschaft aus Metall und Stein und stellten Waffen her.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Vgl. Ebda., 23.

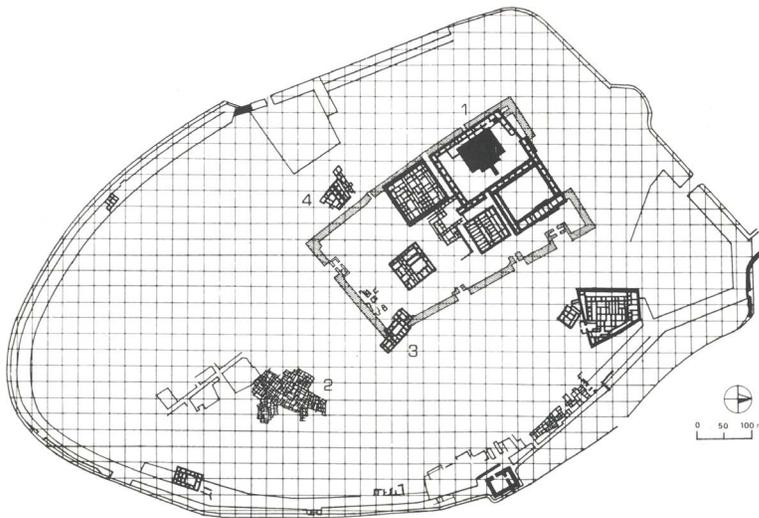
## Ur

Anfang des 3. Jahrtausends umfasste die damals zirka 100 Hektar große sumerische Stadt Ur mehrere zehntausend Einwohner. Zum Schutz vor Feinden wurden eine Mauer und ein Graben errichtet. Das umliegende Wüsten- beziehungsweise Sumpfgebiet war von künstlichen Kanälen durchzogen, die der Bewässerung dienten. Tempel hoben sich in Größe und Höhe deutlich von der umliegenden Bebauung ab. Die Stadt war bereits in Grundstücke aufgeteilt, die im Besitz einzelner Bürger waren. Das Umland war im Besitz der Gottheiten und wurde in ihrem Namen bewirtschaftet.<sup>5</sup>

Zu Beginn dieser Zeit war jede Stadt ein eigener Staat. Kriege um das fruchtbare Land in Mesopotamien waren an der

<sup>5</sup> Vgl. Ebda., 26.

Abb. II Lageplan der Gebäude und Stadtteile von Ur



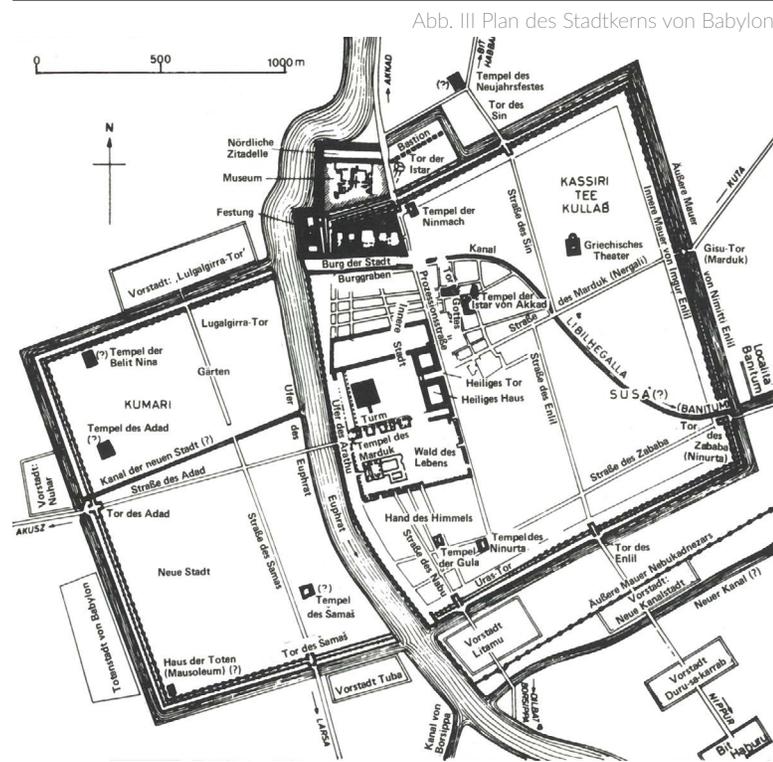
Tagesordnung und erst um das Jahr 2500 v. Chr. gelang es Sargon aus Agade ein stabiles Reich zu gründen, welches zirka 100 Jahre bestand. Mit diesen politischen Entwicklungen gingen auch Veränderungen der Städte einher. Das Zentrum war nun nicht mehr der Tempel, sondern der Palast des Königs. Große Reiche verfügten über eine Hauptstadt, die als Zentrum der politischen Macht, aber auch als Handels- und Verwaltungszentrum diente.

## Babylon

Beispielhaft für diese Entwicklung ist Babylon. Die etwa 2000 v. Chr. von Hammurabi entworfene Stadt hat die Form eines 1,5 x 2,5 km großen Rechtecks, das durch den Euphrat in zwei ungleich große Teile geteilt wird. Der Stadtgrundriss beruht auf geo-

metrischer Regelmäßigkeit. Die Wände stoßen im rechten Winkel aneinander, die geraden Straßen sind alle gleich breit. Das Areal ist in mehrere

abgegrenzte Stadtteile aufgeteilt. Eine innere Mauer umschließt ein 400 Hektar großes Gebiet, das nur Priestern und Königen vorbehalten ist. Ein



800 Hektar großer äußerer Ring bietet Raum für die übrigen Stadtbewohner.<sup>6</sup>

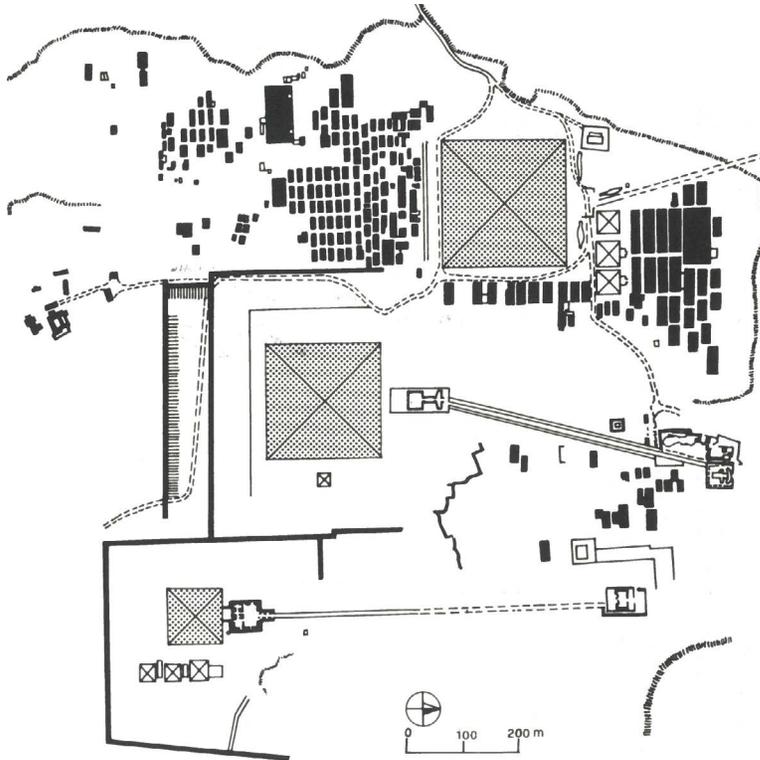
6 Vgl. Ebd., 30.

## Ägypten

Im Gegensatz zu den Herrschern in Mesopotamien, die

sich als Vertreter der Gottheiten ansahen, stellten sich die ägyptischen Pharaonen selbst als Götter dar. Die Abgaben, die sie von ihren Untertanen forderten, waren wesentlich höher und wurden zur Errichtung von Städten, Tempeln und gewaltigen Grabmälern verwendet. Die mit Ziegeln errichteten ersten Städte in Ägypten wurden durch die jährlichen Überschwemmungen des Nils weggespült. Lediglich die aus Stein errichtete Totenstadt, als naturgetreue Kopie einer ägyptischen Stadt, ist als einziger Stadttypus noch erhalten.<sup>7</sup>

Abb. IV Plan des Pyramidenkomplexes von Gizeh



7

Vgl. Benevolo 1991, 41-47.





# Antike

Aufgrund der landschaftlichen Gegebenheiten bestand Griechenland zur Bronzezeit aus kleinen Stadtstaaten die sich entlang der zerklüfteten Küste bildeten. Der ausgeprägte Seehandel um 2000 v. Chr. bescherte den Städten beachtlichen Reichtum. Durch die Invasion der Barbaren aus dem Norden zu Beginn der Eisenzeit wurden die Griechen jedoch auf das Niveau der Steinzeit zurückgeworfen.

Durch das Fehlen althergebrachter Institutionen aus der Bronzezeit konnte sich die griechische Stadt frei entwickeln. Typische Innovationen wie Eisen, Alphabet und Münzprägung ermöglichten die Schaffung einer Kultur, in deren geistiger Tradition wir noch heute stehen.

Die ersten Siedlungen entstanden auf Anhöhen, meist von einer Ringmauer umgeben, wohin sich die Bevölkerung zum Schutz zurückziehen konnte. Die griechische Stadt, Polis, bestand aus einer Oberstadt, in der sich die Tempelanlagen befanden, und einer Unterstadt für Handel und Verwaltung. Beide Teile wurden immer als Gesamtheit verwaltet, unabhängig von der gültigen Regierungsform. Jede Stadt verfügte über ein mehr oder weniger großes Gebiet, aus dem sie die lebensnotwendigen Güter bezog, begrenzt war das Areal meist durch umliegende Berge. Außerdem verfügte fast jede Stadt über einen eigenen Hafen, der außerhalb der Grenzmauern lag. Städte wurden nur sehr selten direkt an der Küste errichtet, um Schutz vor Piraten zu gewährleisten.<sup>8</sup>

8 Vgl. Benevolo 1991, 91-92.

Im Gegensatz zu den orientalischen Städten gab es keine abgeschlossenen Stadteile, die nur einer bestimmten Gruppe von Menschen zugänglich waren. Die Stadt teilte sich in drei Bereiche: den privaten Bereich mit den Wohnhäusern, die architektonisch alle gleich waren und sich lediglich in ihrer Größe unterschieden, den heiligen Bereich mit den Tempeln und den öffentlichen Bereich. Letzterer war Ort für politische Veranstaltungen, sportliche Wettkämpfe und Theateraufführungen.

Der griechische Städtebau respektierte die vorgefundene Landschaft. Die regelmäßig konstruierten Gebäude reagierten mit ihrer unregelmäßigen Anordnung auf Hügel und Felsen. Besonders charakteristische Elemente der Landschaft wurden bewusst in die Stadtgestaltung integriert.

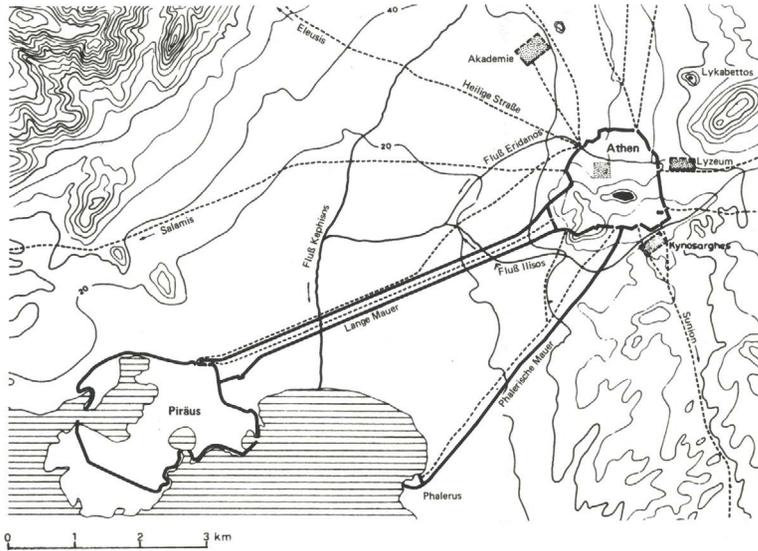


Abb. V Athen im 5. Jhd. mit den langen Mauern, die die Stadt mit dem Hafen Piräus verbunden

Die Einwohnerzahl der griechischen Stadt blieb immer relativ konstant. Sobald eine gewisse Zahl überschritten wurde, wurde eine neue Stadt im Umfeld gegründet oder eine neue Kolonie in ein fernes Land entsandt.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Vgl. Benevolo 1991, 96.

## Athen

Athen wird im Süden durch eine zerklüftete Küste begrenzt, an allen anderen Seiten befinden sich Gebirge. Durch zahlreiche Pässe und die Nähe zum Meer befindet sich die Stadt in einer verkehrsgünstigen Lage. Wie viele griechi-

sche Städte wurde auch Athen auf einer Anhöhe errichtet, der Akropolis. Die Ansiedlung wurde immer größer und die Stadt stieg zum Zentrum von Politik, Handel und Religion auf. Man errichtete typische Bauwerke wie die Agora, ein Gerichtsgebäude, ein Theater, ein Aquädukt sowie zahlreiche Tempel. Die erste Stadtmauer umfasste eine Fläche von 60 Hektar.

Etwa 500 v. Chr. zerstörten die Perser große Teile von Athen. Unmittelbar danach wurde eine neue Stadtmauer errichtet, die 250 Hektar umfasste und auch die Agora wurde wieder aufgebaut. Zusätzlich wurden die „langen Mauern“ errichtet, die Athen mit dem streng geometrisch angelegten Hafen Piräus verbunden. Abgesehen von der geradlinigen Straße zwischen Agora und Dipylontor verlau-

fen alle rekonstruierten Straßen unregelmäßig und lassen auf ein nicht vorher geplantes Wachstum der Wohnviertel schließen. Die Wohnhäuser selbst waren bescheiden, man verbrachte die meiste Zeit auf den öffentlichen Plätzen. „Die über alle Stadtteile verstreuten Monumente waren Symbole dafür, dass allen die Stadt gehörte.“ Trotz der Mauern, Straßen und monumentalen Bauwerke ist die Landschaft spürbar. Das Gelände wurde nur dort eingeebnet, wo es unbedingt notwendig war, daher finden sich immer wieder steile Felsstücke in der Stadt.<sup>10</sup>

## Rom

Wie schon die antiken griechischen Städte wurde auch Rom auf einer Anhöhe errichtet. Später dehnte es sich, der Legende nach, auf alle sieben

10

Vgl. Ebda., 105-131.

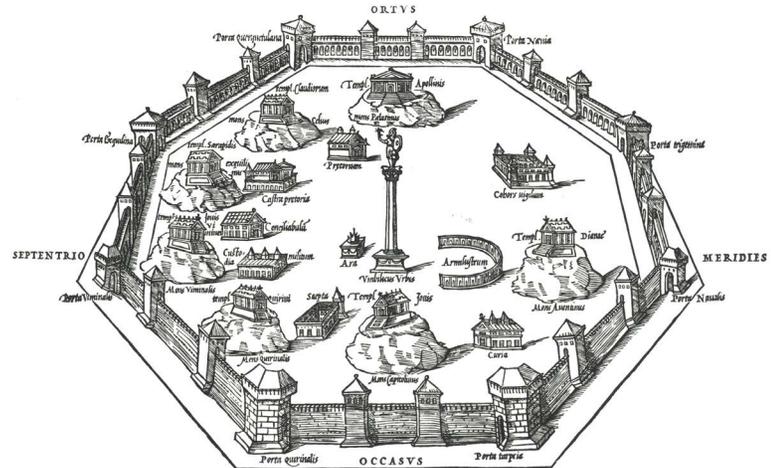


Abb. VI Rom zur Zeit des Servius Tullius (Stich aus dem Jahre 1527)

Hügel aus und gliederte sich in vier Stadtteile. Der Fluss im dazwischen liegenden Tal wurde mithilfe eines Kanalsystems trocken gelegt. Die dadurch entstandene freie Fläche bot Platz für das Forum Romanum, wirtschaftliches Zentrum der Stadt.

Roms Entwicklung ist von organischem, chaotischem

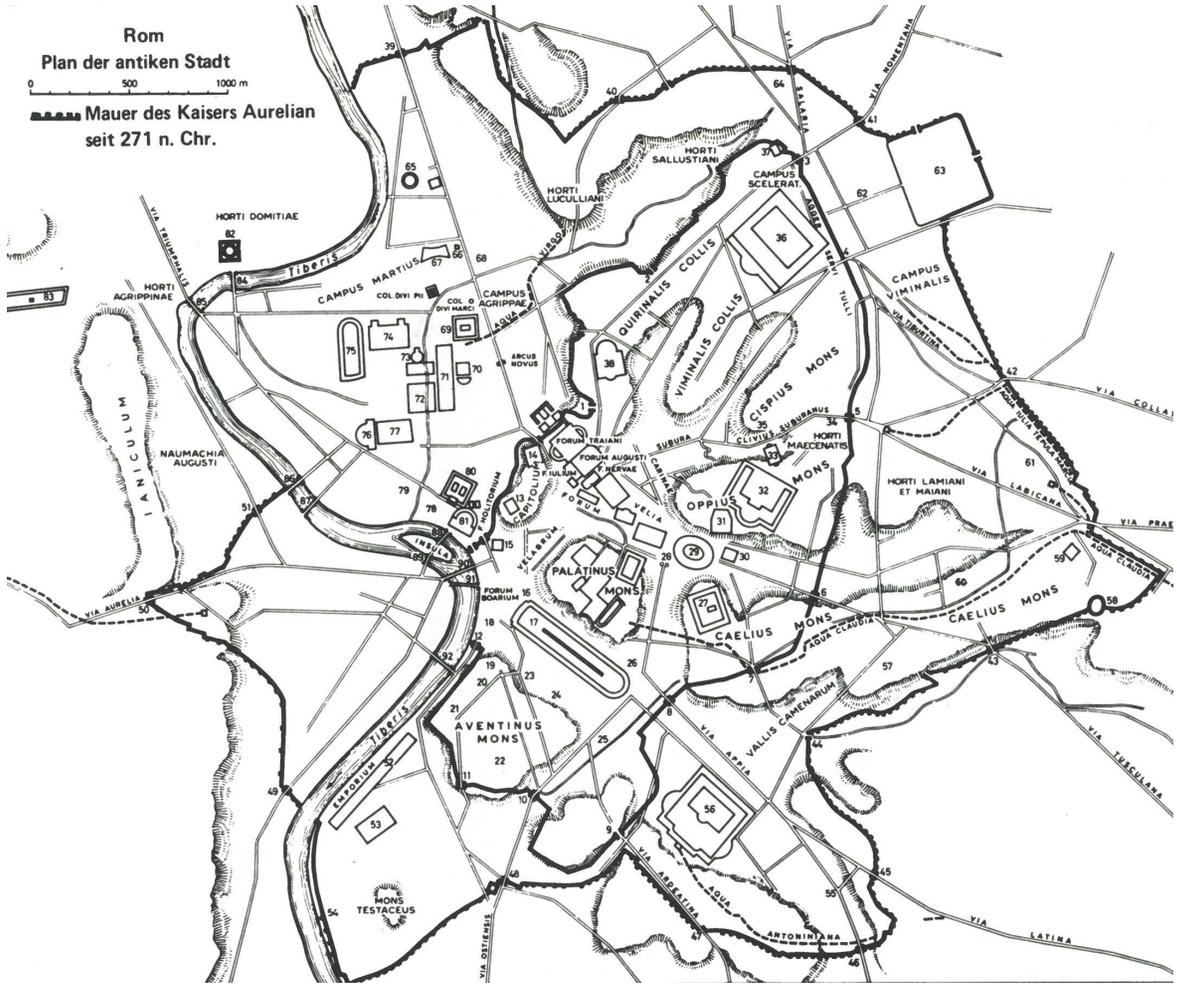
Wachstum geprägt. Selbst den Status als Hauptstadt des römischen Reichs verdankte es nicht einer bewussten Entscheidung, sondern lediglich seiner Größe, die zu seiner Blütezeit 2000 Hektar umfasste.

Teile Roms, die über die Jahrhunderte durch Brände zerstört oder abgerissen wurden,

Rom  
Plan der antiken Stadt

0 500 1000 m

Mauer des Kaisers Aurelian  
seit 271 n. Chr.



wurden in ähnlicher Struktur wieder errichtet. Erst Nero begann die durch den großen Brand entstandenen Freiflächen mit regelmäßigen Häuserzeilen und breiten Straßen zu füllen. Er prägte das Stadtbild durch Innenhöfe, beschränkte Haushöhen und die Einführung von Brandmauern.<sup>11</sup>

11 Vgl. Benevolo 1991, 177-183.

Abb. VII Rom zur Kaiserzeit

Abb. VIII römische Aquädukte

Der Ausbau des Straßennetzes erfolgte parallel zur Eroberung neuer Provinzen. In erster Linie dienten die Straßen der Fortbewegung der Truppen, natürlich waren sie aber auch für den Handel und die Verwaltung wesentliche Verbindungen zur Hauptstadt. Um einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten, wurden die Straßen soweit wie möglich geradlinig angelegt. Erhebungen wurden teilweise abgetragen, zur Überquerung

von Bächen und Flüssen wurden Brücken errichtet.

Neu eroberte Gebiete, die dem Ackerbau dienen sollten, wurden auf Basis der geradlinigen Hauptstraße mit einem rechtwinkligen Netz von Nebenstraßen eingeteilt. Durch die gleichmäßige Aufteilung entstanden zirka 50 Hektar große, quadratische Parzellen, die jeweils einem oder mehreren Siedlern zugewiesen wurden.



Erfolgte Landvermessung und Stadtgründung zur gleichen Zeit, wurden die Hauptstraßen der Städte so angelegt, dass sie in die Landstraßen übergingen. War dies nicht der Fall, verliefen die Straßennetze der Stadt und das des Landes in unterschiedliche Richtungen. Das rechtwinkelige Netz wurde außerdem immer wie-

der von nicht geradlinig verlaufenden Straßen durchbrochen, zum Beispiel durch Zufahrtsstraßen von Brücken, die nur an bestimmten Punkten errichtet werden konnten.

Neben dem Straßenbau war die Wasserversorgung über Aquädukte eine wesentliche öffentliche Aufgabe. Sie dien-

ten vornehmlich der Versorgung öffentlicher Bauten. Der Überschuss stand den privaten Haushalten zur Verfügung.

Die neu gegründeten Städte des römischen Reichs schwankten in ihrer Größe zwischen 15 und 200 Hektar, die Bevölkerungsdichte zwischen 250 und 500 Einwohner / Hektar. Sie waren damit wesentlich kleiner als die Städte des östlichen Teils des Reichs, zum Beispiel umfasste die Stadt Alexandria bei ihrer Eroberung 900 Hektar und beherbergte zwischen 500.000 und 1.000.000 Einwohner. Noch heute erkennt man in den Stadtkernen einiger der bedeutendsten Städte Europas die Spuren des antiken römischen Straßennetzes.<sup>12</sup>

Abb. IX Römische Straße in Paestum







## Mittelalter

Nach dem Zerfall des römischen Reichs verarmte die Bevölkerung in den Städten zunehmend. Sie zog in ländliche Gebiete, um sich dort selbst zu versorgen und das städtische Leben verschwand beinahe gänzlich aus Westeuropa.<sup>13</sup>

Gegen Ende des 10. Jahrhunderts setzte ein Wirtschaftsaufschwung und ein damit einhergehendes Bevölkerungswachstum ein. Arbeitssuchende drängten wieder in die Städte und die befestigten Stadtanlagen des frühen Mittelalters wurden rasch zu klein. Neue Bewohner siedelten sich um die Städte an und die sogenannten Vorstädte entstanden. Um auch diesen Teil der Bevölkerung zu schüt-

13 Vgl. Benevolo 1991, 326-330.

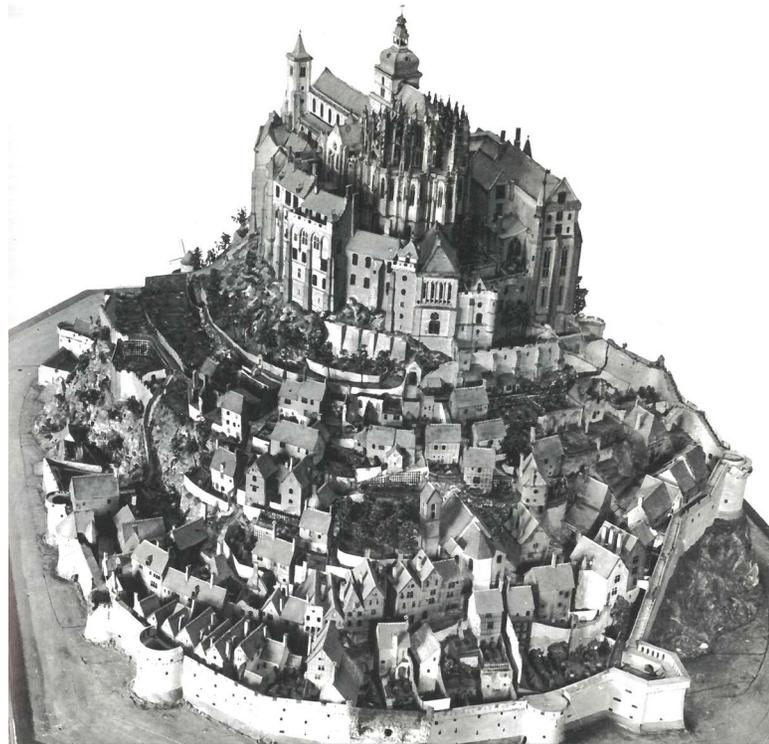


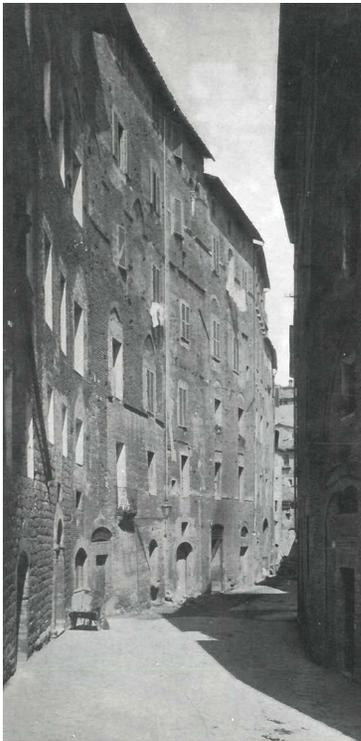
Abb. X Mont Saint Michel, Modell aus dem 18. Jahrhundert

zen, mussten neue Stadtmauern errichtet werden. Dieser Wachstumsprozess fand in

vielen europäischen Städten mehrfach statt.<sup>14</sup>

14 Vgl. Ebda., 337.

Mittelalterliche Städte entwickelten ihre jeweilige Form aufgrund von geographischen und historischen Gegebenheiten. Es gibt kein einheitliches, typisches Stadtbild wie in der



Antike, aber einige, allgemeine Charakteristika.

Die Straßen waren unregelmäßig angelegt, hatten aber ein einheitliches System als Grundlage das gewährleistete, dass man sich zurecht fand. Plätze waren nicht abgeschlossen sondern eng verbunden mit den Straßen in die sie mündeten. Kleine Nebenstraßen dienten ausschließlich dem Verkehr, große Nebenstraßen und Hauptstraßen wurden zudem von Händlern genutzt und boten Platz für Versammlungen. Die Vorderfronten der Gebäude waren zur Straße hin gewandt und prägten ihr Erscheinungsbild. Dahinter befanden sich private Gärten und Innenhöfe.<sup>15</sup>

---

15 Vgl. Benevolo 1991, 352.

Ein wesentliches Merkmal der mittelalterlichen Stadt ist die Koexistenz dreier Machtzentren: das religiöse mit der Kathedrale und dem Bischofssitz, das politische mit dem Rathaus und das des Handels mit seinen Zünften, Kaufmannsvereinigungen und Arkaden.

Öffentliche Ausgaben wurden zum größten Teil für den Bau neuer Stadtmauern verwendet. Deren Errichtung wurde so lange wie möglich hinausgezögert, daher waren mittelalterliche Städte sehr dicht besiedelt.

Die heute noch erhaltenen mittelalterlichen Städte erhielten ihre Form zwischen dem 15. und 18. Jahrhundert, nachdem Größe und Struktur bereits in den vorangegangenen

---

Abb. XI Mittelalterliche Straße in Siena mit ihren fünf- und sechsstöckigen Häusern

nen Jahrhunderten festgelegt wurden.<sup>16</sup>

Metropolen wie das antike Rom oder Athen gab es im Mittelalter nicht, vielmehr zahlreiche etwa gleich große Städte mit einer Fläche zwischen 300 und 600 Hektar und einer geschätzten Einwohnerzahl zwischen 50.000 und 150.000. Trotzdem findet man heute kaum noch erhaltene Stadtstrukturen aus der Zeit des antiken Roms. Im Gegensatz dazu hat der mittelalterliche Städtebau überdauert und bildet heute das Stadtzentrum vieler Metropolen wie etwa London oder Paris.<sup>17</sup>

---

16 Vgl. Ebda., 354-355.

17 Vgl. Ebda., 327-370.



# Renaissance

Mitte des 14 Jahrhunderts war die Kolonialisierung Europas weitgehend abgeschlossen. Es wurden keine neuen Städte mehr gegründet und die bestehenden wurden kaum über die mittelalterlichen Grenzen hinaus erweitert. Der Städtebau in der Renaissance beschränkte sich daher auf Gedankenmodelle über die „ideale Stadt“.

## Pienza

Papst Pius II beschloss im 15. Jahrhundert seinen Geburtsort Corsignano in der Nähe von Siena als eine zeitweilige Residenz für ihn und seinen Hof auszubauen. Zu diesem Zweck ließ er zentral an der Hauptstraße des 6 Hektar großen Städtchens eine Kathedrale errichten. Ihr trapezförmiger

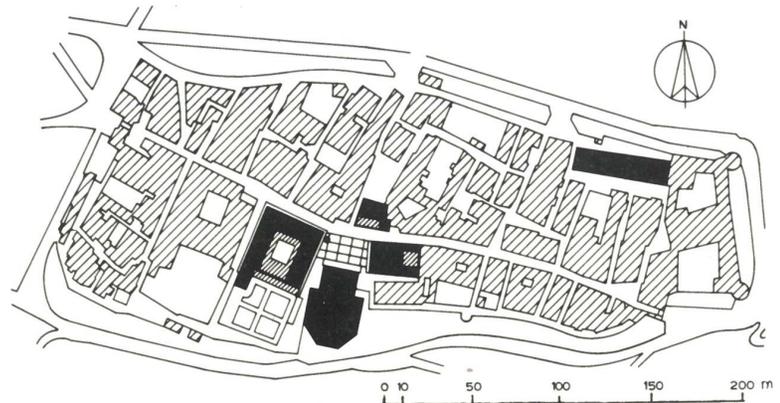


Abb. XII Schwarz eingezeichnet die neu errichteten monumentalen Bauten und das Armenhaus

Vorplatz wird auf den beiden Schrägseiten von zwei neuen Palästen begrenzt. Gegenüberliegend wurde ein Rathaus errichtet mit einem kleinen Platz für die Märkte, um den Kirchenvorplatz von Ständen und Zelten freizuhalten. Außerdem ließ Pius Reihenhäuser für die Armen bauen. Die bedeutenderen Bauwerke heben sich nicht durch ihre Größe, sondern durch ihre größere architektonische Regelmäßig-

keit ab. Durch den feinfühligsten Umgang mit der vorgefundenen Substanz und Umwelt wurde ein harmonisches Gesamtbild der mittelalterlichen Bauten und der Renaissancearchitektur geschaffen.<sup>18</sup>

## Ferrara

Da die mittelalterliche Stadt Ferrara Mitte des 15. Jahrhunderts zu klein wurde, wurde

18 Vgl. Benevolo 1991, 578.



Abb. XIII Plan von Ferrara gegen Ende des 16. Jahrhunderts

sie mit zwei neuen Stadtteilen ergänzt. Der erste befindet sich im Südosten und verläuft entlang eines trockengeleg-

ten Seitenarms des Po. Der längliche, schmale Grundriss wird von einer Hauptstraße durchschnitten, welche durch

zahlreiche Querstraßen mit dem bestehenden Wegenetz verbunden ist.

Der später errichtete Stadtteil erweiterte die Fläche von Ferrara um mehr als das Doppelte von 200 auf 430 Hektar in Richtung Norden. Die neu errichteten Straßen folgten keinem Raster, sondern orientierten sich am bestehenden mittelalterlichen System. Die beiden Hauptstraßen aber kreuzen sich ungefähr im rechten Winkel und entsprechen damit dem antiken römischen System. Ein zentraler 120 mal 200 Meter großer Platz sollte das Zentrum des neuen Stadtteils bilden und eine neue Stadtmauer sollte Schutz vor Angreifern bieten.

Da sowohl der Bevölkerungszunahme als auch das Anwachsen des Reichtums nicht den Prognosen entsprachen, wurde der neue Stadtteil nie fertig gestellt. Aufgrund der Größe kann man bei diesem Beispiel sagen, das zum ersten Mal kei-

ne Stadterweiterung stattfand, sondern eine neue Stadt neben die alte gebaut wurde.<sup>19</sup>

## Rom

Rom war Mitte des 15. Jahrhunderts im Vergleich zu Florenz, Venedig und Neapel zu einer zweitrangigen Stadt geworden. Von den einst zahlreichen Einwohnern waren nur noch 40.000 geblieben, die lediglich einen kleinen Teil der historischen Stadt bewohnten.

1420 wurde der Papstszwanz wieder nach dorthin zurück verlegt und Maßnahmen entwickelt, um Rom in eine große, neuzeitliche Stadt zu verwandeln. Die antiken Anlagen wie Brücken, Straßen, Mauern und Wasserleitungen wurden saniert. Die antiken Bauwerke wurden mit neuen Funktionen belegt. So wurde

<sup>19</sup> Vgl. Benevolo 1991, 600.

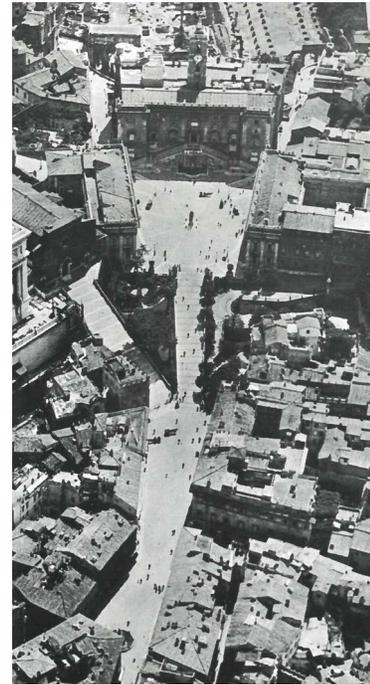


Abb. XIV Das von Michelangelo umgestaltete Kapitol in Rom

aus dem Pantheon eine Kirche und das Kapitol der Sitz der Stadtverwaltung. Trotz aller Bemühungen gelang es im 15. Jahrhundert nicht, Rom



zu der Stadt zu erheben, als die sie geplant war. Sie blieb weiterhin von Florenz und den Höfen Norditaliens abhängig.

Nach und nach wurde auch damit begonnen, das labyrinthartige Straßennetz in den Wohnvierteln zu begradigen .

Anfang des 16. Jahrhunderts wurden die besten Architekten und Künstler nach Rom berufen um die verwahrloste, verwinkelte mittelalterliche Stadt durch neuerrichtete regelmäßige Anlagen zu ersetzen. Ganz im Gegensatz zu Ferrara, wo die neue Stadt neben der alten existieren sollte.

## Piazza del Popolo

Der Kontrast zwischen den gewaltigen Monumenten des antiken Roms und den umliegenden, bescheidenen, gewöhnlichen Häusern, zwischen dem Erhabenen und dem Alltäglichen entwickelte sich zum Merkmal für die neuzeitliche Stadt. Bernini löste den Konflikt zwischen dem Petersdom und der umliegenden Bebauung mit seiner Gestaltung des Petersplatz. Ein großer, freier Platz der den Blick freigibt auf die städtische Struktur und gleichzeitig langsam zum Petersdom hin- und in ihn einführt. Es zeigt eine Stadt, die nicht mehr versucht ihre antike Größe wiederzuerlangen, sondern mit ihren Ruinen

produktiv umzugehen gelernt hat. Erst später, als Rom zu Italiens Hauptstadt wird, wird das Gefüge aus Monumentalem und Banalem wieder aus den Gleichgewicht gebracht.<sup>20</sup>

## Amerika

Als Grundlage für eine neue Stadt diente ein schachbrettartig angelegtes Straßennetz. Um Plätze zu schaffen wurden einige der entstehenden Felder nicht bebaut. Rund um diese Plätze gruppierten sich wichtige Bauten wie Rathaus, Kirche, die Häuser der Kaufleute und jene der reichsten Kolonialisten.

---

20 Vgl. Benevolo 1991, 606-626.

---

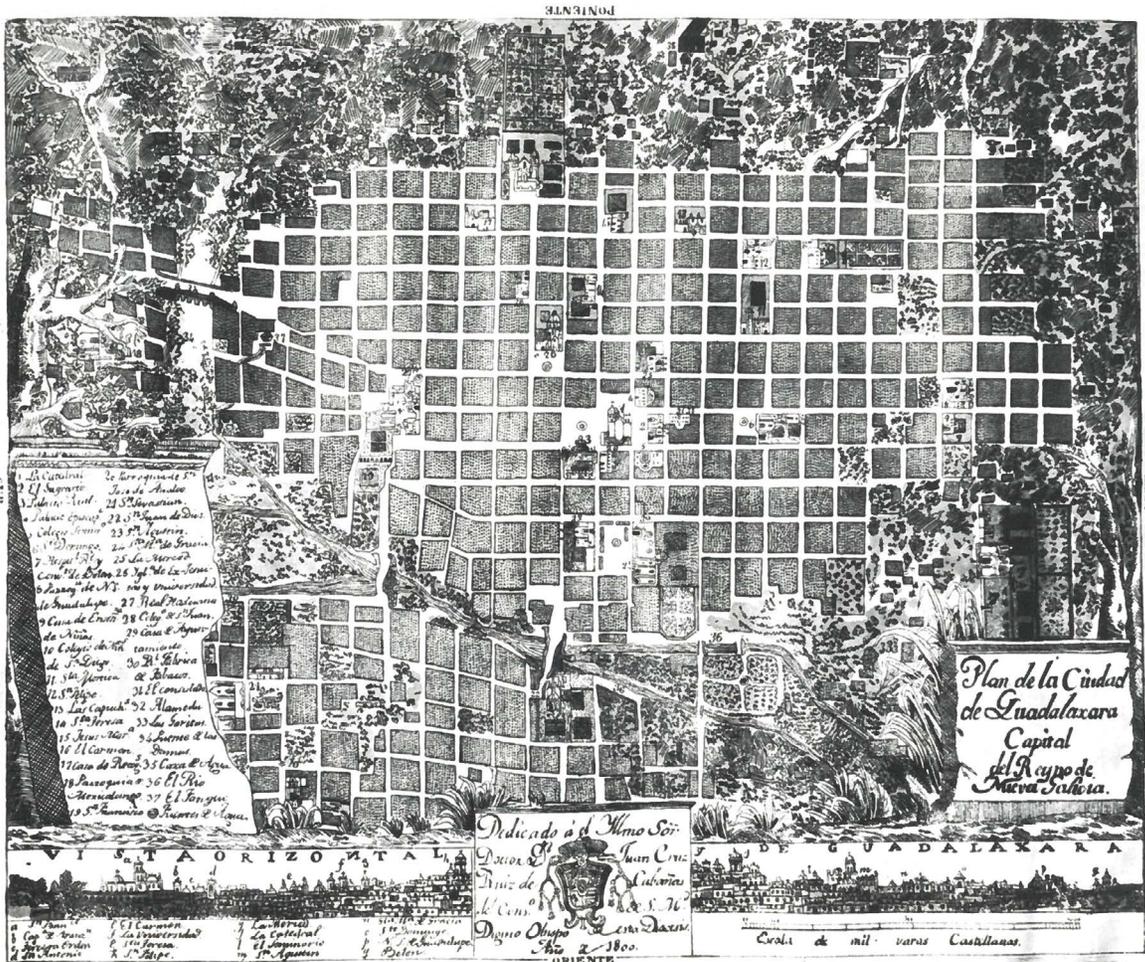
Abb. XV Karte von Rom im 18. Jahrhundert. Die neuen, im 15. und 16. Jahrhundert angelegten, Hauptstraßen und die aus der antike stammenden noch befahrbaren Straßen sind hervorgehoben.

Abb. XVI Piazza del Popolo (auf der folgenden Seite links)

Abb. XVII Petersplatz Anfang 1900 (auf der folgende Seite rechts). Zahlreiche, umliegende Gebäude wurden 1935 abgerissen.







Im Mittelalter wurden Städte dicht bebaut und erst dann erweitert, wenn es unbedingt notwendig war. Im Gegensatz dazu wurden in Amerika die Strukturen oftmals übertrieben groß angelegt, um auf Wachstum vorbereitet zu sein. Dies führte dazu, dass bei weniger Wachstum als prognostiziert, auf den großflächigen Grundstücken oftmals nur bescheidene, eingeschossige Gebäude standen.

Geometrische Regelmäßigkeit und Symmetrie als Gestaltungsprinzipien sind sowohl Grundlage der Renaissance in Europa als auch der Stadtplanung in Amerika. Die Möglichkeiten des Städtebaus in Europa waren räumlich und finanziell begrenzt, so war es den großen Künstlern jener Zeit nur selten möglich ihre

---

Abb. XVIII Plan von Guadalajara in Mexiko



Abb. XIX Eine Straße in Mérida in Venezuela mit einstöckigen Häusern aus der Kolonialzeit

Konzepte zu realisieren. Die drittklassigen Baumeister die nach Amerika auswanderten konnten dort ganze Städte errichten, die sich mit ihrer Formenarmut aber deutlich von der Feinheit und den hohen Ansprüchen in Europa unterschieden.

Die Schachbrettstruktur fand auch im 17. und 18. Jahrhundert für die Kolonialisierung von Nordamerika durch die Franzosen und Engländer Anwendung. Sie gilt als allgemeines, in jedem Maßstab anwendbares Planungswerkzeug in der neuen Kultur, die auf Wissenschaft basiert.<sup>21</sup>

---

21 Vgl. Benevolo 1991, 674-687.



# Barock

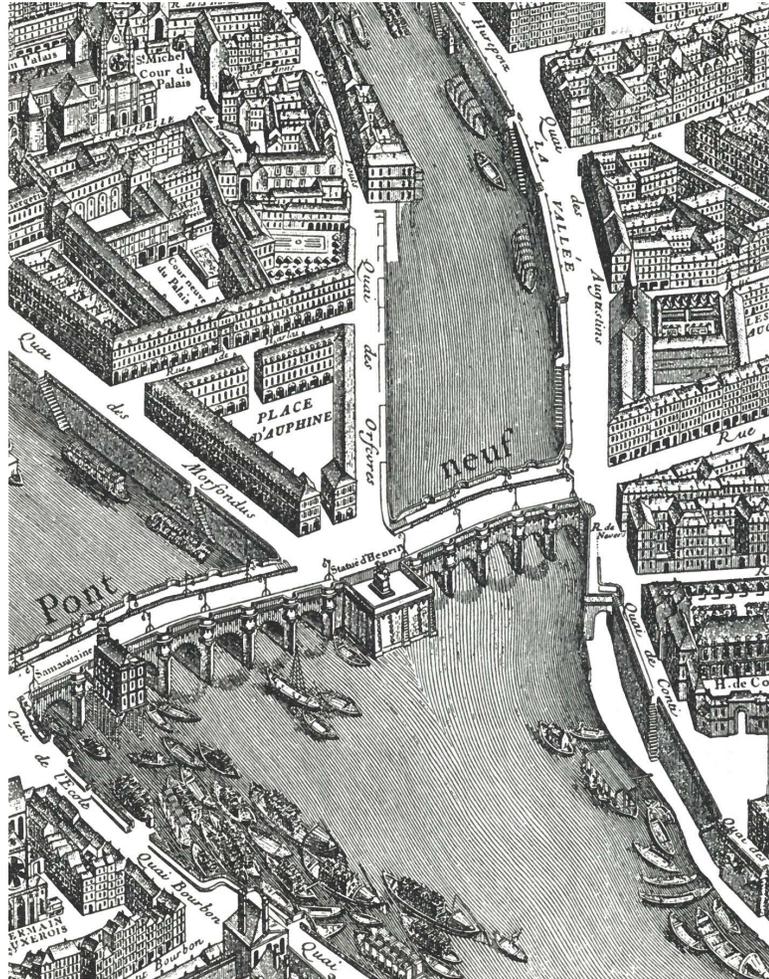
## Paris

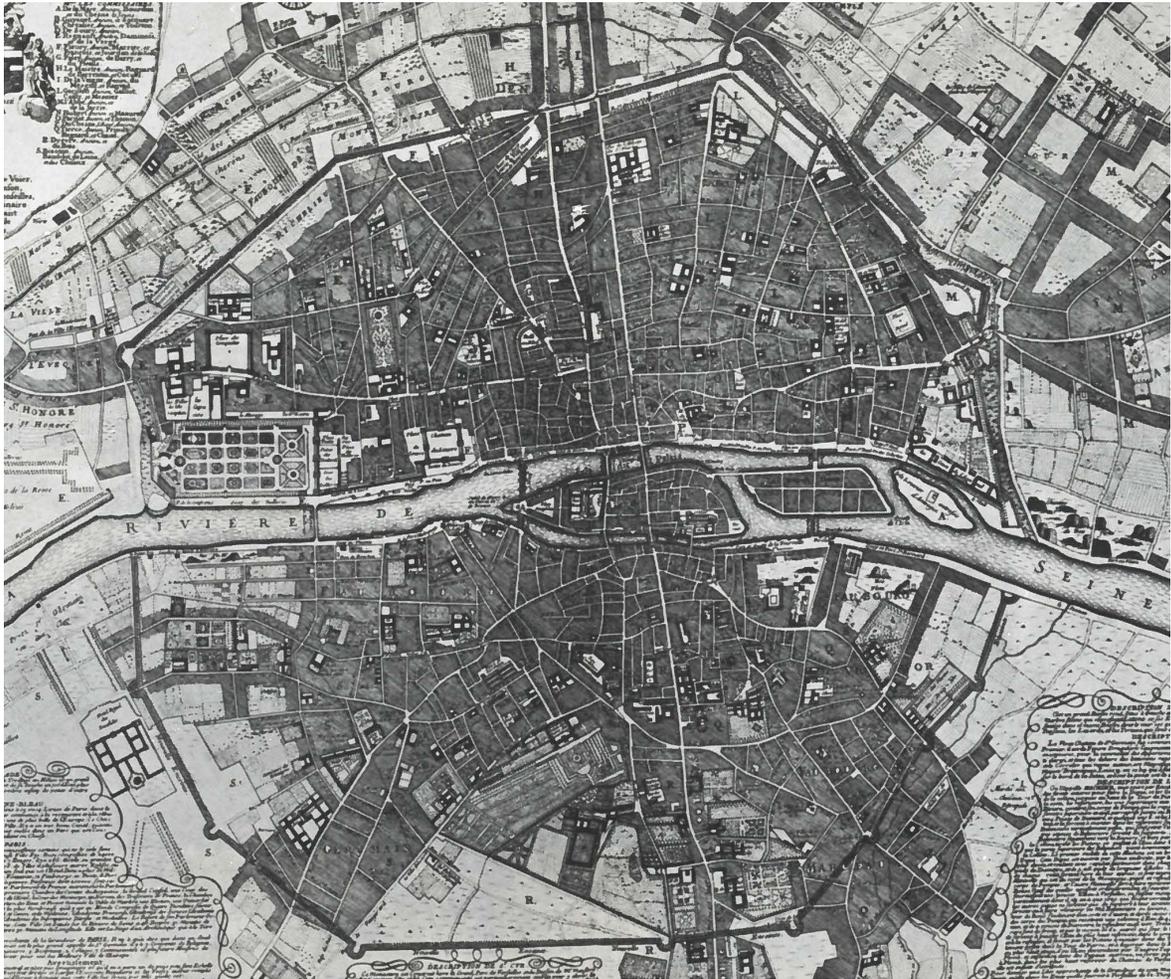
Im 16. Jahrhundert dehnte sich die Bevölkerung von Paris mit 200.000 bis 300.000 Einwohnern über die Stadtmauern hinweg aus. Anfang des 17. Jahrhundert erstellte Heinrich IV. ein umfassendes Programm für Paris, um die Bedeutung der Hauptstadt hervorzuheben. Grundlage waren eine umfassende finanzielle Planung und eigens zu diesem Zweck eingerichtete Ämter mit Fachleuten, die das Projekt betreuten.

Wesentliche Punkte waren zum einen die Erweiterung der Stadtmauer, um die neu entstandenen Vorstädte ein-

---

Abb. XX Gestaltung der Ile de la Cité mit der Place Dauphine und dem Pont Neuf





zugliedern, zum anderen auch die Reorganisation der Versorgungsstrukturen wie Straßen, Kanäle und Wasserleitungen. Außerdem umfasste die Planung die Anlage neuer, geometrisch regelmäßiger Plätze und die Erweiterung beziehungsweise den Neubau von Schlossanlagen.

Durch Kriege verloren die französischen Könige finanzielle Mittel, um das Bauprogramm in dieser Form fortzuführen. Dies gab privaten Spekulanten die Möglichkeit neue Stadtviertel zu errichten.

Die imposanten Schlossgärten wie die in Vaux und Versailles stammen ebenfalls aus dem 17. Jahrhundert. Im Gegensatz zu den italienischen Gär-

Abb. XXI Plan von Paris aus dem Jahr 1697 mit dem geplanten Verlauf der Boulevards rund um die Stadt.

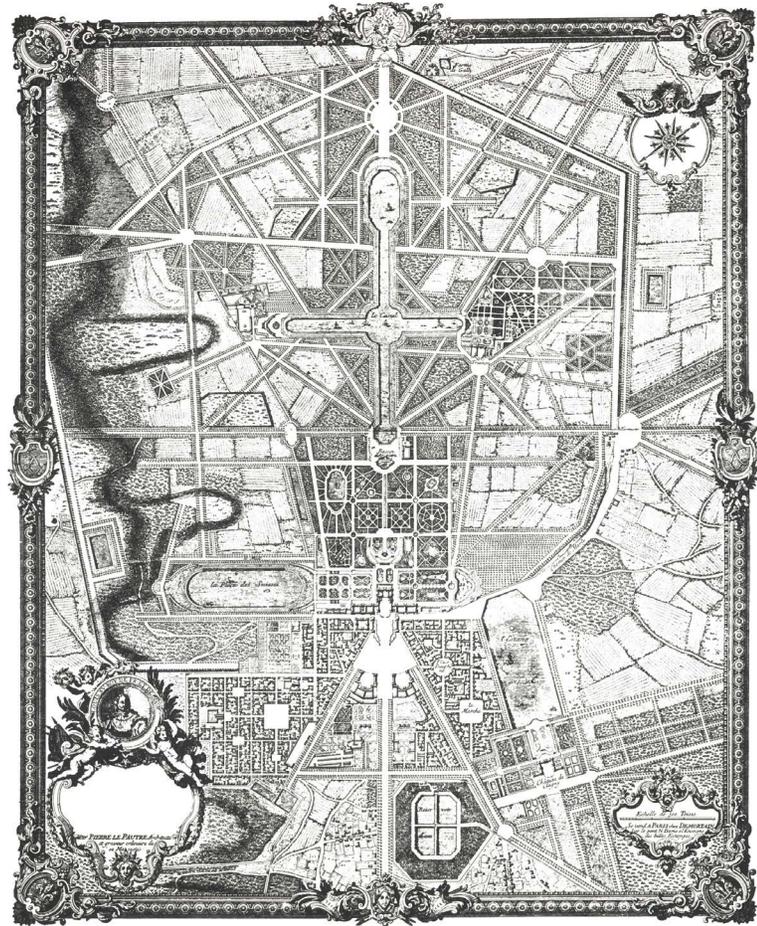
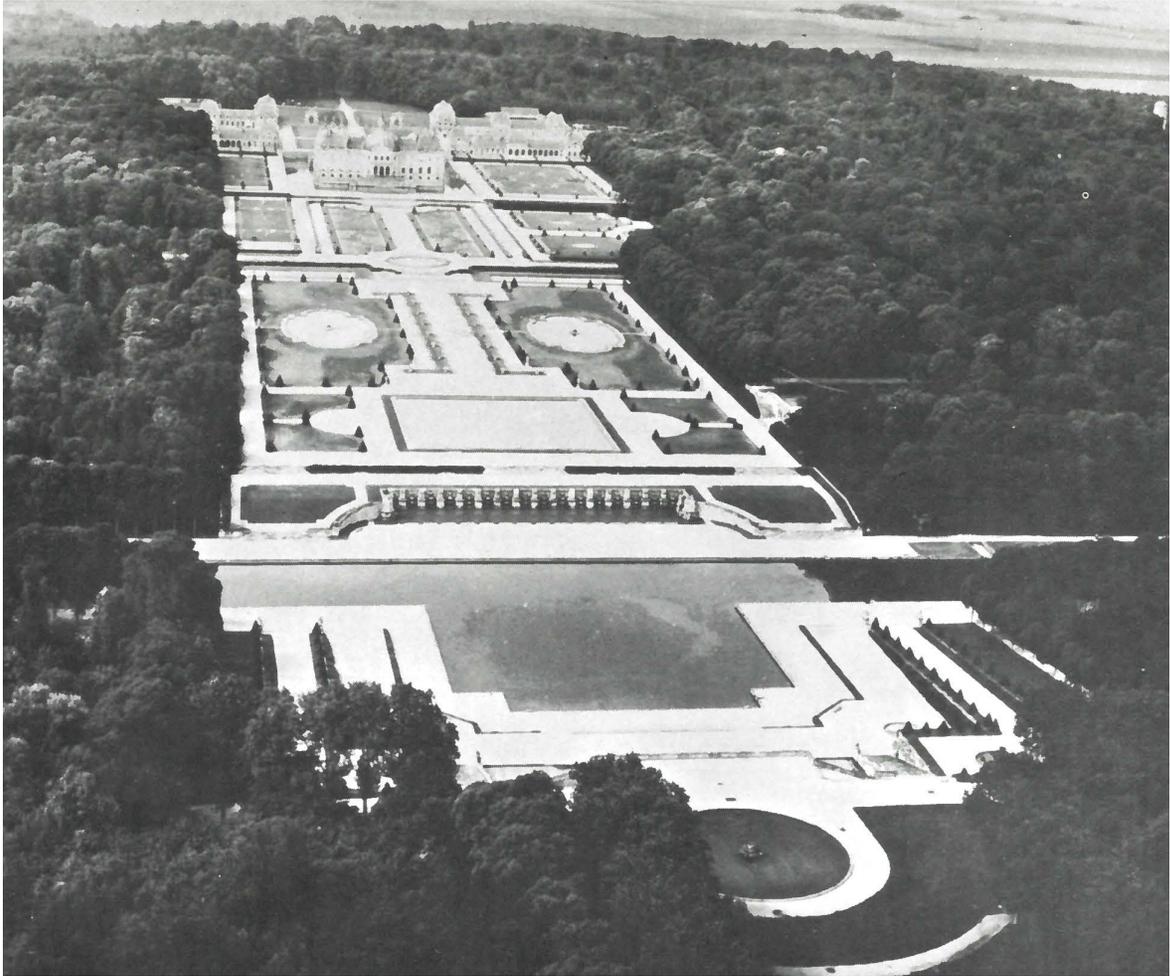


Abb. XXII Plan von Versailles aus der Zeit gegen Ende der Herrschaft Ludwigs XIV



ten, die in Anlehnung an die Hausgröße im Umkreis von zirka 200 bis 300 Metern angelegt wurden, sollten die französischen Gärten mit ihrer immensen Größe die Landschaft darstellen, die bis zum Horizont reichte.

Ludwig XIV. fehlte es an finanziellen Mitteln, um in Paris die mittelalterlichen Stadtteile einschneidend zu verändern. Eine wesentliche städtebauliche Veränderung nahm er aber an den Stadtgrenzen vor. Um die Stadt mit der umgebenden Natur zu verbinden, ließ er die Stadtmauern abreißen und ersetzte sie durch breite Alleen, die sogenannten Boulevards. Die Stadtbevölkerung nahm stetig zu und begann sich rasch über diesen Straßenring auszudehnen. Paris wurde zu

einer offenen Stadt mit etwa 500.000 Einwohnern.<sup>22</sup>

---

Abb. XXIII Park und Schloss Vaux le Vicomte



# Industrielle Revolution

Das Zeitalter der Industriellen Revolution war von starkem Bevölkerungswachstum geprägt. Die niedrige Kindersterblichkeit und das gestiegene Lebensalter trugen das ihre dazu bei.

Immer mehr Bauern zogen in die Städte um dort zu arbeiten, was die Einwohnerzahl der Städte noch mehr ansteigen ließ.

Neue Errungenschaften im Verkehrswesen hatten Einfluss auf die Lebenssituation der Menschen. Fortschrittlichere Straßen, Eisenbahnlinien, schiffbare Kanäle und die Dampfschiffahrt ermöglichten allen Gesellschaftsschichten das Reisen und selbst schwere

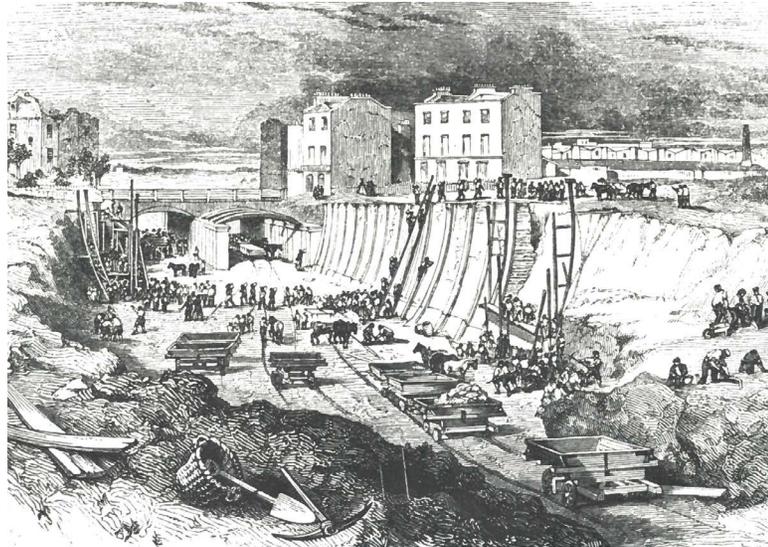
Güter konnten einfach transportiert werden. Zudem war es den Menschen nun möglich, an einem Ort zu wohnen und an einem anderen zu arbeiten.

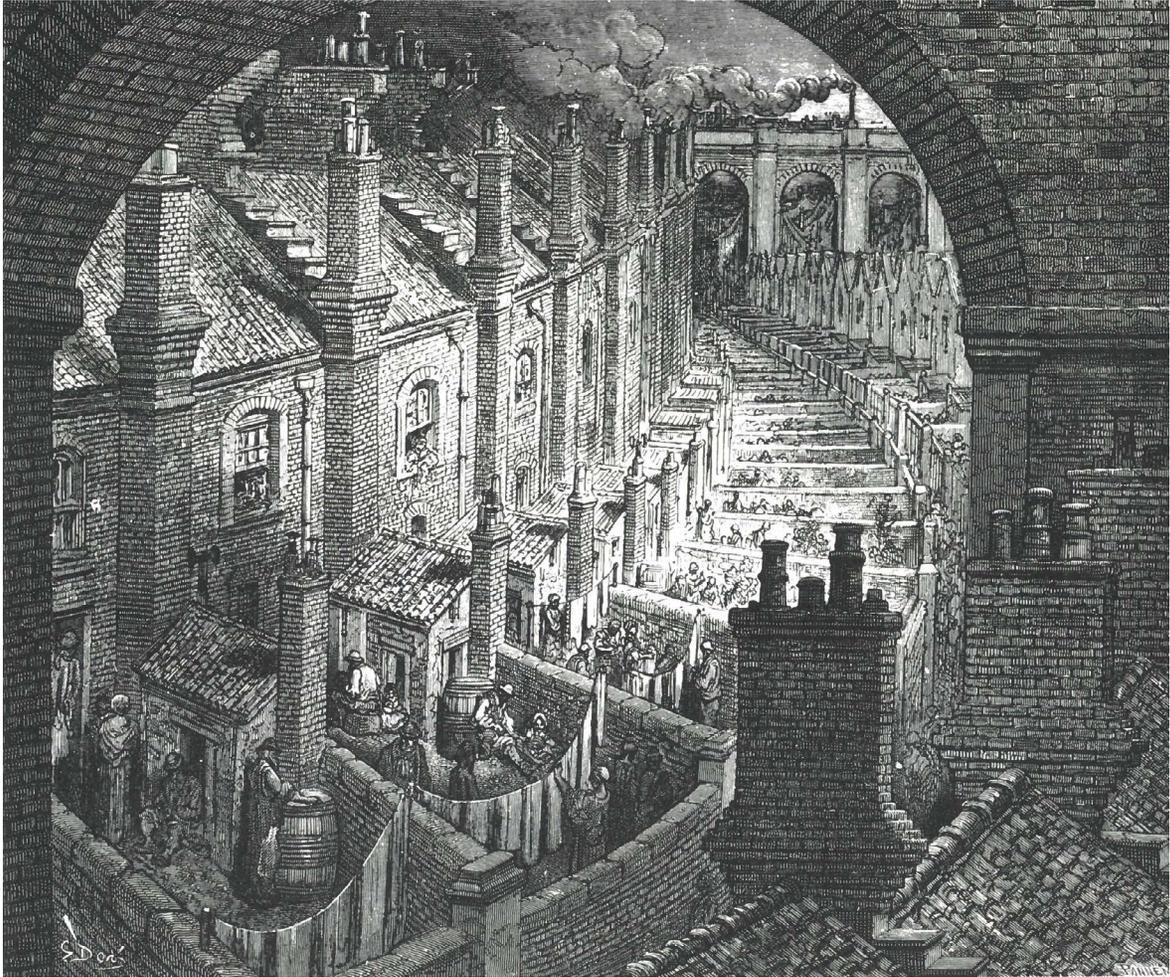
Die Zeit war von Veränderung und Schnelligkeit geprägt. Tiefgreifende Prozesse fanden innerhalb weniger Jahrzehnte

statt und die Gesellschaft musste lernen, dass nichts für immer Bestand hat und für Probleme keine endgültigen Lösungen gefunden wurden.

Das politische Denken änderte sich, die öffentliche Kontrolle über die bauliche Gestaltung der Umwelt wurde als nicht

Abb. XXIV Baustelle der Eisenbahnlinie London-Birmingham im Jahr 1836





mehr zeitgemäß betrachtet. Die Regierung begann Grundstücke zu verkaufen um ihre Schulden zu bezahlen, die Käufer konnten ohne Reglementierung bauen und stürzten die Städte ins Verkehrschaos. Die unkontrollierte Stadtentwicklung führte in einigen Fällen sogar zu gesundheitsgefährdenden Zuständen für die unteren Klassen. Einige aufgeklärte Vertreter der herrschenden Klasse wollten die Zustände in den Industriestädten durch Reformen verbessern.<sup>23</sup>

---

23 Vgl. Benevolo 1991, 781-783.

---

Abb. XXV Ein Armenviertel in London,  
Stich von 1872



## Die post-liberale Stadt

Nach der Revolution Mitte des 19. Jahrhunderts wurde ein neues Modell der Stadtplanung entwickelt. Staatliche Verwaltungsorgane ließen öffentliche Baumaßnahmen durchführen und legten etwas enger gesteckte Grenzen für

die Bauherren fest. Innerhalb dieses Rahmens konnten sie sich aber nach wie vor frei entfalten.

Die Grenzen zwischen der Verfügungsgewalt der öffentlichen Verwaltung und der privaten Grundstücksbesitzer wurden klar definiert. Die Verwaltung erhielt die notwendigen Flächen um die städtische Infrastruktur zu gewährleisten.

Dort errichtete sie das Verkehrsnetz mit Straßen, Plätzen und Eisenbahnlinien, aber auch Wasserleitungen, Kanalisation und in weiterer Folge Strom, Gas und Telefon. Die übrigen Flächen standen den Besitzern zu freien Verfügung und konnten bebaut werden. Wollte die Verwaltung Parks oder öffentliche Gebäude wie Schulen oder Krankenhäuser errichten, mussten sie diese

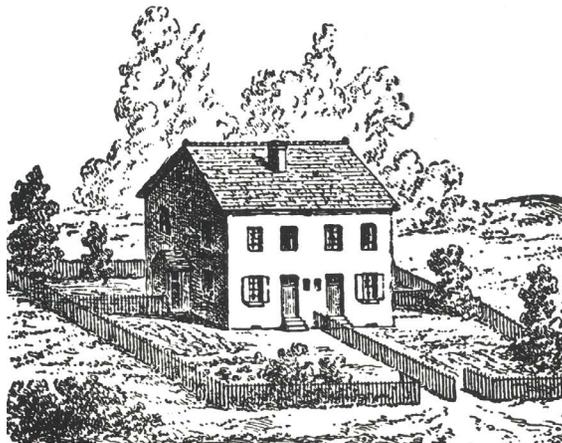
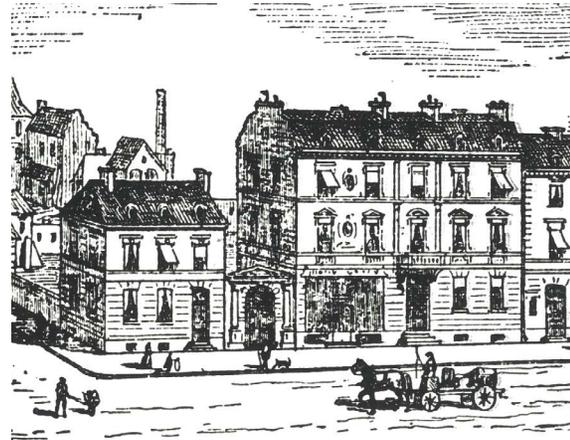


Abb. XXVI Die zwei Haustypen der Städte des 19. Jahrhunderts.



Grundstücke wie alle anderen auf dem freien Markt erwerben.

Der jeweilige private oder öffentliche Besitzer des Grundstücks entschied frei, was darauf errichtet wurde. Lediglich die Ausmaße im Verhältnis zur

Umgebung wurden mithilfe von Verordnungen festgelegt.

Die Straßenfront definierte die Grenze zwischen dem öffentlichen und privaten Bereich. Im Stadtkern befanden sich die Häuser direkt an der Straße, dies war gut geeignet für die

Läden in den Erdgeschossen. Die darüber liegenden Wohnungen hatten jedoch unter dem Straßenlärm und der mangelnden Belichtung und Belüftung zu leiden.

Am Stadtrand dienten die Grundstücke im Wesentlichen Wohnzwecken, die Gebäude konnten deshalb von der Straße abgerückt und die Unannehmlichkeiten der Stadtkernwohnungen vermieden werden. Ökonomisch war es für Grundstücksbesitzer egal, ob sie eine wenig dichte Bebauung für die Oberschicht errichteten oder mehrstöckige Reihenhäuser für die unteren Schichten.

Die Stadt und ihre Strukturen boten nicht mehr ausreichend Platz für Lagerhäuser und Industrieanlagen, die Raum für Wachstum benötigten, daher wurden sie in einem dritten,

Abb. XXVII Eine Arbeitersiedlung an der Peripherie einer englischen Stadt



um die Stadt umlaufenden Bereich angesiedelt. Je mehr sich die Stadt ausdehnte, umso weiter wurde dieser Bereich in das Umland gedrängt.

Die Verwaltung versuchte die offensichtlichsten Mängel der post-liberalen Stadt zu kompensieren, nämlich die übermäßige Dichte und das Fehlen von leistbarem Wohnraum für die unteren Schichten. Die natürliche Landschaft befand sich durch die schiere Größe der Stadt in unerreichbarer Distanz, weshalb Parks als Ersatz angelegt wurden. Auch die mit öffentlichen Geldern errichteten Arbeitersiedlungen reichten nicht aus, um die Probleme zu beseitigen.

Gebäude waren in der post-liberalen Stadt nach Bedarf austauschbare und veränderbare Gebilde, lediglich bedeutende Monumente und Plätze

blieben erhalten, da sie die ästhetische Qualität des Stadtbildes positiv beeinflussten. Leider änderten sie nichts an der grundlegenden Hässlichkeit der Städte.<sup>24</sup>

---

24 Vgl. Benevolo 1991, 813-828.



# Die moderne Stadt

Für die Architekten der Moderne war es nicht ausreichend, wie bisher aus den vergangenen Stilen zu wählen und so kreierten sie eine neue Sprache. Die Maler jener Zeit hörten auf die Wirklichkeit möglichst realitätsnah abzubilden und begannen Farben und Formen zu lösen und den einzelnen Bestandteilen eine eigene Qualität zuzuordnen.

Neue Entwicklungen, die die Stahlverarbeitung vereinfachten, ermöglichten bessere Maschinen, längere Brücken und höhere Wolkenkratzer.<sup>25</sup>

Im 19. Jahrhundert hielt die Elektrizität als Energiequelle und mit ihr zahlreiche Erfin-

25 Vgl. Benevolo 1991, 889.

dungen Einzug. Gemeinsam mit der Entwicklung des Verbrennungsmotors sorgten sie für die Veränderung der Infrastruktur der Städte. Plötzlich wurden Strom-, Gas- und Telefonleitungen benötigt, Platz für Straßen um das vermehrte Verkehrsaufkommen zu bewältigen, aber auch Raum für die U-Bahn. All diese Neuerungen mussten in die Strukturen der knapp bemessenen post-liberalen Stadt gezwängt werden und das in einer Zeit, in der sich Städte zunehmend schneller ausbreiteten.<sup>26</sup>

Die Architekten der Moderne begannen die Abläufe der modernen Stadt zu analysieren und teilten sie in vier wesentliche Grundbereiche ein: Wohnen, Arbeiten, Kultivierung von Geist und Körper und Fortbewegung. Sie tauschten sich über Erkennt-

26 Vgl. Ebda., 892.

nisse aus und versuchten in der Gemeinschaft Lösungen zu entwickeln.

In erster Linie kritisierten Sie die Fokussierung der post-liberalen Stadt auf den Handel und Verkehr.

Landwirtschaft, Industrie und Handel sollten ihrer Meinung nach als gleichwertig gelten, dem Wohnen und Freizeitaktivitäten sollte mehr Bedeutung zu Teil werden. Parks und Anlagen für Sport und Spiel sollten über das gesamte Stadtgebiet verteilt werden und zusammenhängende Bereiche bilden, im Gegensatz zur bürgerlichen Stadt, wo die Grünanlagen lediglich einzelne Inseln darstellten.<sup>27</sup>

Das Verkehrssystem der sogenannten „Korridorstraßen“ mit Fahrbahnen für alle Verkehrs-

27 Vgl. Ebda., 909.

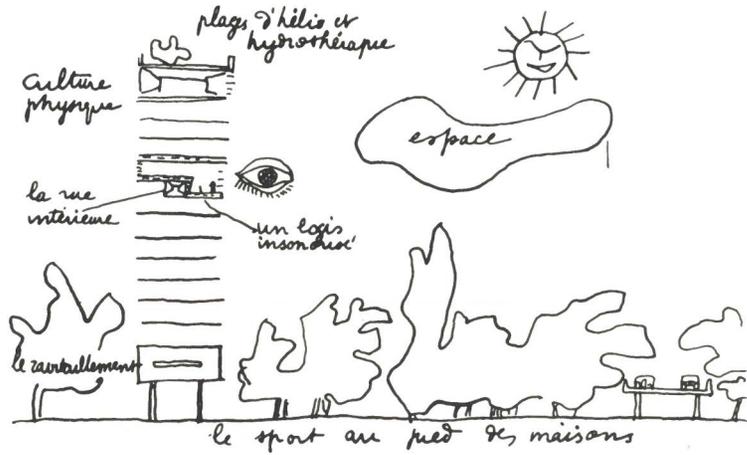


Abb. XXVIII Querschnitt eines Gebäudes der „Ville Radieuse“

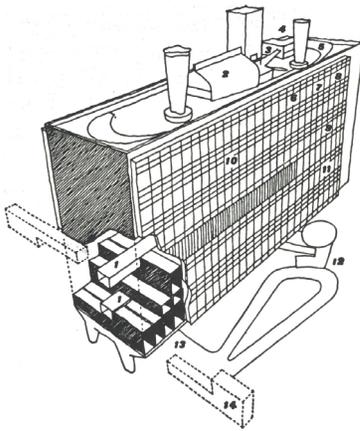


Abb. XXIX Unité d'Habitation

mittel und angrenzenden Gehwegen sollte durch getrennt verlaufende Verkehrswege ersetzt werden. Fußgänger, Radfahrer, langsame und schnelle Fahrzeuge sollten sich jeweils auf eigenen Wegen fortbewegen.

Weiters war den Architekten der Moderne vor allem die Spekulation mit Grund und Boden in den Städten ein Dorn

im Auge. Ihrer Meinung nach konnte dem nur Einhalt geboten werden, wenn der private Grundbesitz abgeschafft und alles wieder durch die öffentliche Hand kontrolliert wird.

Die Stadtstruktur wurde in ihr kleinstes Element, die Wohnung, zerlegt. Als Grundelement wurden einer bestimmten Anzahl von Wohnungen, zusätzliche Elemente wie Kindergarten und Parks zugeordnet. Ein Beispiel dafür ist das System der Unité d'Habitation von Le Corbusier. Diese Module konnten zu beliebig großen Strukturen addiert werden, ohne das Verhältnis zu verändern. Die Stadt sollte aus diesen Großstrukturen gebildet werden, welche mehr Homogenität gewährleisteten und trotzdem abwechslungsreich gestaltet werden konnten.<sup>28</sup>

28 Vgl. Benevolo 1991, 911-929.

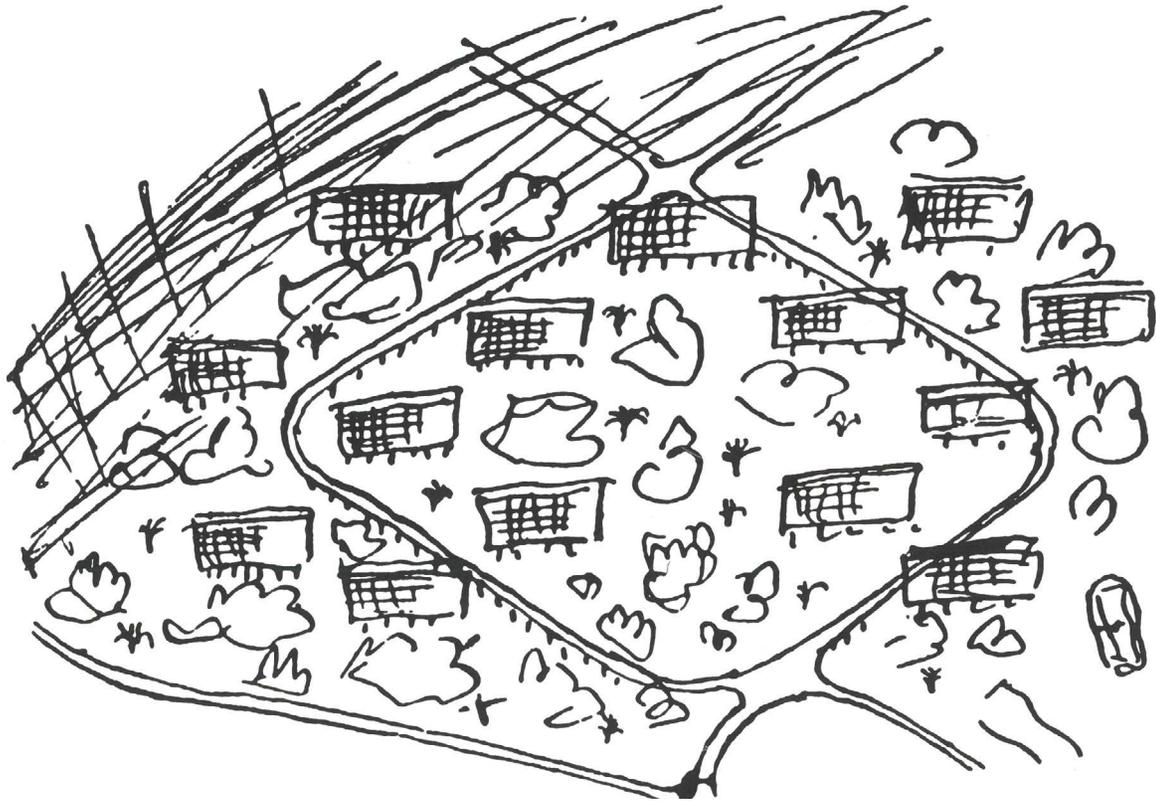


Abb. XXX Mehrere Unité d'Habitation auf ausgedehnten Grünanlagen bilden einen Stadtteil

Die Entwicklungen der Moderne haben teilweise in die heutige Stadtgestaltung Einzug gehalten, teilweise wurden sie jedoch auch abgeschafft.

Das Problem der privaten Grundeigentümer bleibt bis heute bestehen.

Das Prinzip der Funktionstrennung hat sich durchgesetzt, seit den Dreißiger Jahren werden in den Bebauungsplänen Gebiete in Wohnen, Gewerbe und Industrie zониert. Dies ermöglichte eine Entflechtung der Nutzungen und reduzierte die störenden Einflüsse aufeinander.

Das Prinzip der Unités d' Habitation konnte nur in einzelnen Fällen realisiert werden, dort galt es als architektonisches Meisterwerk, welches sich jedoch nicht durchsetzen konnte.

Die Architekten der Moderne kritisierten die Tatsache, dass die Bautätigkeit in den Städten im Wesentlichen von privaten Spekulanten bestimmt wurde. Dieser Sachverhalt änderte sich zwar nicht, aber auch die öffentliche Hand begann Gebäude zu errichten, um günstigen Wohnraum für die Arbeiter zu schaffen. Da es sich häufig um große, zusammenhängende Grundstücke handelte, konnten die Architekten die Theorien der Moderne anhand ganzer Siedlungen und Stadtteile in der Praxis überprüfen und nach und nach verbessern.<sup>29</sup>

---

29 Vgl. Benevolo 1991, 945-946.





## Die heutige Situation

Die meisten Städte der heutigen Zeit können als menschenfeindlich betrachtet werden. Sie huldigen dem Autoindividualverkehr und haben das soziale Leben in der Stadt mehr oder minder abgeschafft.

„Die Stadt der Geschwindigkeit ist die Stadt des Erfolges“<sup>30</sup>

verkündete einst Corbusier. Das Straßenbild ist geprägt von breiten Fahrstreifen, Abbiegespuren und Park- statt Grünstreifen. Die Gebäude sind mit ihren großteiligen Fassaden auf das rasche Vorbeifahren von Autos angepasst, aus der Sicht eines Fußgängers wirken sie langweilig und ma-

chen das zu Fuß gehen mühsam und uninteressant.

Doch in den letzten Jahren findet ein Umdenken statt. Die Grundsätze Lebendigkeit - Sicherheit - Nachhaltigkeit - Gesundheit rücken mehr und mehr in den Fokus der Stadtplaner. Zahlreiche Projekte der jüngeren Zeit zeigen, dass sich mit gezielter Stadtplanung der Autoindividualverkehr deutlich verringern lässt.

Ein großes Erdbeben in San Francisco zerstörte im Jahr 1989 eine der Hauptverkehrsrouten in die Innenstadt. Während der Planungsarbeiten zum Wiederaufbau stellte man fest, dass der Verkehr auch ohne diese Straße funktionierte. Anstelle der Straße wurde ein breiter, begrünter Boulevard errichtet, der mit großzügigen Rad- und Gehwegen zum Verweilen einlädt.

Ein weiteres Beispiel ist New York. Dort konnte durch das Anlegen von Radfahrstreifen die Zahl der Radfahrer verdoppelt werden.

Es zeigt sich also, dass schon mit verhältnismäßig kleinen, gezielten Eingriffen auch bei bestehenden Stadtstrukturen das Verhalten der Bürger positiv beeinflusst werden kann.<sup>31</sup>

---

30 LeCorbusier 2015, 145.

---

31 Vgl. Gehl 2016, 14-23.



# Case Studies 03

---



# HafenCity Hamburg

Fläche: 157ha  
Einwohner: 14.000  
Einwohner/km<sup>2</sup>: 11.000

Wohnungen: 7.000  
Arbeitsplätze: 45.000  
Baubeginn: 2001  
Fertigstellung: 2030

Besonderheiten:  
Der öffentliche Raum nimmt ca.  
73% des gesamten Gebietes ein.  
Die HafenCity wird von Kanälen  
des ehem. Hafens durchzogen.

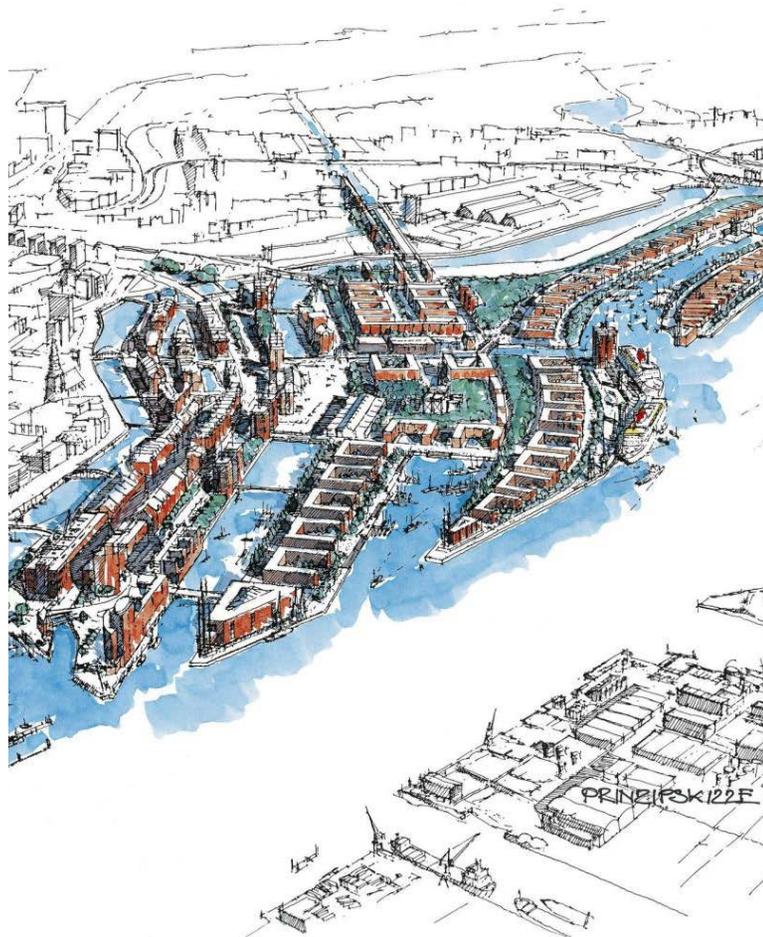


Abb. XXXI Lageplan Entwurf 1979 von Architekten Gerkan, Marg und Partner

Die Hafencity Hamburg wird nach ihrer Fertigstellung die Fläche der Hamburger City um 40% erweitern. Durch die Neunutzung der zentral gelegenen Industriebaufläche und die einhergehende Verdichtung in der Innenstadt können bereits durch den Standort wesentliche Grundsätze der Nachhaltigkeit erfüllt werden. Die Bebauungsdich-

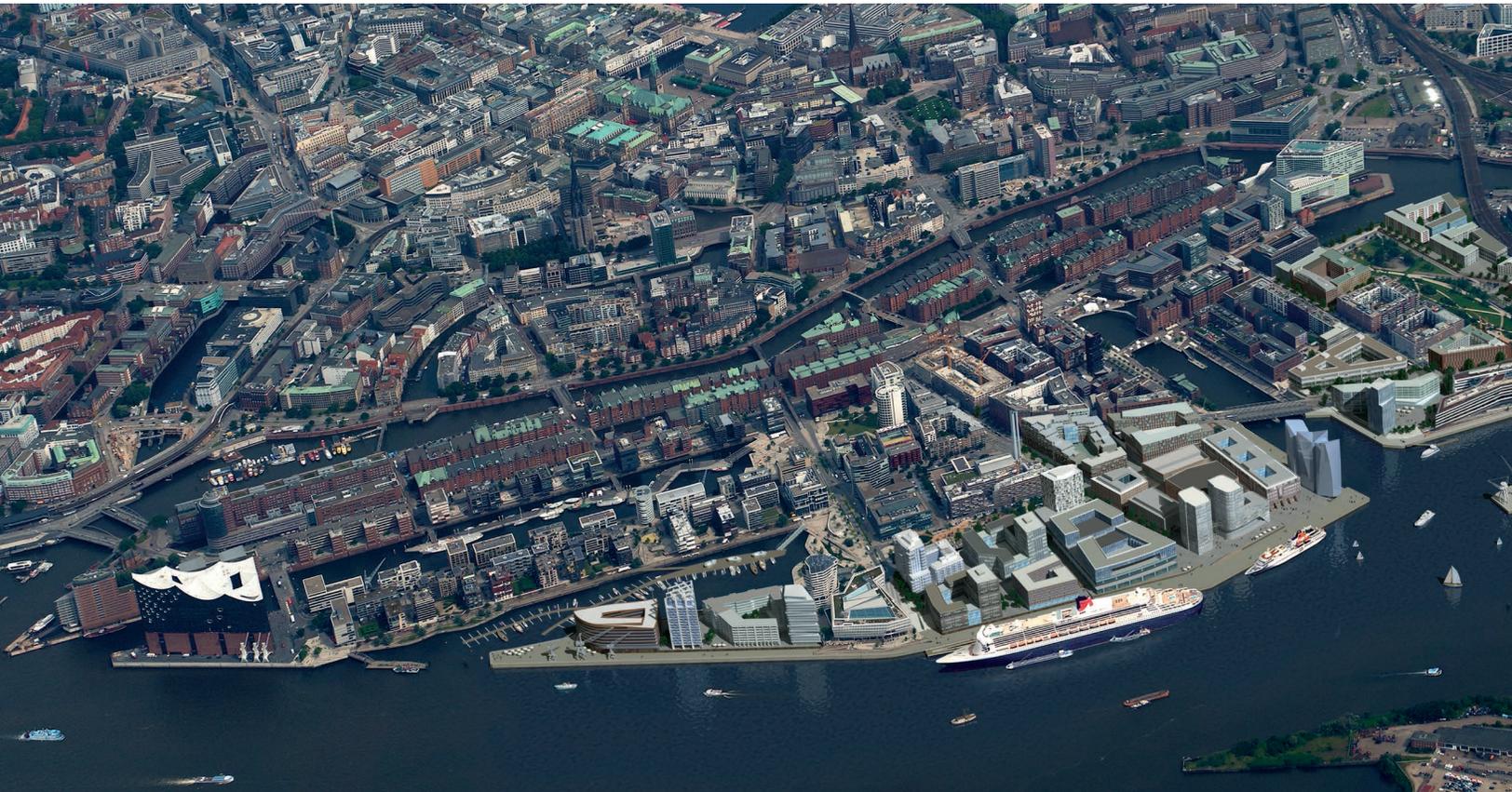
te liegt quartierabhängig zwischen 3,7 und 5,7 GFZ und entspricht in etwa der Dichte gewachsener, europäischer Stadtzentren.<sup>32</sup>

Für das 157 ha große Areal wurde ein zeitgemäßes Konzept entwickelt, das sowohl Arbeiten als auch Wohnen am

<sup>32</sup> Vgl. Hafencity Hamburg GmbH 2014 Nachhaltigkeit, 46.

selben Ort ermöglicht. Einrichtungen für Kultur, Freizeit, Einzelhandel und Tourismus runden die feinkörnige Nutzungsmischung ab, die neue Maßstäbe für die Stadtentwicklung setzen soll.

Die bestehenden, großteils eingeschossigen Schuppen wurden bis auf wenige Ausnahmen abgebrochen und



durch Neubauten mit der Zielsetzung der ökologischen Nachhaltigkeit ersetzt. Parks, Plätze und Promenaden schaffen zusammen mit den Gebäuden eine neue Einheit die sich unter anderem an Sichtlinien der inneren Stadt, den alten Hafenstrukturen und Bestandsgebäuden orientiert. Besonders ist auch die Verwendung des typischen, roten

Klinkers, vor allem im Nahbereich der Speicherstadt.<sup>33</sup>

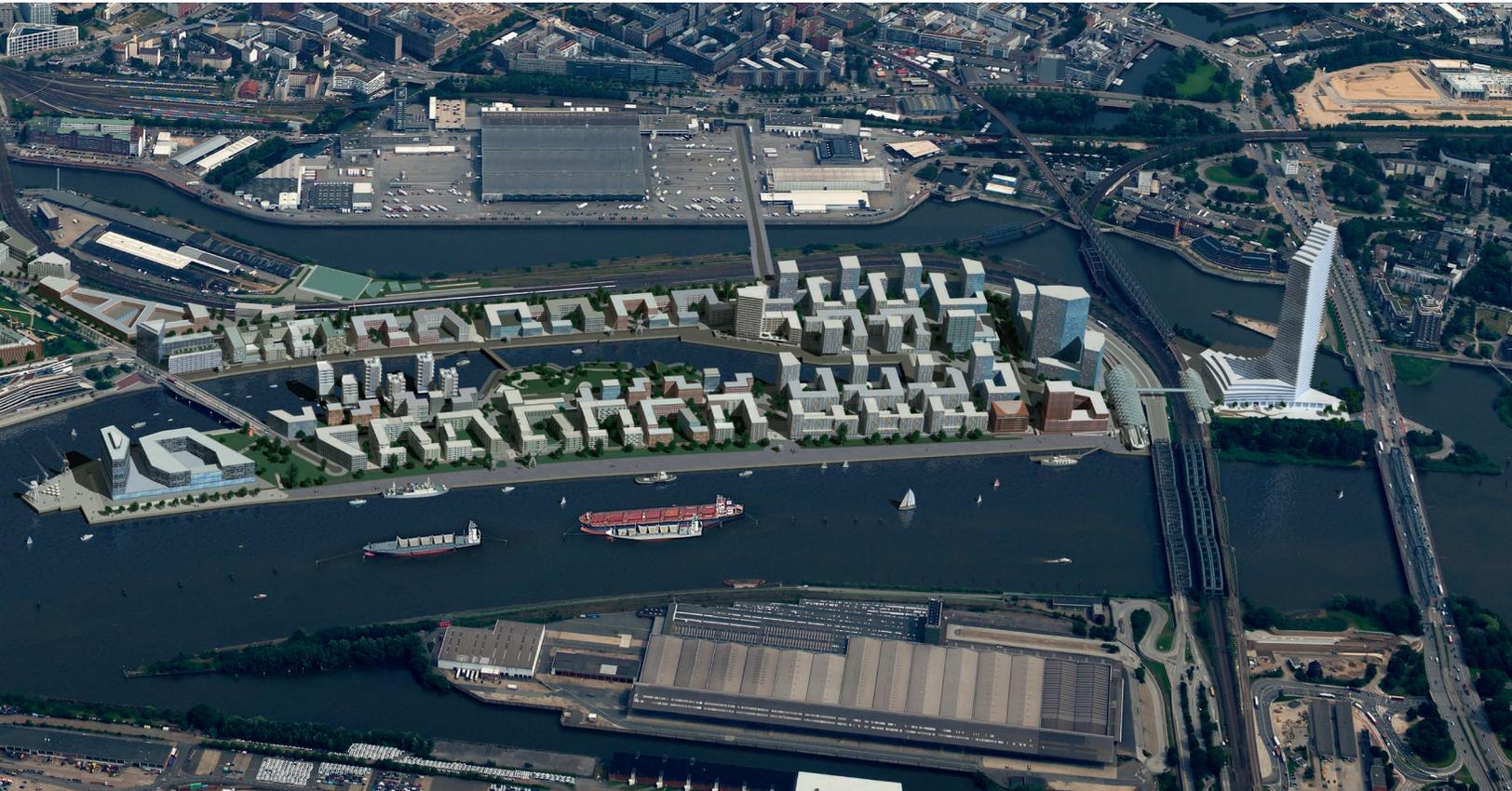
Die Grundlage für die Entwicklung der HafenCity bildet der im Jahr 2000 beschlossene Masterplan von Kees Christiaanse und ASTOC. 2010 wurde der östliche Bereich überarbeitet, um den geän-

33 Vgl. Hafen City Hamburg GmbH 2014 Projekt, 8.

dernten Rahmenbedingungen gerecht zu werden. Die HafenCity Hamburg GmbH versucht mit intensiven öffentlichen Diskussionen die Bürger und deren Vorstellungen in den Planungsprozess einzubinden.

Das Gesamtkonzept des Masterplans wird mithilfe von städ-

Abb. XXXII





tebaulichen Wettbewerben, Freiraumwettbewerben, Bebauungsplänen und architektonischen Wettbewerben immer präziser definiert.<sup>34</sup> Für Hamburg war es wesentlich, dass die HafenCity trotz ihrer Größe und der zahlreichen Planer kein wirres Konglomerat aus Einzelprojekten wird.

Daher werden alle Bebauungspläne von einer eigens gegründeten Kommission für Stadtentwicklung parteiübergreifend beraten und konkrete Bauaufgaben bis zum Erlangen der Baugenehmigung eng betreut.

Bei Grundstücken mit vorgesehener Wohnnutzung werden mittels Wettbewer-

---

<sup>34</sup> Vgl. Hafen City Hamburg GmbH 2014 Masterplan, 12-13.

---

Abb. XXXIII

Abb. XXXIV

ben Entwürfe ermittelt. Un-typisch dabei ist, dass nicht der höchste erzielbare Verkaufspreis ausschlaggebend ist, sondern besonderer Wert auf die Qualität der Nutzungskonzepte gelegt wird.

Bürobauten werden in der Regel nicht ausgeschrieben, stattdessen können sich interessierte Unternehmen bewerben. Voraussetzung ist jedoch, dass sie mindestens 60-70% des Gebäudes selbst nutzen.

Im Oktober 2014 waren bereits 56 Projekte fertiggestellt, weitere 49 Vorhaben in Bau oder Planung. In den 13 Jahren seit Baubeginn 2001 konnten 1.500 Wohnungen errichtet werden und 500 Unternehmen, darunter Greenpeace,



---

Abb. XXXV

Abb. XXXVI



BP und Hanjin Shipping, angesiedelt werden.<sup>35</sup>

Besonderer Wert wurde auch auf die Reduzierung von Straßen und Straßenebenenflächen gelegt. Deren Flächenanteil in der HafenCity beläuft sich auf nur 24% der Landfläche, in der Hamburger Innenstadt sind es 40%. Ein wesentlicher Aspekt war es zudem, ausreichend öffentlich zugängliche Freiflächen zu schaffen die mit 38% der Landfläche zur Verfügung stehen.<sup>36</sup>

Die Lage zwischen Elbe und historischer Innenstadt ermöglicht eine maritime Urbanität mit besonderem Flair. Um den Hochwasserschutz zu gewährleisten ohne den Zugang zum

---

35 Vgl. Hafen City Hamburg GmbH 2014 Projekt, 8-11

36 Vgl. Hafen City Hamburg GmbH 2014 Nachhaltigkeit, 46-47.

---

Abb. XXXVII

Abb. XXXVIII

Wasser zu verlieren, wurde im Gegensatz zu vielen anderen Hafenprojekten auf die Errichtung von Deichen verzichtet. Das Gebiet wurde auf 8-9m ü. NN angehoben und bewahrt so das hafentypische Erscheinungsbild.<sup>37</sup> Durch diese Maßnahmen war es möglich, hochwassergeschützte Tiefgaragen in die Gebäudesockel zu integrieren. Oberirdische Stellplätze sind nicht zulässig und nehmen daher keinen wertvollen öffentlichen Raum ein. Die Anbindung an das Hamburger U-Bahn-Netz ist durch drei neue Stationen ausreichend gegeben und wird durch zahlreiche Busstationen und drei Fähranleger ergänzt. Um den neuen Stadtteil auch für Radfahrer und Fußgänger attraktiv

---

37 Vgl. Hafen City Hamburg GmbH 2014 Projekt, 8.

---

Abb. XXXIX

Abb. XL (auf der folgende Seite)



zu gestalten, verlaufen 70% ihrer Wege abseits des Autoverkehrs auf Promenaden, Stegen und Plätzen, 30% davon sogar direkt am Wasser. In Zukunft soll mit Car-Pools, Elektromobilität und drastisch reduzierten Stellplatzflächen der Individualverkehr immer weiter aus

der HafenCity verschwinden. Ziel ist eine Reduktion auf 20 bis 25%, im Vergleich dazu liegt dieser Wert in Hamburg im Durchschnitt bei 47%.<sup>38</sup>

---

38 Vgl. Hafen City Hamburg GmbH 2014 Nachhaltigkeit, 47.



LOTH LORIËN

loth loriën





# Seestadt - Aspern

Fläche: 24 ha  
 Einwohner: 20.000  
 Einwohner/km<sup>2</sup>: 8.163

Wohnungen: 10.500  
 Arbeitsplätze: 20.000  
 Baubeginn: 2013  
 Fertigstellung: 2028

Besonderheiten:  
 Der öffentliche Raum nimmt ca. 50% des gesamten Gebietes ein, im Zentrum liegt ein angelegter See.



Abb. XLI Erschließungsstruktur Seestadt



Die Seestadt bezeichnet sich selbst als „Stadt der kurzen Wege“. Die Nutzungsmischung aus Wohnen, Nahversorgung, Arbeiten und Kultur soll den Bewohnern die Deckung ihrer täglichen Bedürfnisse in ihrem unmittelbaren Umfeld ermöglichen. Im Gegensatz zu vielen anderen aktuellen Stadterweiterungs- und Stadtverdichtungsprojekten setzt Aspern im Bereich Arbeiten ebenfalls auf Vielfalt. So soll es neben Dienstleistungen, Forschung und Entwicklung auch produzierendes Gewerbe in der Seestadt geben.<sup>39</sup>

39 Vgl. Aspern Development AG (Hg.) 2016, 10.

- Wasser
- Sport- und Spielflächen
- Wohngebietsbezogene Grünflächen
- stadtteilbezogene Grünflächen
- private Grün- und Freiflächen
- Wichtige Grünraumverbindungen im Straßenraum
- Mögliche Grünraumverbindungen mit dem Umfeld

Abb. XLII Grün- und Freiflächen Hierarchien

Das Zentrum bildet ein 50.000m<sup>2</sup> großer See, der Freizeit, Kultur und Erholung verbinden soll und von einer großzügigen Seepromenade umgeben wird. Zudem ist das gesamte Planungsgebiet von privaten und öffentlichen Grünflächen und Parks durchzogen, die rund 50% der Fläche ausmachen.<sup>40</sup>

Die Reduktion von Individualverkehr ist ein großer Kernpunkt der Seestadt Aspern. In Zukunft soll hier der Autoverkehr lediglich 20% ausmachen. Die übrigen 80% sollen zu gleichen Teilen durch öffentlichen Nahverkehr und Fußgeher beziehungsweise Radfahrer gedeckt werden.<sup>41</sup>

40 Vgl. Aspern Development AG (Hg.) 2016, 3.

41 Vgl. Aspern Development AG (Hg.) 2016, 4-6.

Die Erschließung mit dem Kraftfahrzeug erfolgt über eine ringförmige Hauptzufahrt, welche sich in kleine Zufahrten aufgliedert. Weitere Wege sind ausschließlich den Fahrrädern und Fußgängern vorbehalten und verästeln sich weiter durch die Seestadt. (siehe Abb. IV)

Stellplätze im öffentlichen Raum sind als Kurzpark- oder Be- und Entladezonen ausgewiesen, für längere Aufenthalte und Dauerparker stehen sieben Sammelgaragen zur Verfügung. Das Car-Sharing-System ermöglicht zusätzlich die Reduktion von Stellplätzen und soll gemeinsam mit dem breitgefächerten Fahrradverleih den Autoindividualverkehr minimieren.

Über U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und Busse ist der öffentliche Verkehr der Seestadt



gut mit dem der nahe gelegenen Stadt Wien vernetzt. Zudem gibt es sogenannte Radboxen an den Haltestellen, welche witterungsgeschützte Unterstellplätze für Fahrräder bieten. Für größere Besorgungen in der lokalen Einkaufsstraße gibt es CO<sub>2</sub> neutrale Fahrradkuriere mit Anhängern, die Bestellungen und Einkäufe zustellen.<sup>42</sup>



Die Nahversorgung wird in Aspern durch die „erste gemanagte Einkaufsstraße“<sup>43</sup> sichergestellt. Die Organisation erfolgt ähnlich wie bei einem Einkaufszentrum, die Geschäfte befinden sich aber ausschließlich in den Erdge-

---

42 Vgl. Aspern Development AG (Hg.) 2016, 4-6.

43 Aspern Development AG (Hg.) 2017, 10.

---

Abb. XLIII

Abb. XLIV Einkaufsstraße

schozzonen und sind von der Straße aus zu begehen.<sup>44</sup>

Vielfalt und Begegnung sind Kernpunkte beim Wohnangebot der Seestadt. Neben herkömmlichen Miet- und Eigentumswohnungen steht Interessenten auch die Möglichkeit als Baugruppe zu agieren zur Verfügung. Geförderte Wohnungen und ein Studentenheim sorgen für soziale Durchmischung der Bewohner. Gemeinschaftsräume, Swimming-Pools und Urban-Gardening-Projekte sollen zudem das Miteinander der Seestädter fördern.<sup>45</sup>

Bis dato haben sich 120 Unternehmen angesiedelt. Die

---

44 Vgl. Aspern Development AG (Hg.) 2017, 10.

45 Vgl. Aspern Development AG (Hg.) Wohnen+Arbeiten

---

Abb. XLV

Abb. XLVI





Branchen reichen von großen Industriekonzernen bis hin zu kleinen Einzelhändlern und Traditionsunternehmen. Hervorzuheben ist das Technologiezentrum der Wirtschaft, dort befindet sich die erste digitale Pilotfabrik Österreichs wo Experten der TU Wien mit 20 Unternehmen zusammen an neuen Methoden und Produktionsverfahren forschen.<sup>46</sup>

Außerdem dient die Seestadt Aspern als Testgebiet für Smart City Wien, um neue Technologien im Echtbetrieb zu testen. Die Forschungsgesellschaft Aspern Smart City Research (ASCR) startete ein europaweit einzigartiges Forschungsprojekt für nachhaltige und innovative Lösungen

---

<sup>46</sup> Vgl. Aspern Development AG (Hg.) 2017, 9.

---

Abb. XLVII

Abb. XLVIII

zum Thema Energieeffizienz. Mit der Zustimmung der Bewohner wird über intelligente Stromzähler, sogenannte Smart Meter, das Nutzerverhalten analysiert. Mit diesen Echtzeiten sollen Lösungen zur effizienteren Energienutzung und CO<sub>2</sub>-Reduktion entwickelt werden. Dieses Projekt ist das größte Forschungsprogramm seiner Art in Europa und soll ein Vorreiter für innovative Stadtentwicklung sein.<sup>47</sup>



---

47 Vgl. Stadtentwicklung Wien

---

Abb. XLIX

---

Abb. L

---

Abb. LI (auf der folgende Seite)







# Stockholm



„Wenn man Stockholm in den sechziger Jahren erlebt hat, wundert man sich regelrecht wie man das überleben konnte.“<sup>48</sup>

Der Wandel von einer schmutzigen Industriestadt zum „European Green Capital“ scheint mehr als gelungen. Begonnen hat alles bereits im Jahr 1999, zu einer Zeit, in der ökologische Stadtentwicklung noch

48 von Gunnar Söderholm, Umweltdirektor Stockholm (Oberhuber 2015)

nicht in aller Munde war. Auf dem Areal der alten Ö Raffinerie wurde unter strengen Umweltauflagen der neue Stadtteil Hammarby Sjöstad errichtet. 2018 soll das Wohngebiet für 26.000 Einwohner vollendet werden.<sup>49</sup>

Bis zum Jahr 2020 wird Stockholm auf eine Million Einwohner anwachsen. Um die Lebensbedürfnisse seiner Bewohner auch dann

49 Vgl. Oberhuber 2015

Abb. LII Hammarby Sjöstad

noch decken zu können, hat sich Stockholm die innovative Stadtentwicklung zum Ziel gesetzt. Derzeit laufen über 100 solcher Projekte, die den Fokus auf Nachhaltigkeit und die Bedürfnisse der Stockholmer von heute und morgen setzen.<sup>50</sup>

50 Vgl. Stockholms Stad, City Development

## Royal Seaport



## Stockholm Royal Seaport

Das 236ha große Areal des Royal Seaport in Stockholm ist Schwedens größtes städtisches Entwicklungsgebiet. Das Ufer erstreckt sich entlang der Baltischen See, das Stockholmer Stadtzentrum ist in zehn Minuten mit dem Rad erreichbar und der Royal National City Park liegt in unmittelbarer Nähe.

Auf der Industriebrache - durch Stockholms Klimaschutzziele wurde unter anderem die alte Gasfabrik im Hafen unbrauchbar - sollen bis 2030 12.000 neue Wohnungen und 35.000 Arbeitsplätze entstehen.

Mit 600 etablierten Firmen weist die Hafengegend bereits

---

Abb. LIII

Abb. LIV

jetzt eine sehr hohe Dichte an Betrieben auf, so haben zum Beispiel Nasdaq Stockholm und Magasin III dort ihren Sitz. Zudem wurde 2008 eine neue Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe errichtet, um Stockholm noch attraktiver für den Tourismus zu machen. Die Fracht- und Containerschiffahrt wurde nach Norvikudden, südlich von Stockholm, ausgelagert. Dadurch konnte zusätzliche Entwicklungsfläche im Hafengebiet geschaffen werden.<sup>51</sup>

Ein gut ausgebautes Geh- und Radwegenetz soll zusammen mit U-Bahn, Straßenbahn und Bussen den Autoindividualverkehr überflüssig machen. Zusätzlich sollen Möglichkeiten

51 Vgl. Stockholms Stad, Stockholm Royal Seaport

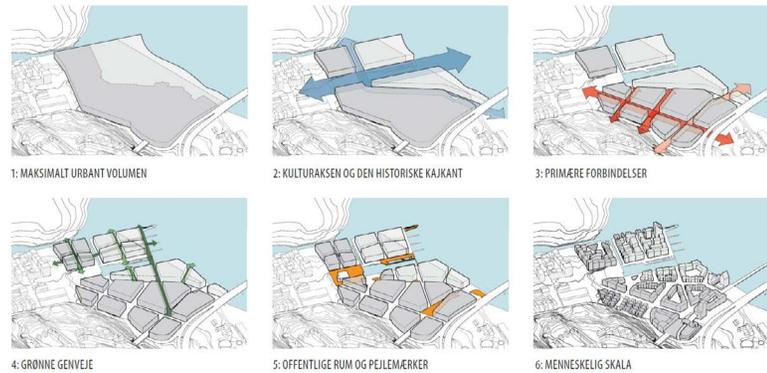


Abb. LV

Abb. LVI

für Car- und Bikesharing zur Verfügung gestellt werden.<sup>52</sup>

Gemäß der Entscheidung der Regierung der Stadt Stockholm im Jahr 2010 soll der Royal Seaport als nachhaltiger Stadtteil entwickelt werden und als internationales Vorbild dienen.

52 Vgl. Stockholms Stad 2015, 4

Zukünftige Klimaveränderungen werden genauso berücksichtigt wie die Erhaltung der Biodiversität und ökologischer Werte. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die Anforderungen an Nachhaltigkeit über die gesamte Planungsphase hin immer wieder aktualisiert, so dass neues Wissen, Erfahrun-

gen und Forschungsergebnisse kontinuierlich in die Planung einfließen.<sup>53</sup>

---

53 Vgl. Stockholms Stad, Stockholm Royal Seaport

---

Abb. LVII Hagastaden



## Hagastaden

In der Gegend in und um Hagastaden herrscht eine hohe Dichte an Forschungs- und Entwicklungsbetrieben, spezialisiert auf Biowissenschaften. Stockholm hat es sich zum Ziel gesetzt, Hagastaden in eine der weltweit führenden Regi-

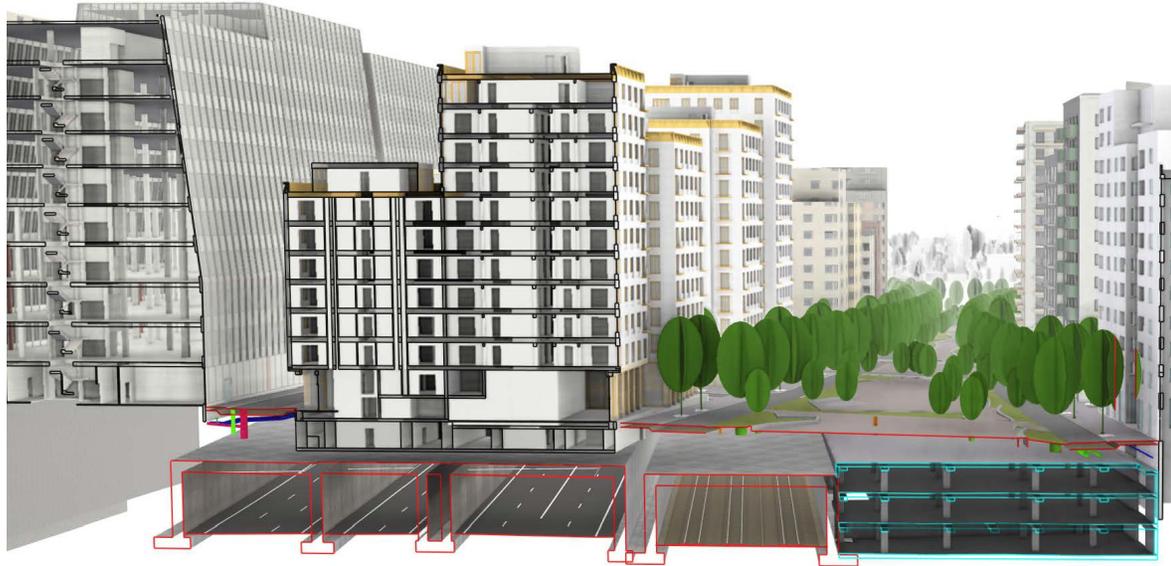
onen für dieses Fachgebiet zu verwandeln.

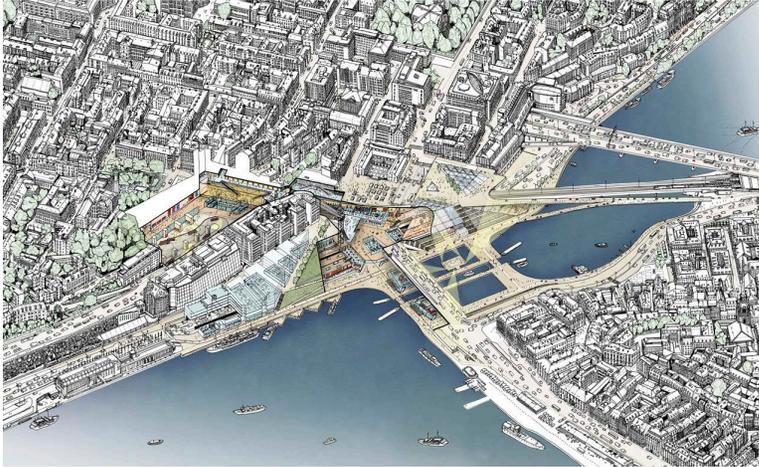
Neben 50.000 Arbeitsplätzen sollen 6.000 Wohnungen auf dem 96ha großen Areal entstehen. Bis 2025 soll neben dem namensgebenden Haga-Park ein neuer Stadtteil entstehen, der Stockholm mit

der angrenzenden Gemeinde Solna verbindet.

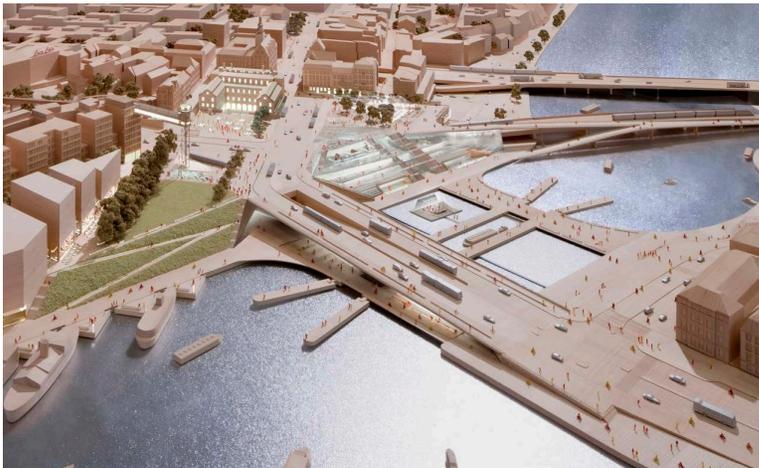
Voraussetzung für die Entwicklung des neuen Stadtviertels war es, die E4/E20 und die Värtebanan Bahnlinie in einem 800 Meter langen Tunnel zu führen. Auch

Abb. LVIII Verkehrskonzept Hagastaden





der Bedarf für den ruhenden Verkehr wird zu großen Teilen unterirdisch gedeckt, eine 550m lange Tiefgarage bietet Platz für mehr als 1.300 Autos. Darüber werden neue Wohnungen, Bürobauten und der Norra Station Park errichtet. Neben ausreichend Grün um sich zu erholen, verfügt dieser Park auch über einen städtischen Platz für Märkte und Veranstaltungen.<sup>54</sup>



## Slussen

Slussen ist ein historischer Verkehrsknotenpunkt, der die Altstadt und den Stadtteil Södermalm verbindet. Im Zuge des großen Stadtentwicklungsprojektes in Stockholm soll er umgestaltet werden und an die Bedürfnisse der Bevölkerung

<sup>54</sup> Vgl. Stockholms Stad (o.J.) Hagastaden, 2-4

Abb. LIX Studie Slussen

Abb. LX Modell Slussen

angepasst werden. Neben einer unterirdischen Zugverbindung zwischen den beiden Stadtteilen soll eine neue Fußgeher- und Radfahrerbrücke entstehen. Das neue Slussen ist auf Klimaveränderungen in der Zukunft vorbereitet, es funktioniert selbst noch bei einem Meeresspiegelanstieg von zwei Metern.<sup>55</sup> Eine neue Schleuse und zwei breitere Wasserkanäle können fünfmal mehr Wasser abfließen lassen als bisher und schützen dadurch die Kerninfrastruktur und das Trinkwasser. In Zukunft soll das Areal um Slussen zum Treffpunkt für die Stockholmer werden, mit Restaurants, Cafes und Kulturinstitutionen.<sup>56</sup>

---

55 Vgl. Stockholms Stad (o.J.) *New Slussen*, 1-2

---

56 Vgl. Ebda., 6

---

Abb. LXI Slussen

---

Abb. LXII Slussen

---

Abb. LXIII Hagastaden









# Grundlagen 04

---



# Metropolregion Hamburg

Bereits im Jahr 1919 skizzierte Fritz Schumacher, damals Baudirektor und Leiter des Hochbauamtes in Hamburg, erste Systeme für ein axiales Konzept der Hamburger Siedlungsentwicklung.<sup>57</sup> Die Einwohnerzahlen steigen kontinuierlich an, Ende des Jahres 2015 bewohnten bereits 5.107.429 Personen die Metropolregion.<sup>58</sup>

Die Metropolregion erstreckt sich neben Hamburg noch über Teile von drei weiteren Bundesländern, nämlich Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-

Vorpommern und umfasst eine Fläche von 2.610.439ha (2015).<sup>59</sup> Als Knotenpunkt zwischen Ost- und Westeuropa sowie Skandinavien und Mittel- bzw. Südeuropa hat sich Hamburg zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort ent-

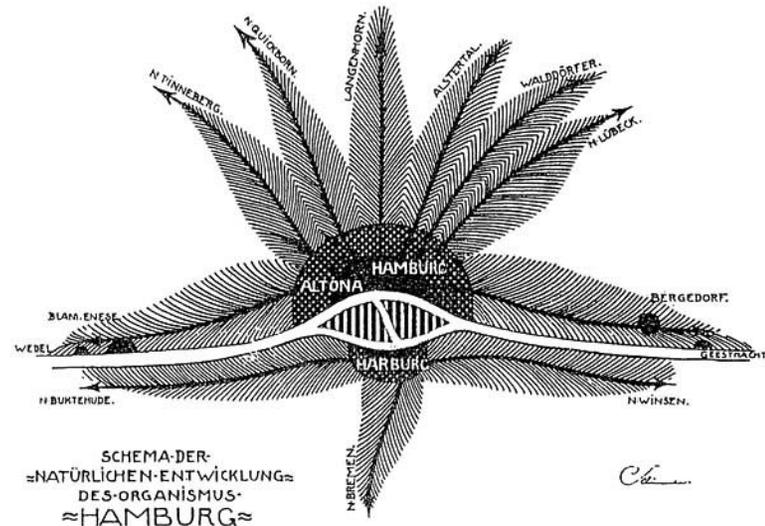
wickelt.<sup>60</sup> Aber auch über die Grenzen Europas hinaus gilt der Hamburger Hafen als Warendrehzscheibe, ist er doch der achtgrößte Hafen der Welt.<sup>61</sup>

59 Vgl. Statistisches Amt 2017 Flächennutzung

60 Vgl. Metropolregion Hamburg 2017 Metropolregion

61 Vgl. Metropolregion Hamburg 2017 Wirtschaft

Abb. LXIV Achsenmodell 1919



57 Vgl. Metropolregion Hamburg 2017 Erfolgsgeschichte

58 Vgl. Statistisches Amt 2017 Bevölkerungsstand



Die Metropolregion versucht mit ihren Leitprojekten bundeslandübergreifende, infrastrukturelle Verbesserungen durchzusetzen. Ein Beispiel ist der Biotopverbund, hier geht es darum, verinselte Biotope oder Naturschutzgebiete zu verbinden.<sup>62</sup> Um die Mobilität auf dem Land zu stärken, werden Konzepte entwickelt, um den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Bereich der Metropolregion Hamburg zu erhalten und weiterzuentwickeln. Zum Beispiel können Anrufsammeltaxis und Anrufbusse durch ihre Flexibilität bedarfsgerecht und kosteneffizient eingesetzt werden.<sup>63</sup>

---

62 Vgl. Metropolregion Hamburg  
2017 Biotopverbund

63 Vgl. Metropolregion Hamburg  
2017 Mobilität

---

Abb. LXV Metropolregion Hamburg mit  
der Stadt Wedel im Kreis Pinneberg



# Wedel

Die Stadt Wedel befindet sich im Norden von Deutschland im Bundesland Schleswig-Holstein. Sie liegt im Kreis Pinneberg und grenzt im Osten direkt an das Bundesland Hamburg. Nordöstlich von Wedel befindet sich die Stadt Pinneberg, nordwestlich die Stadt Holm. Im Süden wird das Stadtgebiet durch den Elbfluss begrenzt. Typisch für den Norden von Deutschland gibt es in dieser Region keine nennenswerten Erhebungen.

## Geschichte

Die frühesten menschlichen Spuren stammen von Nomadenvölkern, die das Gebiet 15.000 vor Chr. durchwan-

---

Abb. LXVI Geographische Lage der Stadt Wedel in Deutschland



dernten. Dauerhafte Besiedlung erfolgte erst ab der jüngeren Steinzeit (6.500 vor Chr.), vorwiegend entlang von Flüssen oder kleineren Wasserläufen. So war um die Zeitwende herum besonders der Bereich zwischen Alster und dem Entwässerungsnetz der Pinnau bereits dicht besiedelt.<sup>64</sup>

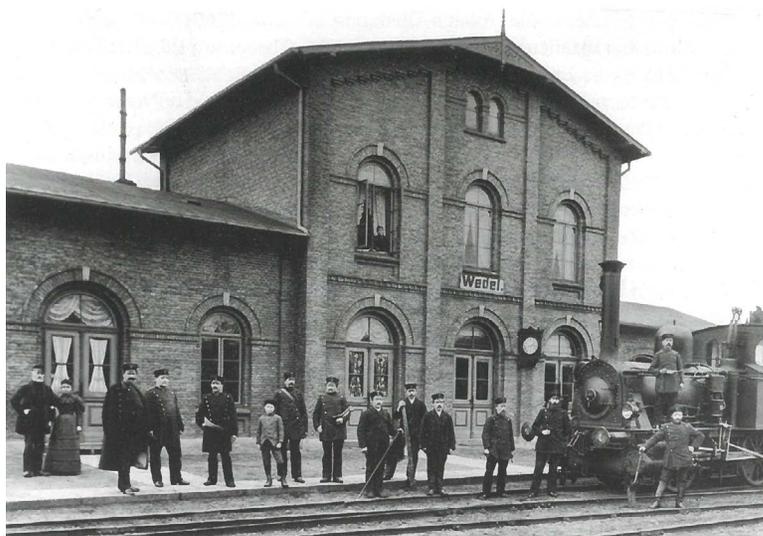
---

64 Vgl. Dürkob 2000, 13-18.

Im Jahr 1212 wurde Wedel das erste Mal namentlich in einer Urkunde erwähnt, zur Stadt wurde sie aber erst im Jahr 1875 erklärt.<sup>65</sup>

---

65 Vgl. Ebda, 24, 93.



---

Abb. LXVII Wedeler Bahnhof 1892

Der Eisenbahnanschluss erfolgte kurz darauf, im Jahr 1883.<sup>66</sup>

## Wirtschaft

Wesentlichster Wirtschaftszweig war über mehrere Jahrhunderte der Ackerbau und die Viehzucht. Obwohl Hamburg die Hälfte der Zolleinnahmen einforderte, erwies sich die ansässige Ochsenfährstelle als sehr lukrativ.<sup>67</sup> Zu Beginn des 18. Jahrhunderts hielt auch das Brauereiwesen in Wedel Einzug. Große Mengen Bier wurden nach Hamburg, später zur Umgehung der Zölle, nach Altona exportiert. Zudem gab es Branntwein-Brennereien die vorwiegend nach Norwegen exportierten.<sup>68</sup> 1864 gründete Johann Diedrich Möller in

---

66 Vgl. Ebda, 102.

67 Vgl. Ebda, 40-41.

68 Vgl. Ebda, 69-70.

seinem Elternhaus in Wedel den Betrieb „Optische Werke J.D. Möller“, der auf die Herstellung von Mikroskoplinsen und Prismen für Hamburger Firmen spezialisiert war. Heute ist das Unternehmen auf die Entwicklung und Produktion von Geräten für die Mikrochirurgie spezialisiert.

Im Osten von Wedel, direkt an der Grenze zu Hamburg entsteht derzeit der BusinessPark Elbufer. Auf dem 18 Hektar großen Areal, dem ehemaligen Mobil-Oil Gelände entsteht Raum für neue Betriebe. Die attraktive Lage direkt an der Elbe soll neben dem Dienstleistungssektor vor allem innovative Technologie-Unternehmen anziehen.<sup>69</sup>

69 Vgl. WES + me di um 2012, 3.

## Bevölkerung

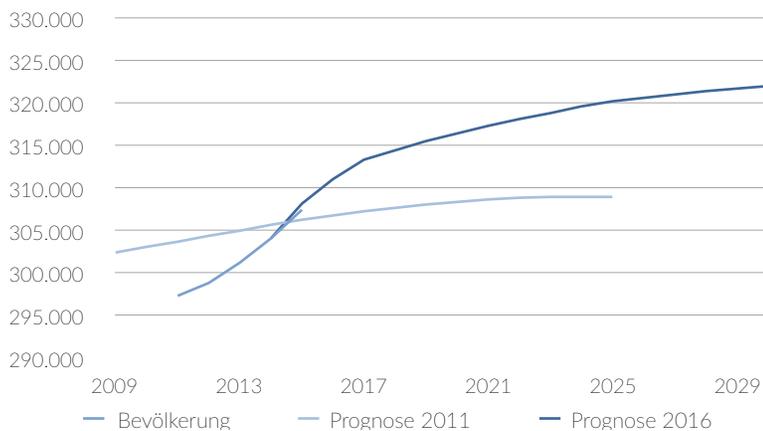
Der Kreis Pinneberg unterlag in den letzten Jahren kontinuierlichem Wachstum. Betrug die Einwohnerzahl im Jahr 2011 noch 297.000 EW, war sie bis zum Jahr 2015 bereits auf 307.471 EW angewachsen.<sup>70</sup> Prognosen aus dem Jahr 2011 prophezeiten im

70 Vgl. Stat. Amt Bevölkerungsstand 2017

Zeitraum von 2009 bis 2025 lediglich ein Wachstum von 2% für den Kreis Pinneberg und daraus resultierend eine Einwohnerzahl von 309.000.<sup>71</sup> Die für das Jahr 2015 prognostizierten 306.300 Einwohner wurden im selben Jahr bereits um 0,4% überschritten.

71 Vgl. Stat. Amt Bevölkerungsentwicklung bis 2025 2011

Abb. LXVIII Bevölkerungswachstum Kreis Pinneberg



2016 wurde eine neue Studie, angepasst an das veränderte Wachstum der Regionen, veröffentlicht. Auf Basis der Daten von 2014 wird für das Jahr 2025 eine Zahl von 320.300 Einwohnern, für das Jahr 2030 von bereits 322.100 Einwohnern prognostiziert.<sup>72</sup>

Pinneberg profitiert vor allem von der positiven Wanderungsbilanz aus Hamburg beziehungsweise der Metropolregion Hamburg.<sup>73</sup>

Berücksichtigt man die aktuelle Tendenz der Landflucht zurück in die Städte, liegt die Vermutung nahe, dass Hamburg und die unmittelbar angrenzenden Gemeinden Zuzug erfahren werden. Wedel ist für Hamburger im Besonderen

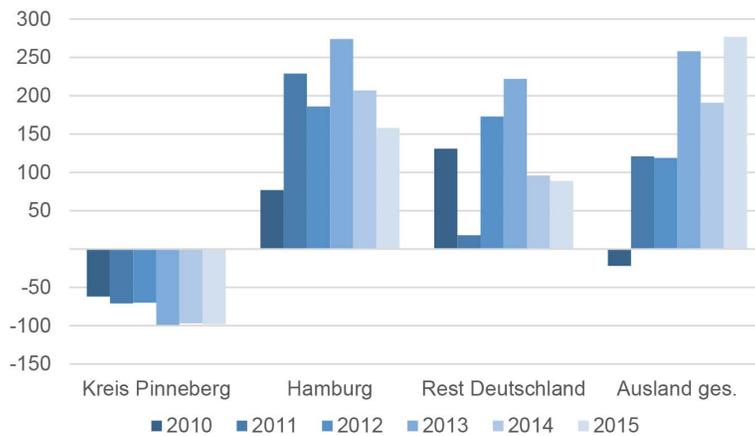
durch seine Anbindung an die S-Bahn attraktiv.

Die Bevölkerung in Wedel wächst vor allem durch Wanderungsgewinne aus Hamburg, den übrigen deutschen Bundesländern und dem Ausland. Lediglich im Bezug auf den Kreis Pinneberg hat die Stadt eine negative Wanderungsbilanz, was vermutlich

auf fehlenden Wohnraum zurückzuführen ist.<sup>74</sup>

74 Vgl. GEWOS 2016, 11.

Abb. LXIX Wanderungssaldo differenziert nach Ziel-/Herkunftsort



72 Vgl. Stat. Amt Bevölkerungsentwicklung bis 2030 2016

73 Vgl. Stat. Amt Bevölkerungsstand 2017

## Stadtplanung

Zurzeit durchlebt besonders der Süden von Wedel große Veränderungen. Die „Maritime Meile“, damit ist der Bereich des Elbufers bis nach Hamburg hinein gemeint, soll Wedel aufwerten und sowohl Arbeitsplätze schaffen als auch die Wohn- und Lebensqualität der Wedeler Bevölkerung steigern.



Begonnen hat das Stadtplanungsprojekt mit dem Umbau des „Willkomm-Höft“. Dort wurde der alte, baufällige und nicht winterfeste Schiffsanleger erneuert. Die Zugangsbrücke konnte teilweise erhalten werden und wurde mit einer beweglichen Brücke ergänzt.

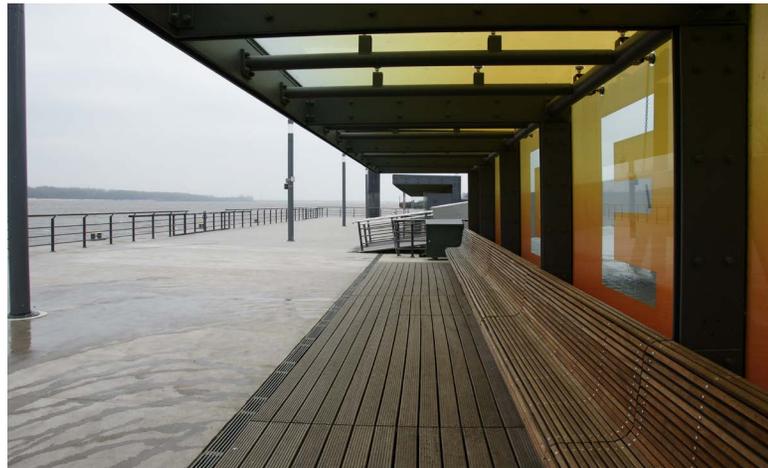


Abb. LXX BusinessPark Elbufer

Abb. LXXI Willkomm-Höft

Die Anlage hat neben der Fährhaltestelle noch einen weiteren Zweck. Schon seit 1952 werden dort über Lautsprecher die in den Hamburger Hafen einlaufenden Schiffe mit ihrer jeweiligen Nationalhymne begrüßt.<sup>75</sup>

Auch der Schulauer Hafen, ehemals der Fischerei und dem Warentransport vorbehalten, erfuhr eine Revitalisierung. Das seit den 70er Jahren als Anlegeplatz für Sportboote genutzte Hafenbecken wurde von Verschlickungen befreit und tragfähiger Boden eingebracht. Eine umlaufende Hafenpromenade bildet nun das verbindende Element zwischen „Willkomm-Höft“ und dem Wedeler Strandbad.

In naher Zukunft soll auch das alte Hafenmeisterhaus saniert werden und die Hochwasser-

---

75 Vgl. Stadt Wedel

schutzanlage zum attraktiven Aufenthaltsbereich umgestaltet werden.<sup>76</sup>

Die Maßnahmen zur Aufwertung der Hafenzonen und das allgemeine Interesse an Wohnraum mit Blick auf die Elbe werden steigende Mietpreise zur Folge haben.

Umso wichtiger ist es, im Entwicklungsgebiet Wedel Nord auch preisgünstigen Wohnraum für Jungfamilien und Geringverdiener zu schaffen.

## Verkehr

Die Bundesstraße B431 verbindet Hamburg mit dem westlichen Umland. Ihr derzeitiger Verlauf führt direkt durch die Wedeler Innenstadt. Dort führen das unzureichend ausgebaute Straßennetz und der beschränkte S-Bahn-Über-

---

76 Vgl. DSK

gang vor allem in den Stoßzeiten zu Staus.

Um die Innenstadt zu entlasten wird im Norden eine Umfahrungsstraße mit Unterführungsbauwerk für die S-Bahn Kreuzung errichtet.<sup>77</sup>

---

77 Vgl. Argus 2010, 5.





# Projekt 05

---



Abb. LXXII Bildflug Mai 2013





Abb. LXXIII Schwarzplan 1|10.000





## Bebauungskonzept

Die bestehende Bebauung von Wedel konzentriert sich auf den südöstlichen Teil des Stadtgebietes, der direkt an Hamburg grenzt. Nach Norden hin erstrecken sich neben Einfamilienhausteppichen im wesentlichen landwirtschaftliche Nutzflächen. Die bebaubare Fläche wird im Norden und Westen durch Landschaftsschutzgebiete stark reduziert, dadurch kann Wedel nur noch beschränkt wachsen. Um den steigenden Bedarf an Wohnraum langfristig decken zu können, muss also die Bebauungsdichte im Vergleich zu den bestehenden Strukturen erhöht werden.

Das für Wedel charakteristische Gefühl von Wohnen im Grünen bleibt trotzdem bestehen. Durchlaufende Grünzüge durchschneiden das gesamte

Planungsgebiet und verbinden die Naturschutzgebiete, ganz im Sinn der Biotopzusammenschlüsse, einem Projekt der Metropolregion Hamburg. Neben dem attraktiveren Wohnumfeld, dienen sie mit ihren Rad- und Gehwegen - welche an die überregionalen Rad- und Wanderwege angeschlossen sind - auch als Naherholungsgebiet für Anwohner und Touristen. Der teils historische Baumbestand bietet zahlreiche Nistplätze für Vögel und dient Fledermäusen als Leitstruktur.<sup>78</sup>

Die Entwicklung soll quartiersweise erfolgen, dadurch kann eine weitere Zersiedelung vermieden werden und die neu zu errichtende Infrastruktur effizient genutzt werden. Dieses Konzept kann in weiterer Folge auch auf sich verändernde Bedingungen Rücksicht nehmen.

78 Vgl. Auslobung 2014, 25.

Entwickelt sich der Bevölkerungszuwachs schwächer oder stärker als prognostiziert, können die Dichtevorgaben in den noch nicht gebauten Gebieten erhöht beziehungsweise reduziert werden.

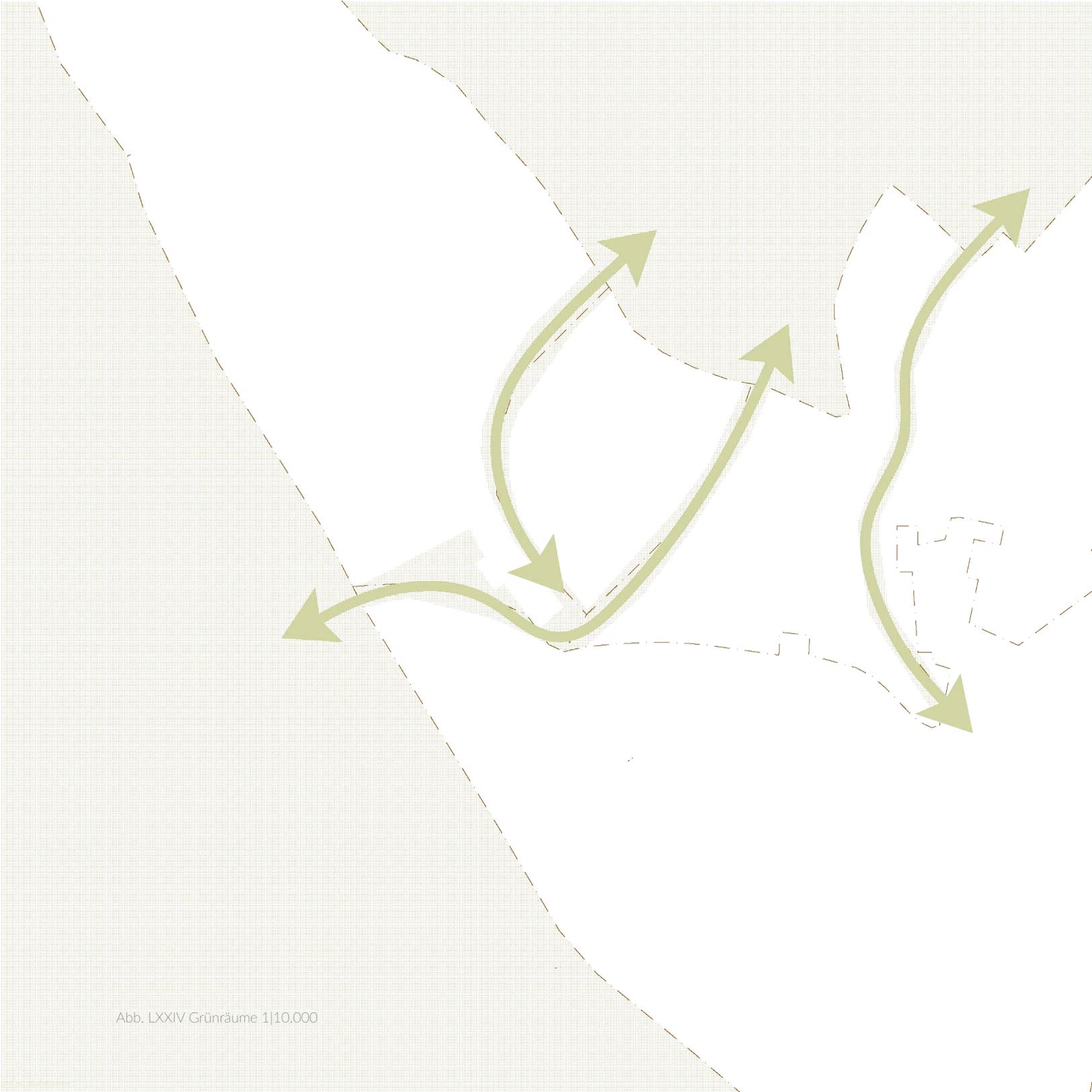
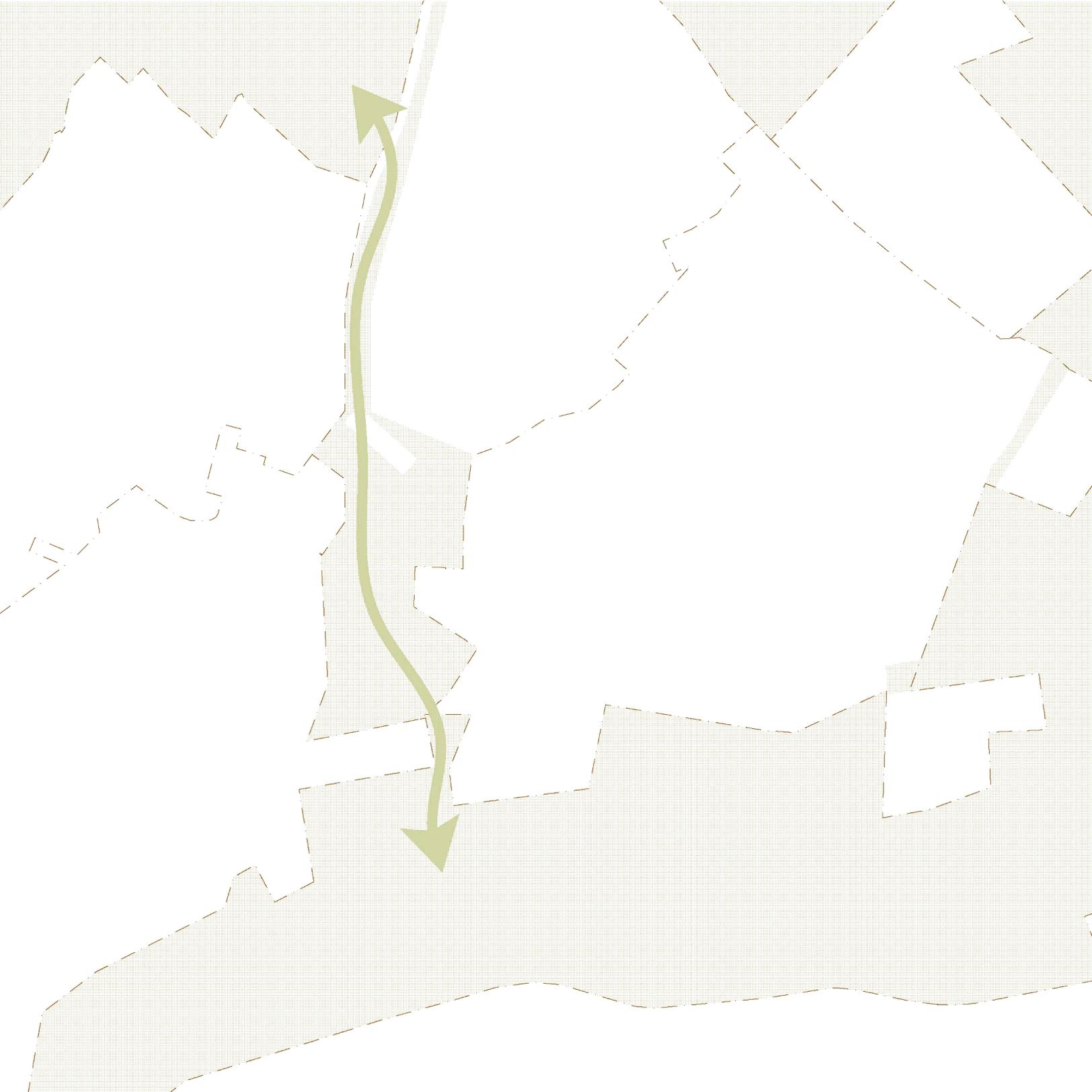


Abb. LXXIV Grünräume 1|10.000





## Verkehr

Im Wesentlichen wird das Gebiet von drei großen Straßen durchzogen. Im Norden die neue Umfahrungsstraße der B431, im Osten die Pinneberg Straße und im Westen die Holmer Straße, die zuvor Teil der B431 war.

Der S-Bahnhof im Süden von Wedel stellt die Verbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz von Hamburg dar. Ein zusätzlicher S-Bahnhof im Nordwesten gewährleistet die optimale Anbindung des Neubaugebiets. Um in Zukunft auch die Erweiterung der Linie bis nach Holm zu ermöglichen, werden die notwendigen Flächen von Bebauung frei gehalten.

Um den öffentlichen Nahverkehr auch für Pendler aus dem Umland attraktiver zu gestalten, wird angrenzend an den

neuen S-Bahnhof ein großzügiges Park and Ride Gebäude errichtet. So kann ein Teil des Verkehrs bereits kurz nach der Stadtgrenze abgefangen werden. Das bestehende Parkhaus im Süden deckt bei weitem nicht den Bedarf an Stellplätzen, zeigt aber, dass solche Konzepte von der Bevölkerung durchaus genutzt werden.

Der öffentliche Nahverkehr innerhalb Wedels wird durch Busse gedeckt. Um die Anbindung des Neubaugebiets zu gewährleisten werden die Strecken der bestehenden Buslinien erweitert und bei Bedarf um zusätzliche Linien ergänzt.

Um zu vermeiden, dass Pendler und Lastkraftwagen weiterhin durch die Innenstadt fahren, werden in der Holmer Straße nach der Abzweigung

zum neuen S-Bahnhof verkehrsberuhigende Maßnahmen in Form einer Fahrbahnverengung getroffen.

Die quartiersinterne Erschließung der Gebäude erfolgt zum Großteil über Einbahnschleifen mit einem Tempolimit von 30km/h.

Der Ausbau des Geh- und Radwegenetzes, sowohl zur simplen Fortbewegung als auch als Naherholungserlebnis, steht ebenso im Fokus des Verkehrskonzepts.

Um das Radfahren gegenüber dem Autoverkehr attraktiver zu machen, werden die Radfahrerampeln sechs Sekunden früher auf grün geschaltet. Dieses Konzept kommt in Dänemark seit einiger Zeit erfolgreich zur Anwendung.<sup>79</sup>

---

79

Vgl. Gehl 2016, 23.

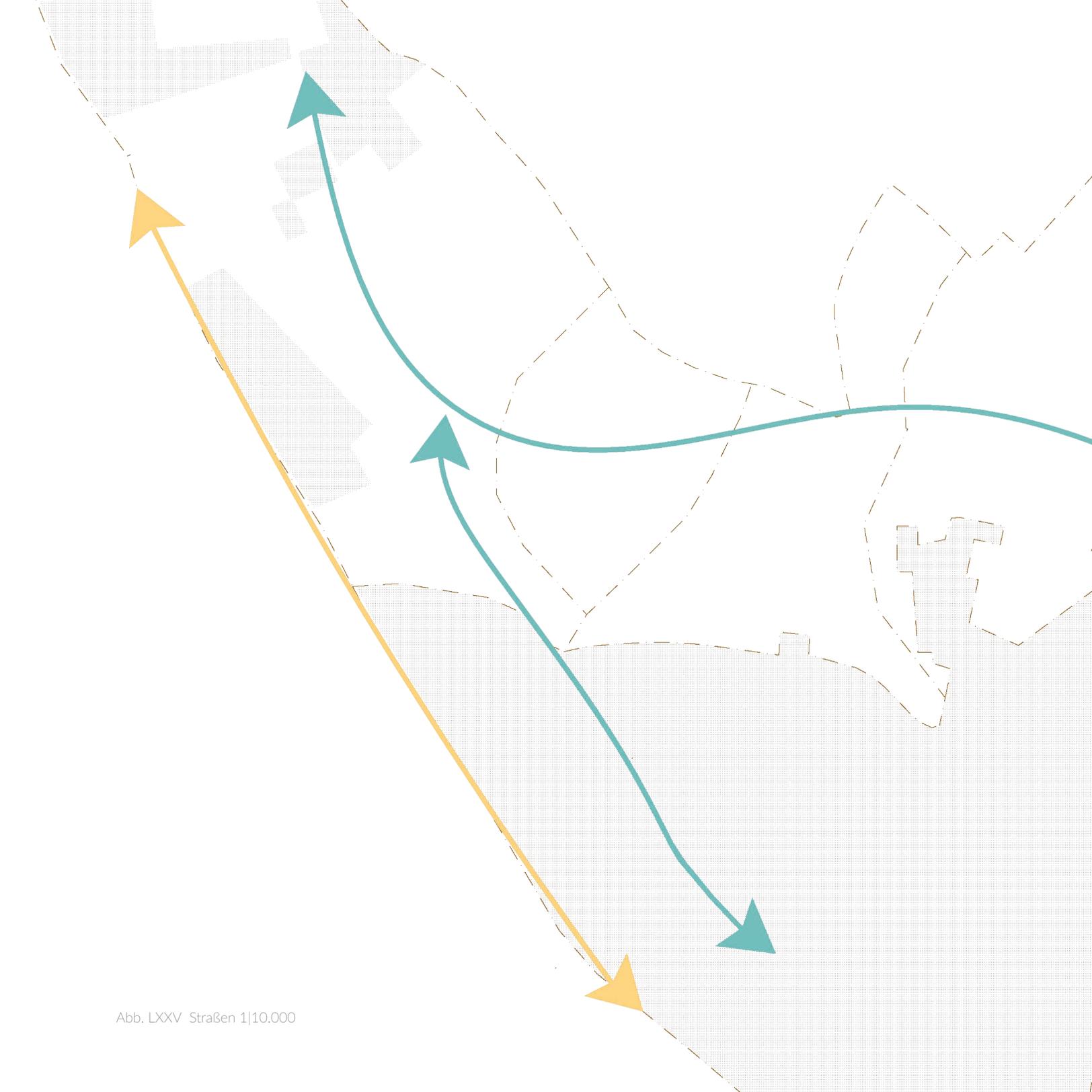


Abb. LXXV Straßen 1|10.000

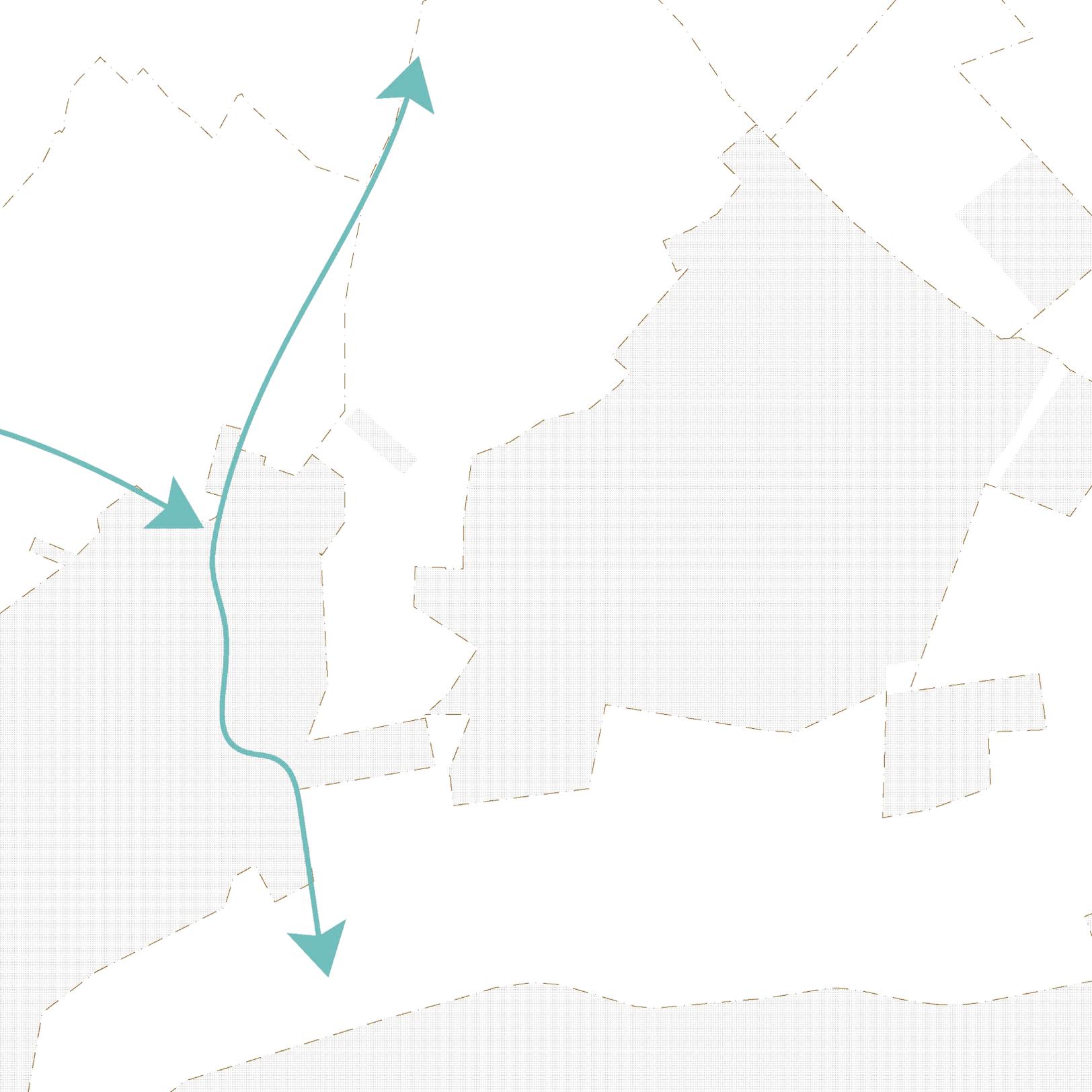




Abb. LXXVI Bus- und S-Bahnlinien 1|10.000





Abb. LXXVII Bus- und S-Bahnhaltestellen 1|10.000





Abb. LXXVIII Radwege 1|10.000



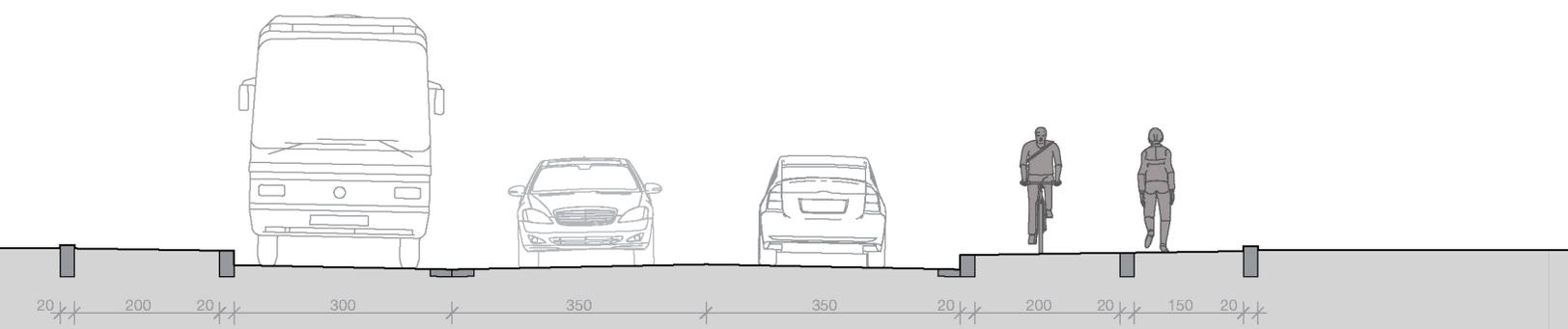
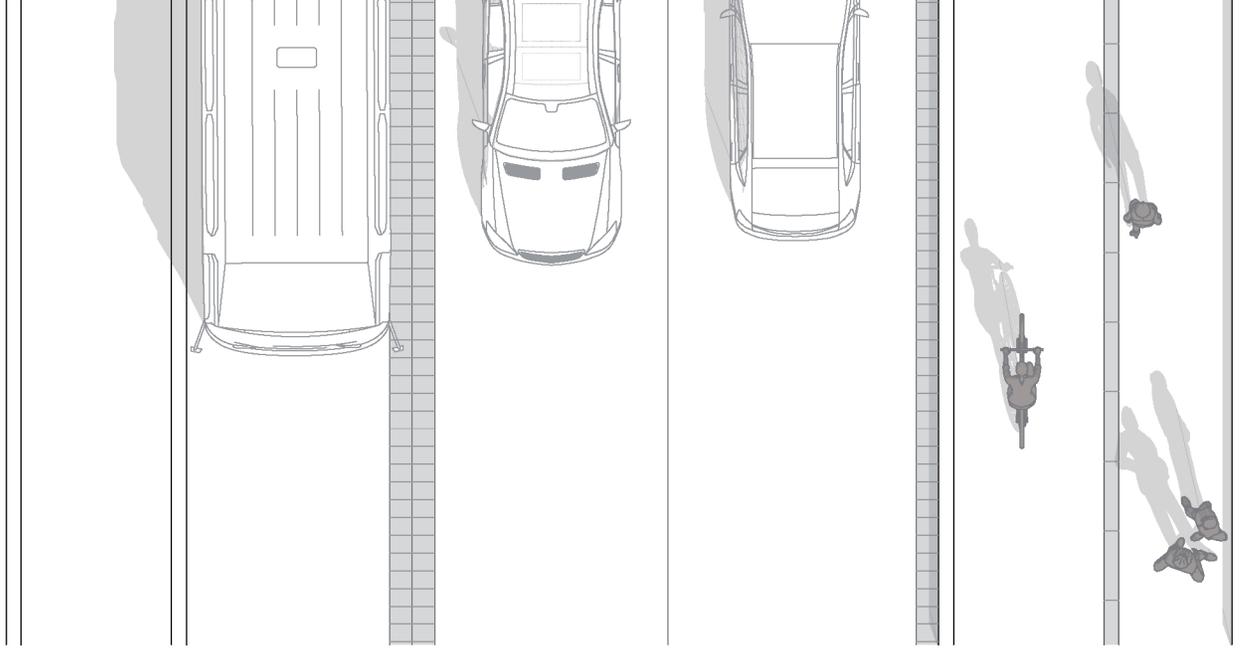
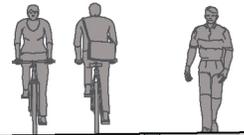
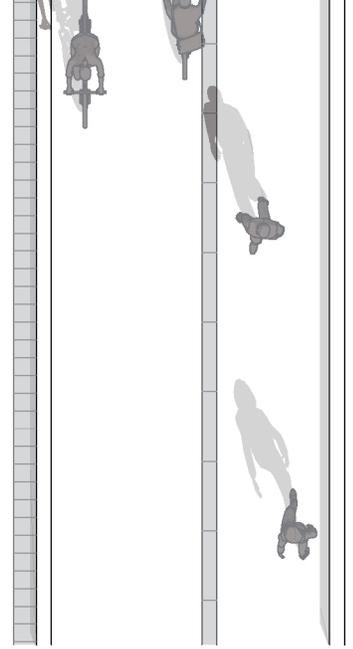
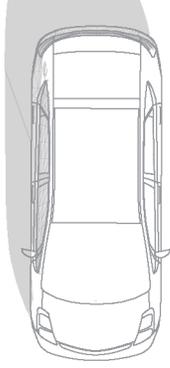
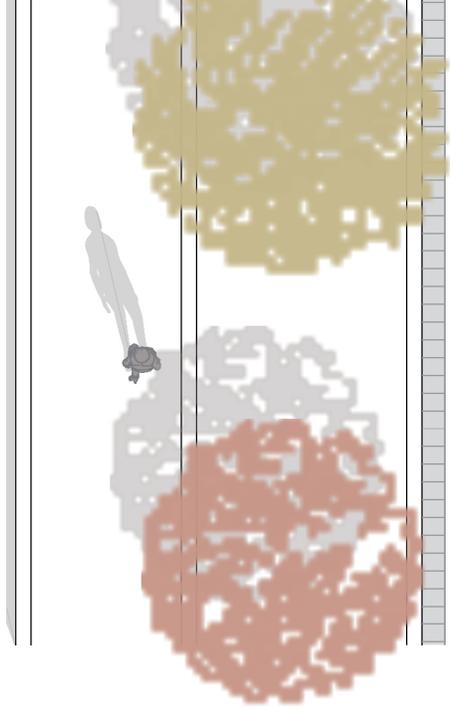


Abb. LXXIX Straßenprofile 1|100



20 200 20 280 20 350 350 20 200 20 150 20

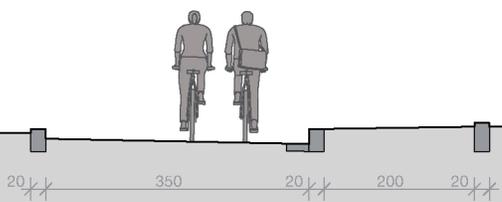
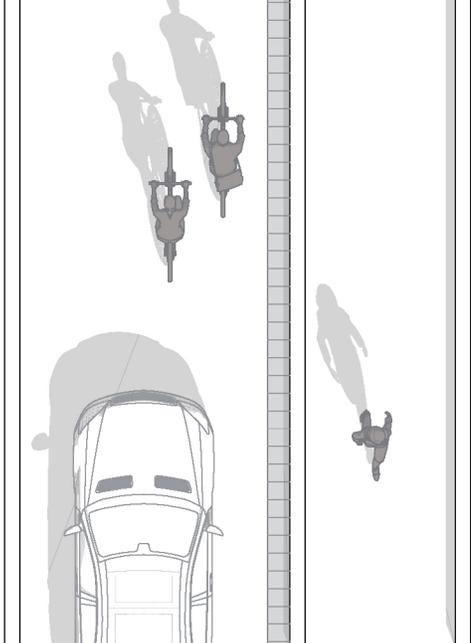
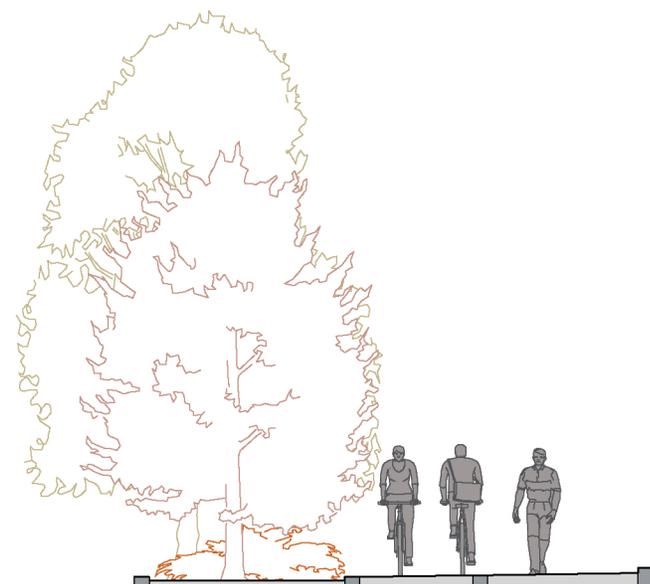


Abb. LXXX Straßenprofile 1|100





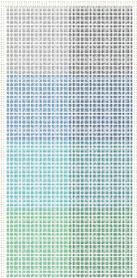
## Quartier

Das Planungsgebiet ist zum Großteil der Wohnnutzung vorbehalten. Nördlich der Umfahrungsstraße werden Gebäude mit gewerblicher Nutzung errichtet. Vorgelagerte Parkmöglichkeiten und die direkte Lage an der Umfahrungsstraße sorgen für gute Erreichbarkeit und fördern Laufkundschaft. Die dahinterliegende Wohnbebauung wird durch die Büro- und Geschäftsgebäude vom Straßenlärm abgeschirmt und erhält mehr Privatsphäre.

Bei der Entwicklung des Wohnbaukonzeptes für Wedel ist ein wesentlicher Aspekt die Errichtung von preisgünstigem Wohnraum. Die (demografische) Wanderungsbilanz zeigt, dass vor allem für Jungfamilien und Geringverdiener kein Platz zu

sein scheint. Beachtet man die schrumpfenden Haushaltsgrößen muss darauf geachtet werden, eine ausreichende Zahl Klein- und Kleinstwohnungen zu errichten. Diese werden nicht nur von jungen, kinderlosen Singles und Paaren benötigt, sondern immer häufiger auch von alten, teils verwitweten Menschen.

Um diesem Aspekt und dem der Verdichtung Rechnung zu tragen, befinden sich im detaillierter geplanten Quartier keine Einfamilienhäuser. Besonders in dieser zentralen Lage soll möglichst viel Wohnraum generiert werden. Die Erdgeschosswohnungen verfügen über direkt angrenzende Privatgärten. Sofern ausreichend Raum vorhanden ist, sind auch private Gärten für Mieter aus den oberen Stockwerken angedacht.



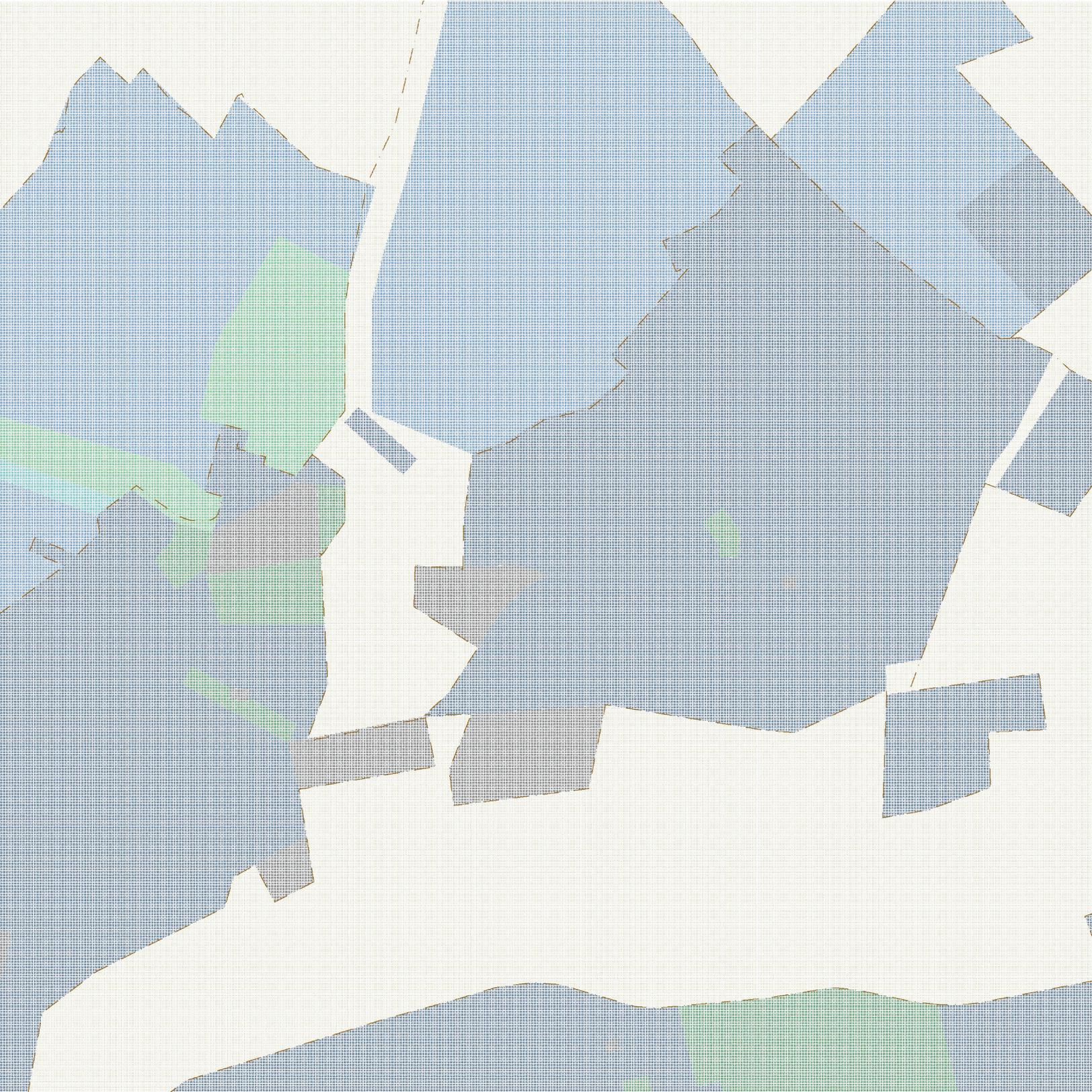
NEU | BESTAND gemeinbedarf

NEU | BESTAND wohnen

NEU | BESTAND wohnen & gewerbe

NEU | BESTAND gewerbe

Abb. LXXXI Funktionen 1|10.000



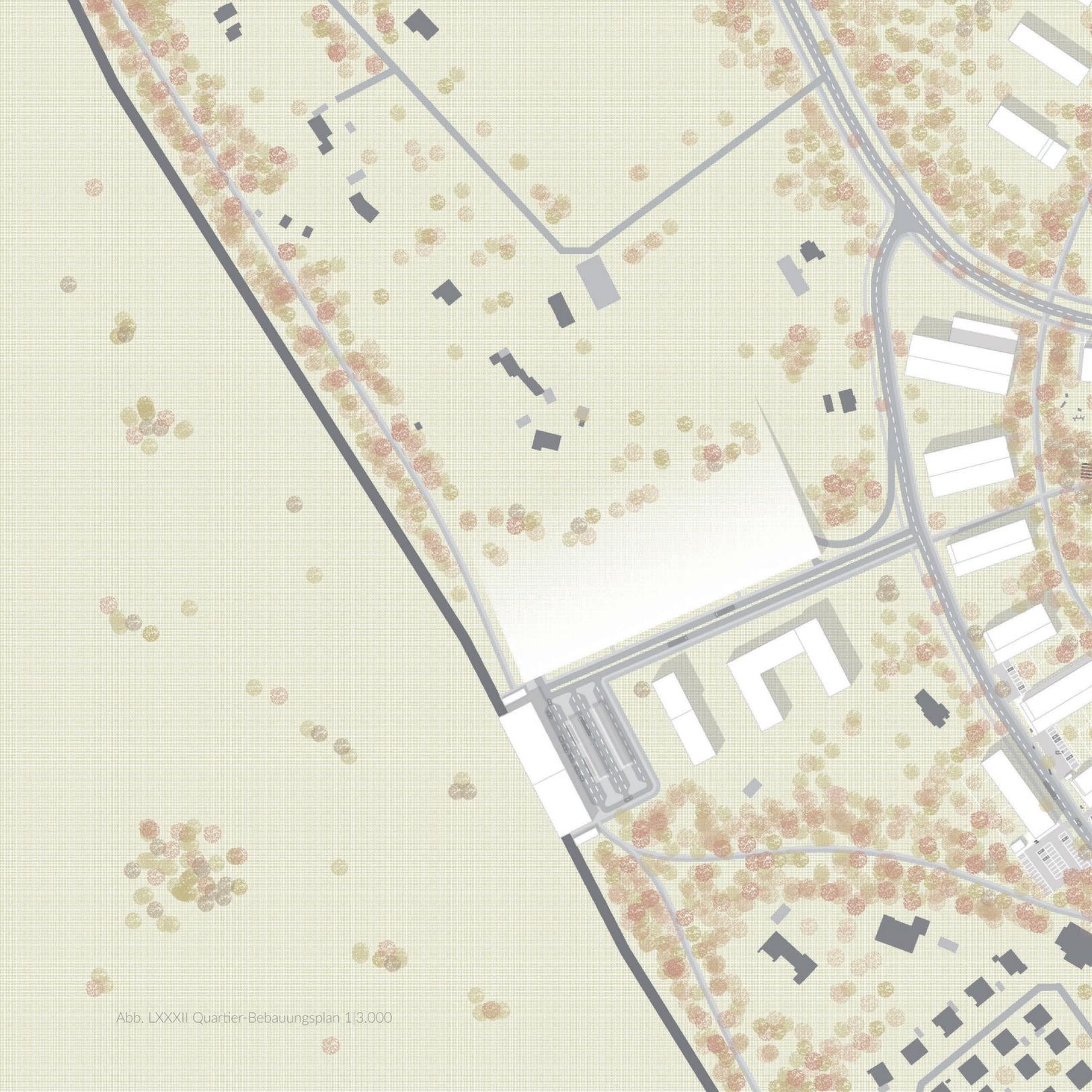


Abb. LXXXII Quartier-Bebauungsplan 1:13.000



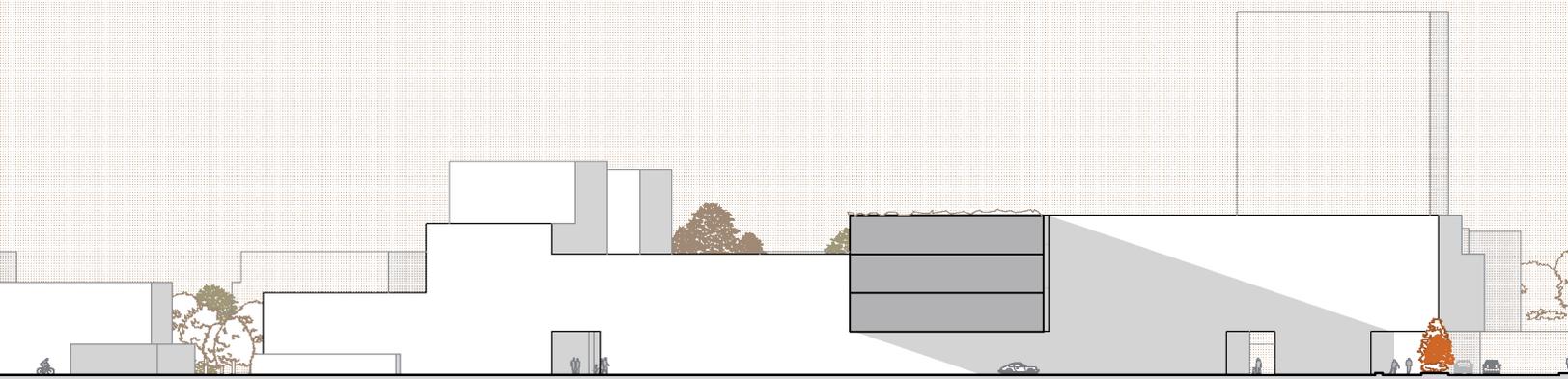


Abb. LXXXIII Schnitt entlang der Straße östlich des Quartierplatzes 1|750



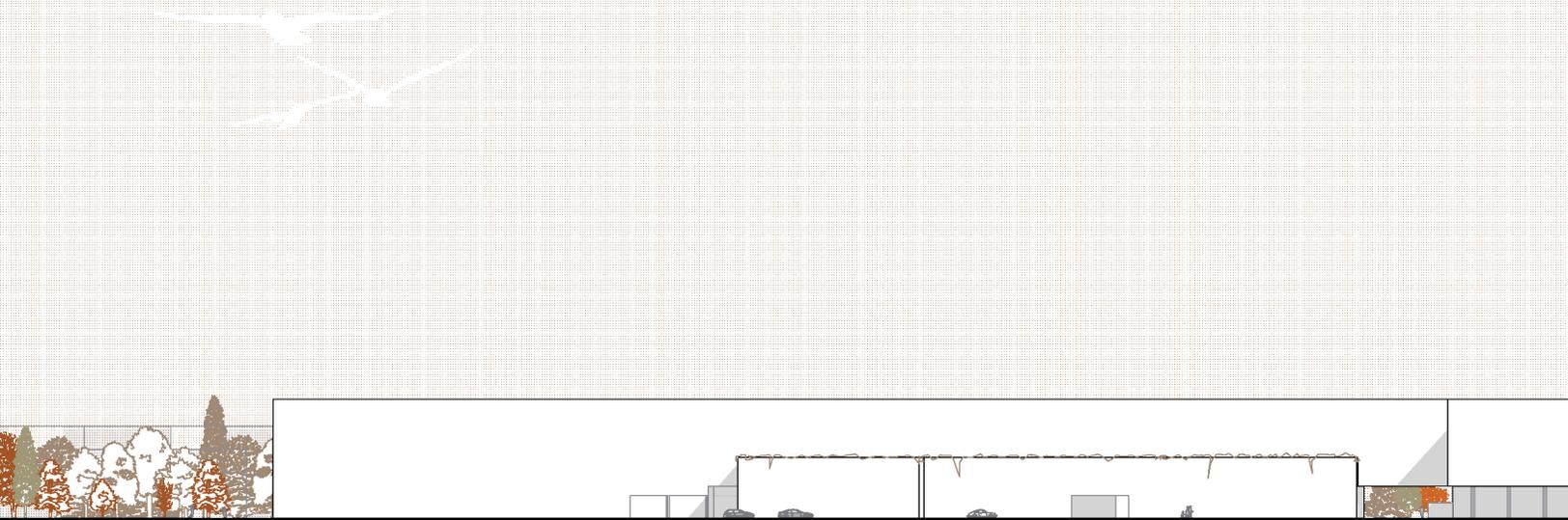
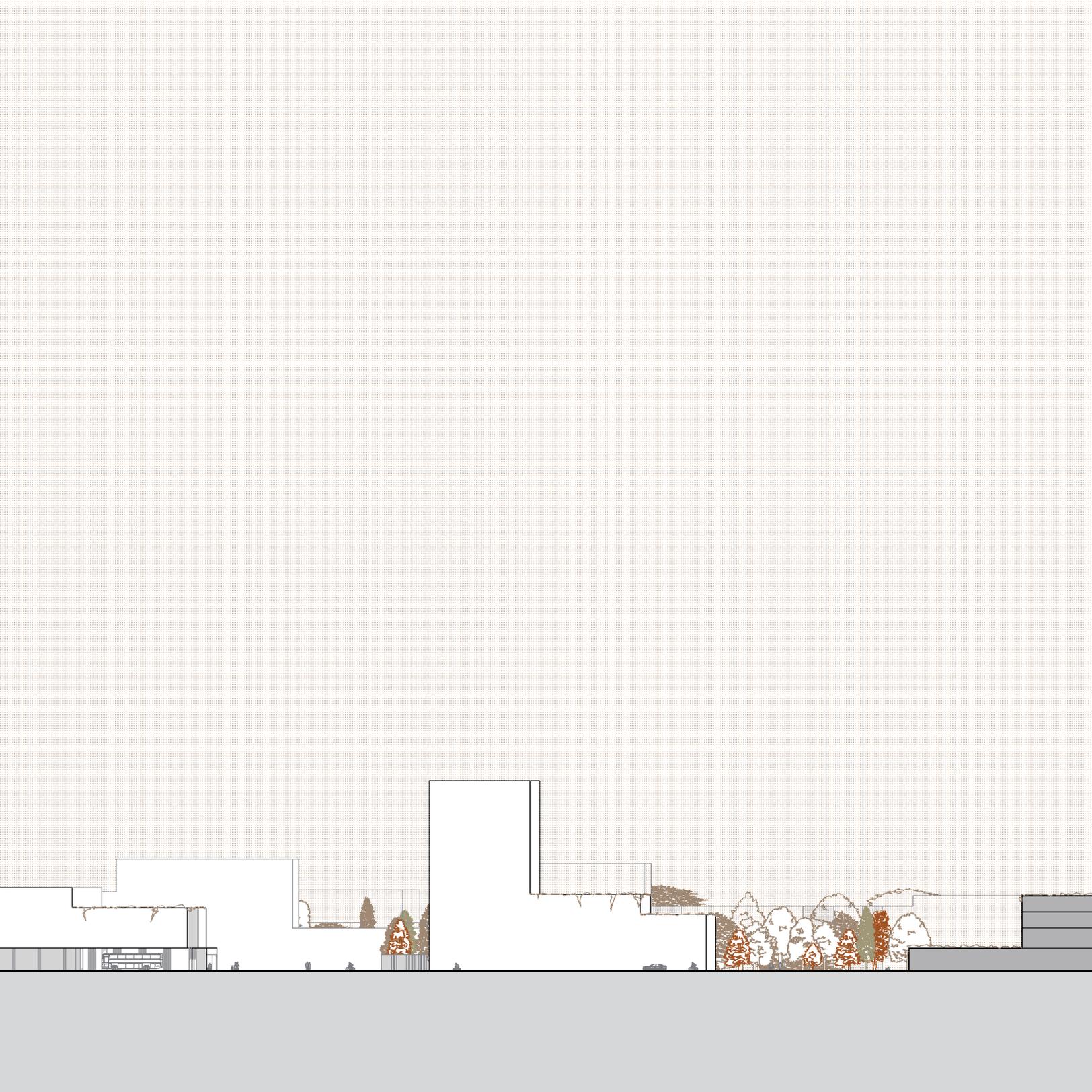


Abb. LXXXIV Schnitt entlang Nordumfahrung mit Blick auf den Platz 1|1.000



# Städtebauliche Kennzahlen

Merkmale		1	1.1	1.2	1.3
1	Bruttobaugebiet	18,57 ha			
1.1	Gewerbefläche (Bruttobauland)	18,74 %	3,48 ha		
1.2	Überbaute Fläche		0,32 BBG	2,13 ha	
1.3	Bruttogeschossfläche - Gewerbe		1,91 BBD		6,65 ha
2	Bruttowohngebiet				
2.1	Verkehrsflächen (Erschließung)				
2.1.1	Straßen (inkl. Begleitgrün)				
2.1.2	Wege				
2.1.3	Öffentliche Parkierung				
2.2	Öffentliche Grünflächen				
2.3	Sonstige Gemeinbedarfsflächen				
2.4	Nettowohnbauland				
2.4.1	Überbaute Fläche (im Nettowohnbauland)				
2.4.2	Freifläche (im Nettowohnbauland)				
3	Bruttogeschossfläche - Wohnbebauung				
4	Wohnungszahl				
5	Einwohneranzahl	135 EW/ha <sup>1</sup>			
BBG	Bebauungsgrad = Überbaute Fläche / Nettowohnbauland (ha / ha)				
BBD	Bebauungsdichte = Bruttogeschossfläche / Nettowohnbauland (ha / ha)				
a <sup>1</sup>	Freiflächenindex (ha / ha)				
EW/ha <sup>1</sup>	Besiedlungsdichte				

2	2.1	2.1.1	2.1.2	2.1.3	2.2	2.3	2.4	2.4.1	2.4.2	3	4	5
15,09 ha												
13,57 %	2,52 ha											
	53,17 %	1,34 ha										
	38,49 %		0,97 ha									
	8,33 %			0,21 ha								
13,46 %					2,50 ha							
4,42 %						0,82 ha						
49,81 %							9,25 ha					
							0,23 BBG	2,15 ha				
							76,76 %		7,10 ha	0,77 a <sup>1</sup>		28,40 m <sup>2</sup> /EW <sup>1</sup>
							0,80 BBD			7,44 ha		29,76 m <sup>2</sup> /EW <sup>2</sup>
66 bezogen auf Bruttowohngebiet							108 bez. auf Nettowohngebiet				1000 WE	
166 EW/ha <sup>2</sup>							270 EW/ha <sup>3</sup>				2,5 EW/WE	2500 EW
EW/ha <sup>2</sup>	Bruttowohndichte											
EW/ha <sup>3</sup>	Nettowohndichte											
m <sup>2</sup> /EW <sup>1</sup>	Freiflächenanteil											
m <sup>2</sup> /EW <sup>2</sup>	Geschossflächenanteil											



## Quartiersplatz

Zentral an der Umfahrungsstraße und in fußläufiger Distanz zur neuen S-Bahn Station entsteht ein öffentlicher Platz. Er bietet Raum für einen Bauernmarkt und Gastgärten der angrenzenden Gastronomie aber auch für kurzweilige Veranstaltungen wie Konzerte, Versammlungen und Theateraufführungen. Die Auskragung des nördlichen Gebäudes schafft einen großzügigen, zweigeschossigen, überdeckten Freibereich, welcher nicht nur den Wartenden an der Bushaltestelle als Witterungsschutz dient. Zudem definiert sie die nördliche Platzkante, ohne ihn vollständig von der Straße abzuschließen.

Ein Kindergarten mit Kinderkrippe bietet mit seinen fünf Gruppen ausreichend Platz um den Nachwuchs der Bewoh-

ner von Wedel Nord zu beherbergen. Hier profitieren beide Nutzungen, der Kindergarten einerseits von der zentralen Lage, der Platz andererseits von dem Leben das solch eine Einrichtung mit sich bringt. Die Gruppenräume sind zum eigenen Freibereich hin orientiert, der Speiseraum hingegen zum städtischen Platz und bringt so zusätzliches Leben in den öffentlichen Raum.

Eine mit schattenspendenden Bäumen bepflanzte Grünfläche lädt zum Entschleunigen ein. Sie ist das verbindende Element zwischen dem lebendigen, städtischen Platz und der ruhigen, erholsamen Grünzone die das Planungsgebiet durchdringt. Bereits mit der Wahl des Sitzplatzes entscheidet man, ob man Teil des geselligen Lebens sein möchte oder die Ruhe sucht. Die Form der organisch gewölbten

Betonbänke dient nicht ausschließlich einem ästhetischen Zweck, sondern ermöglicht durch ihre unterschiedlichen Neigungen auch das Liegen und angelehnt Sitzen. Der Abstand zwischen den Bänken lässt auch beim Gegenübersitzen eine Unterhaltung in normaler Lautstärke zu.

Die gesamte Gestaltung des Platzes und der umgebenden Bebauung ist darauf ausgerichtet Aktivität zu erzeugen.

Der Kindergarten erzeugt Bewegung, da sich regelmäßig Menschen auf dem Platz aufhalten um ihre Kinder hinzubringen oder abzuholen. Die Mitarbeiter der Büros in den Obergeschosszonen überqueren den Platz, wenn sie von der Bushaltestelle zum Gebäudeingang gehen. Diese notwendige Bewegung belebt den Platz und macht ihn damit



Abb. LXXXV Südabschnitt Quartiersplatz 11500





Abb. LXXXVI Nordabschnitt Quartierplatz 1:500



attraktiv für andere Menschen. Diese nutzen die Bereiche für Aktivitäten die nicht notwendig sind oder nicht genau an dieser Stelle statt finden müssen, wie das Entspannen auf den Grünflächen oder das gemütliche Verweilen in den Gastgärten.

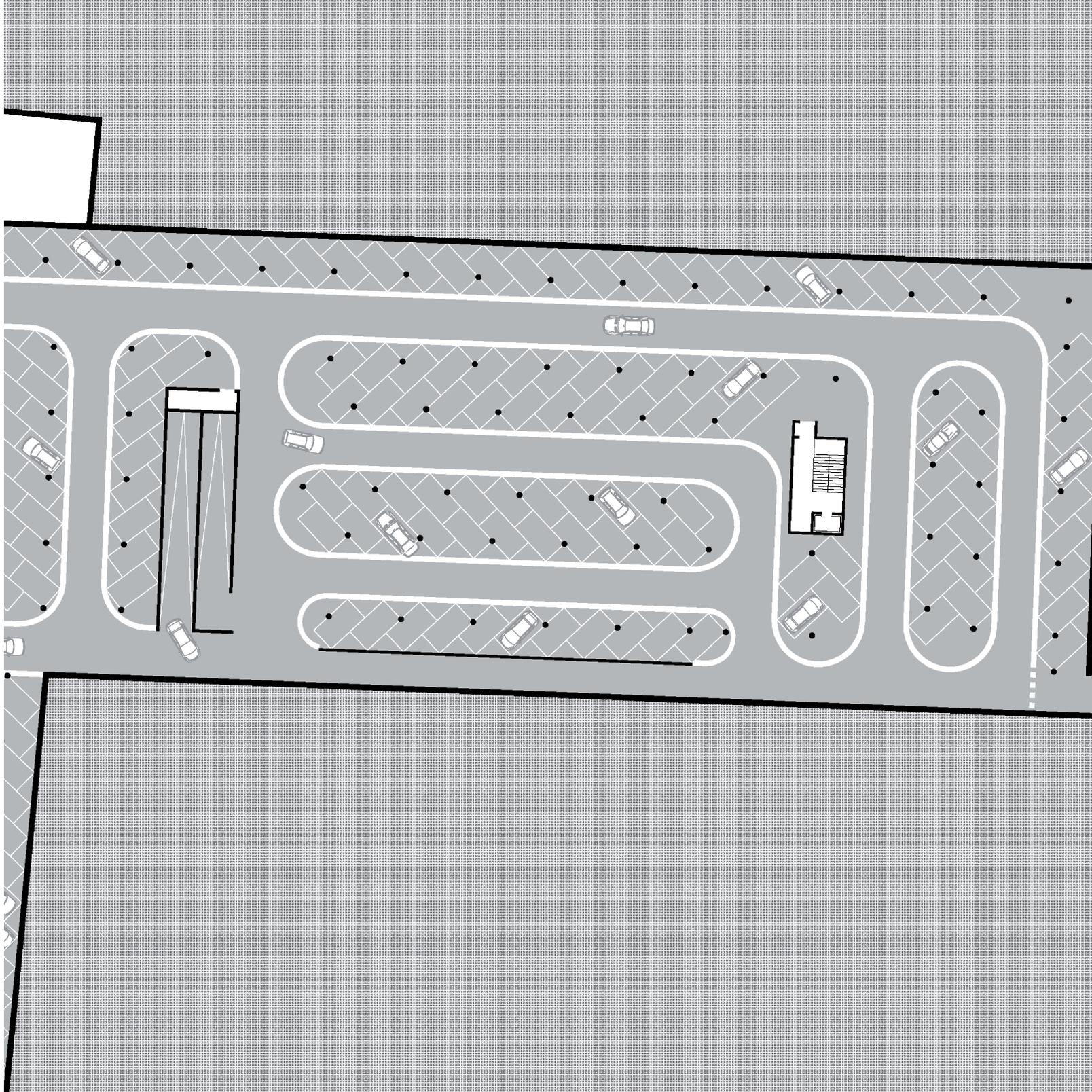
„Etwas passiert, weil etwas passiert, weil etwas passiert ... [...] Nichts passiert, weil nichts passiert, weil nichts passiert ...“<sup>80</sup>

Da in der derzeitigen Situation der vollständige Verzicht auf den Autoindividualverkehr noch nicht möglich ist, befindet sich unter dem Platz eine Tiefgarage. Um den Personenkraftwagen nicht unnötig in den Fokus zu stellen, befindet sich die Ein- und Ausfahrt nicht direkt am Platz, sondern östlich davon. Die

80 Vgl. Gehl 2016, 83.

Anbindung an das öffentliche Nahverkehrssystem ist durch die Bushaltestelle im Norden und die nahegelegene S-Bahn gewährleistet. Zahlreiche Rad- und Gehwege verbinden den Platz mit den umliegenden Quartieren, dem bestehenden Wedeler Stadtgebiet und den Natur- und Landschaftsschutzgebieten.

Abb. LXXXVII Tiefgarage Quartiersplatz 1|500



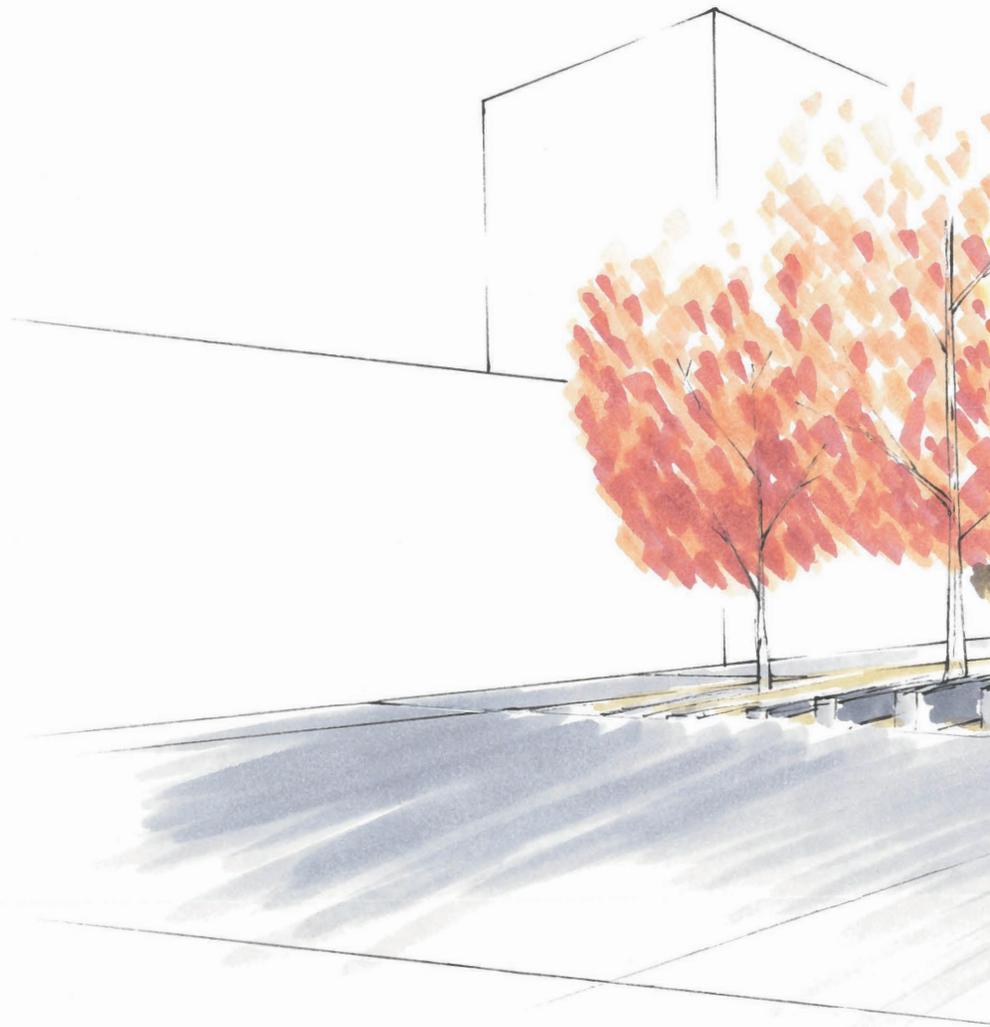


Abb. LXXXVIII Freiraumgestaltung Quartiersplatz



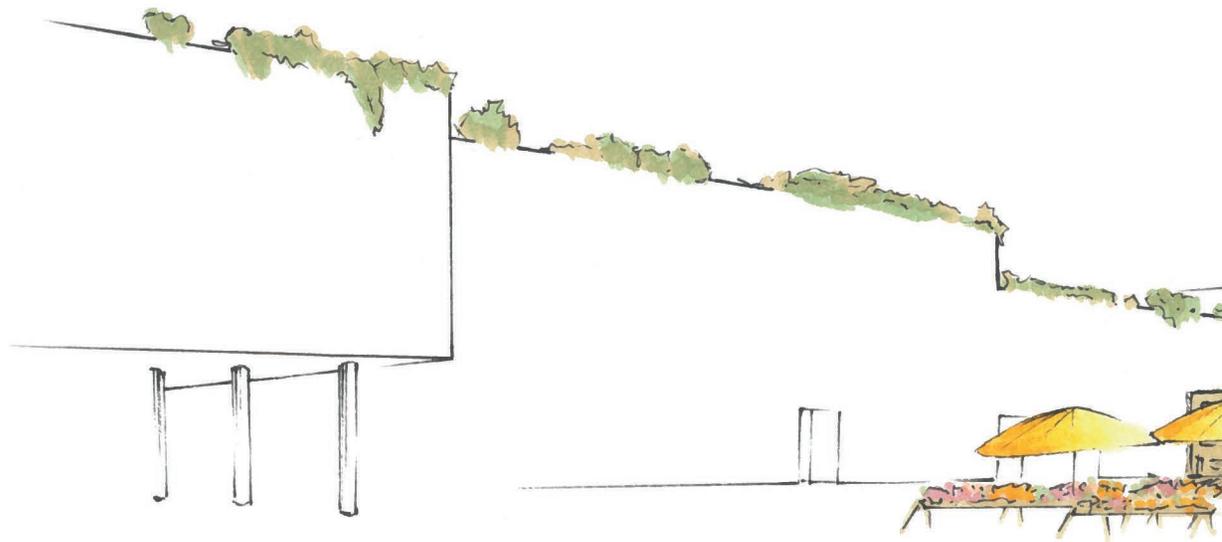


Abb. LXXXIX Marktsituation Quartiersplatz

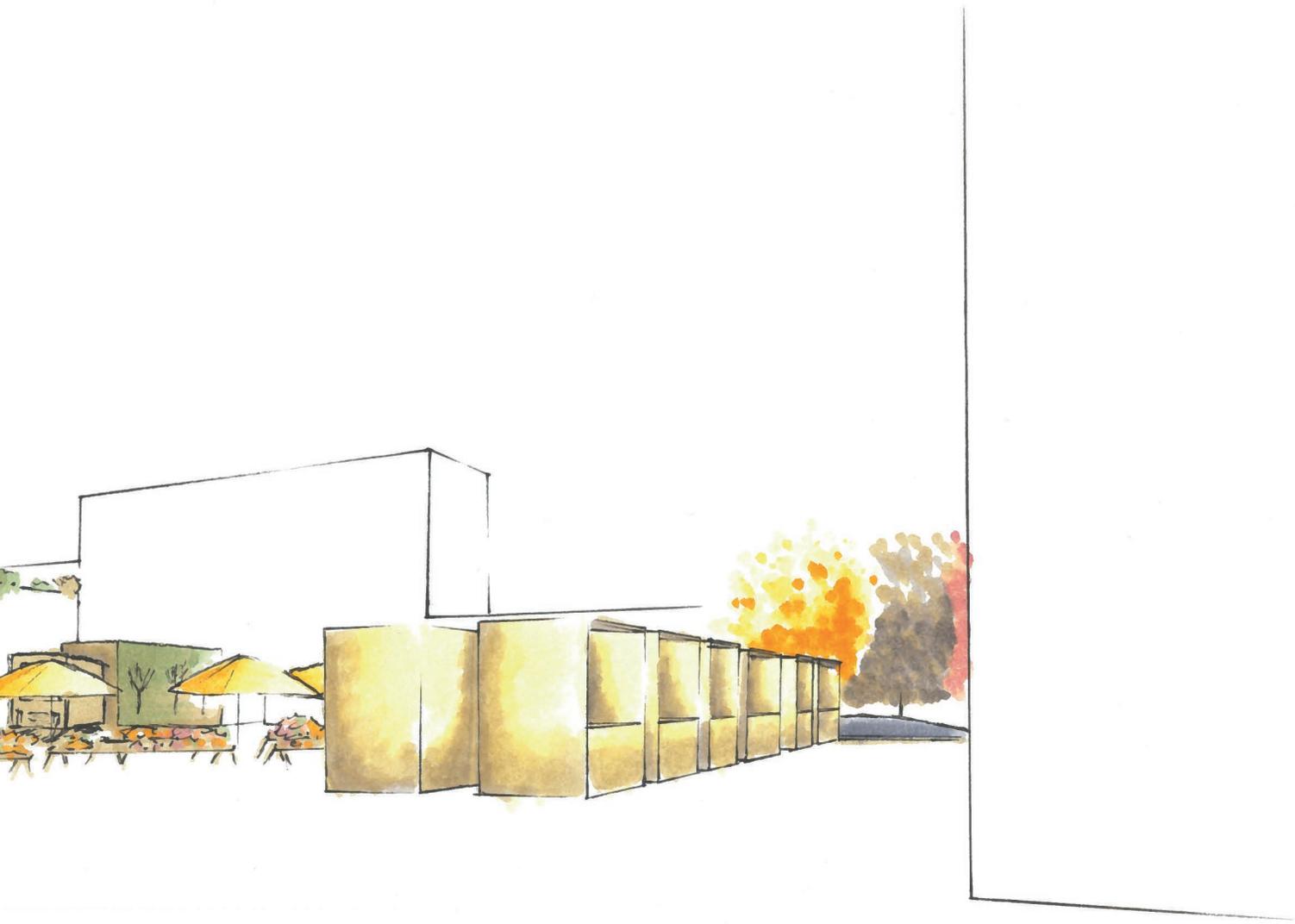




Abb. XC Typologie für Werbe entlang der Nordumfahrung 1:500



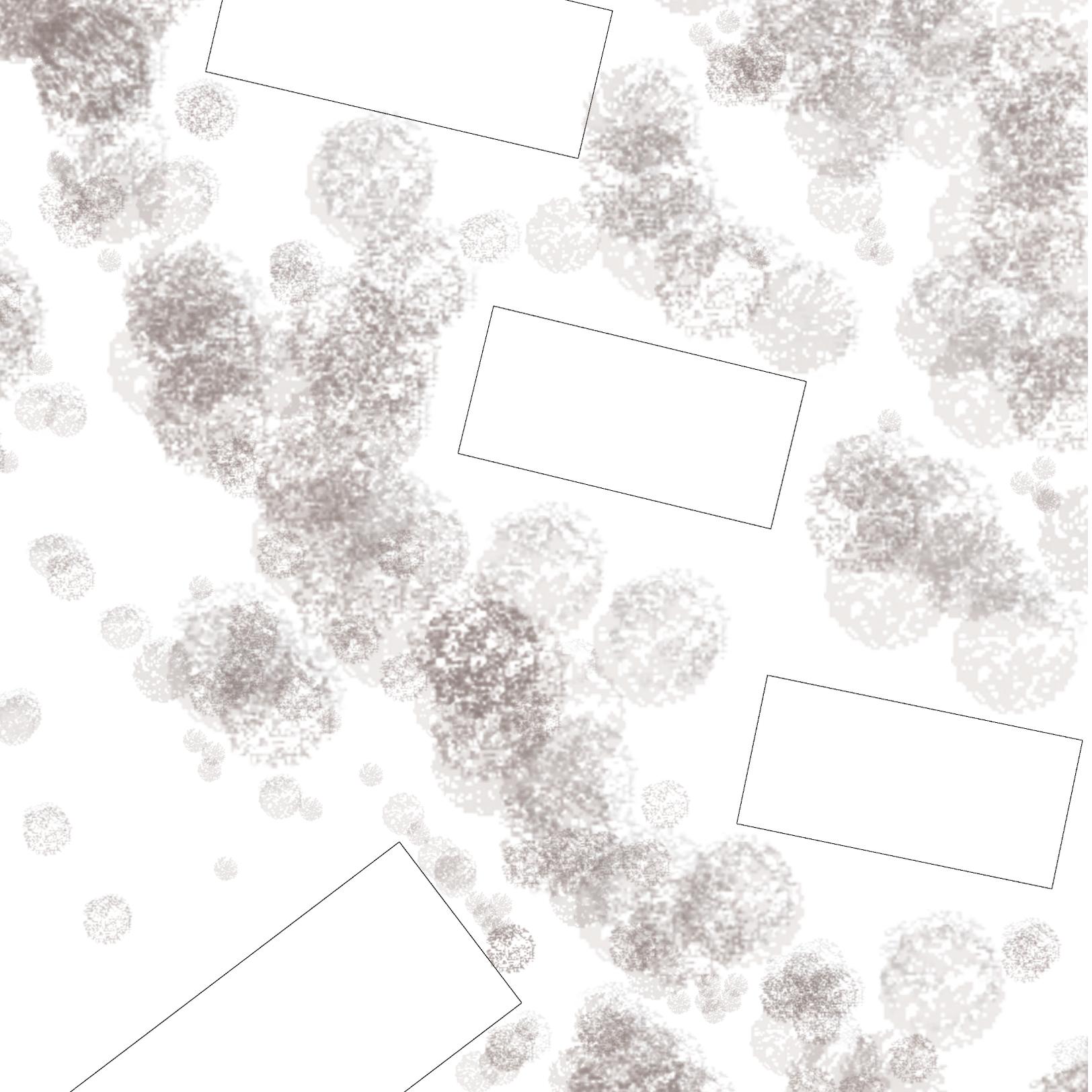


Abb. XCI Typologie Büro für Mischverwendung (Wohnen|Gewerbe) 1500





Abb. XCII Typologie Wohnungen für Mischgebiet wohnen|gewerbe 1|500



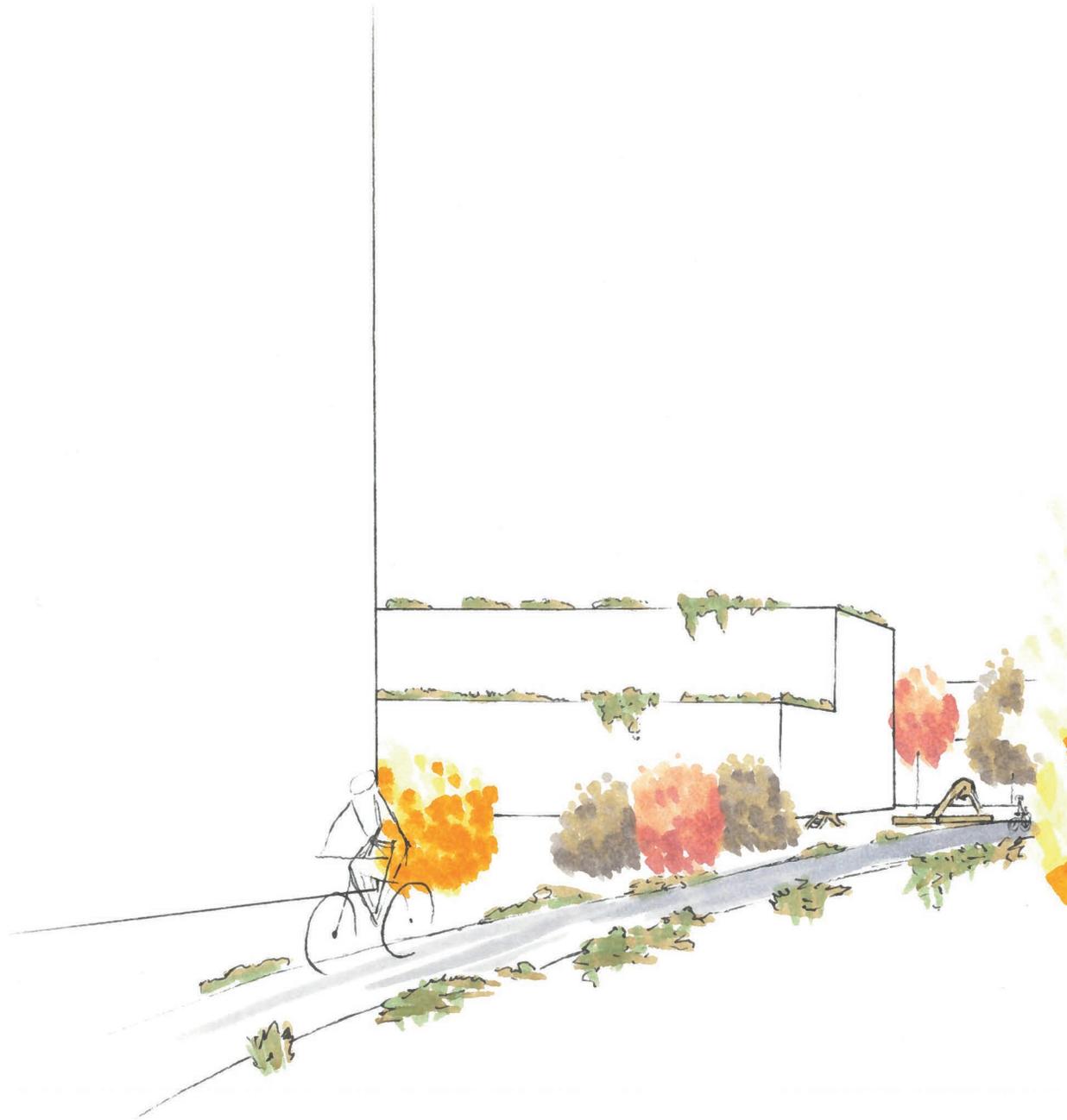


Abb. XCIII Wohnbebauung entlang eines Grünzugs

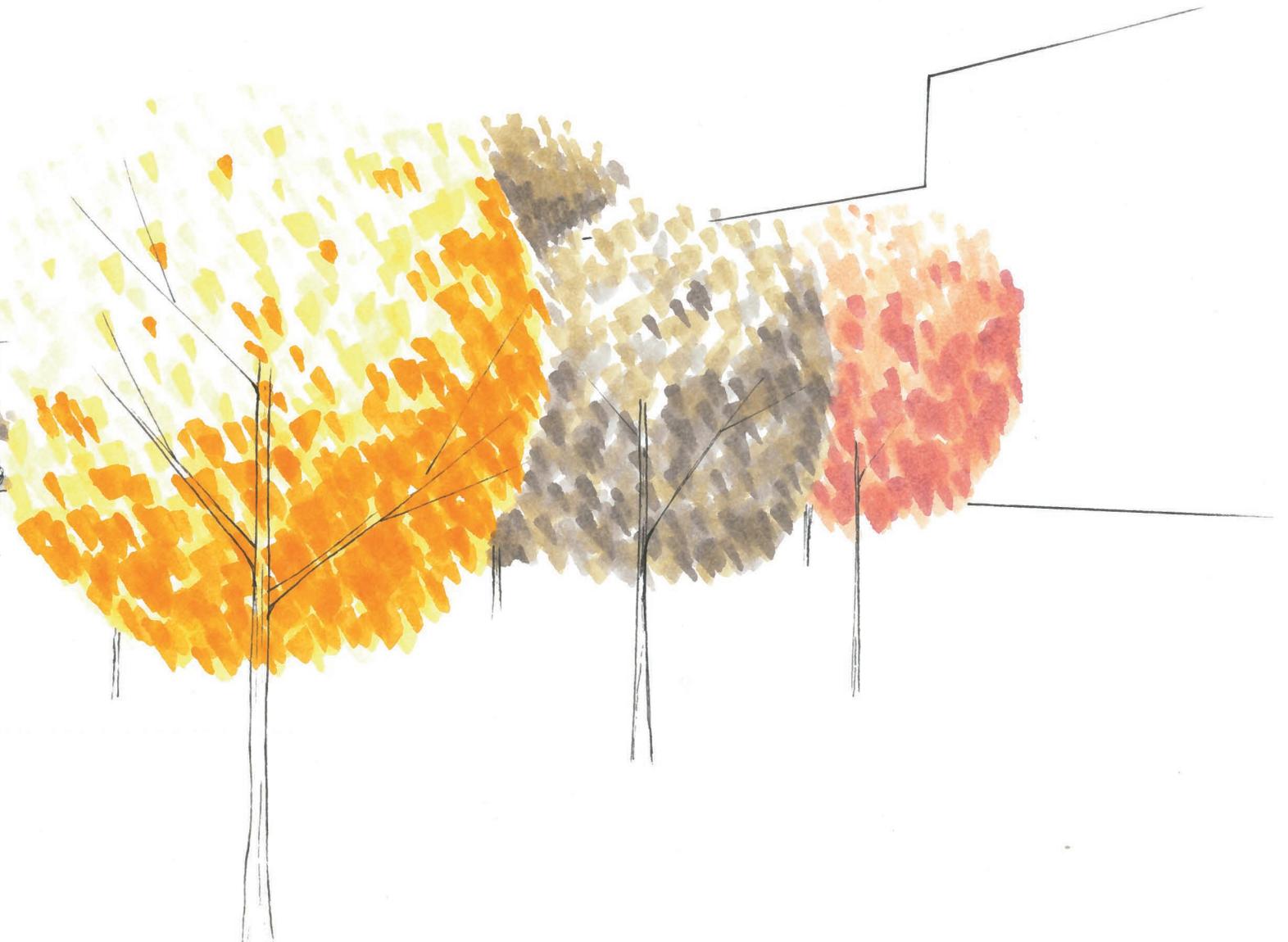




Abb. XCIV Typologie: Wohntürme für vier bis sechs Personen





## S-Bahn Haltestelle

Auch wenn die neue Umfahrung das Stauproblem mit den Pendlern entschärfen wird, soll die Erweiterung des öffentlichen Verkehrsnetzes und das großzügige Parkhaus ein Anreiz sein, den Individualverkehr zu reduzieren.

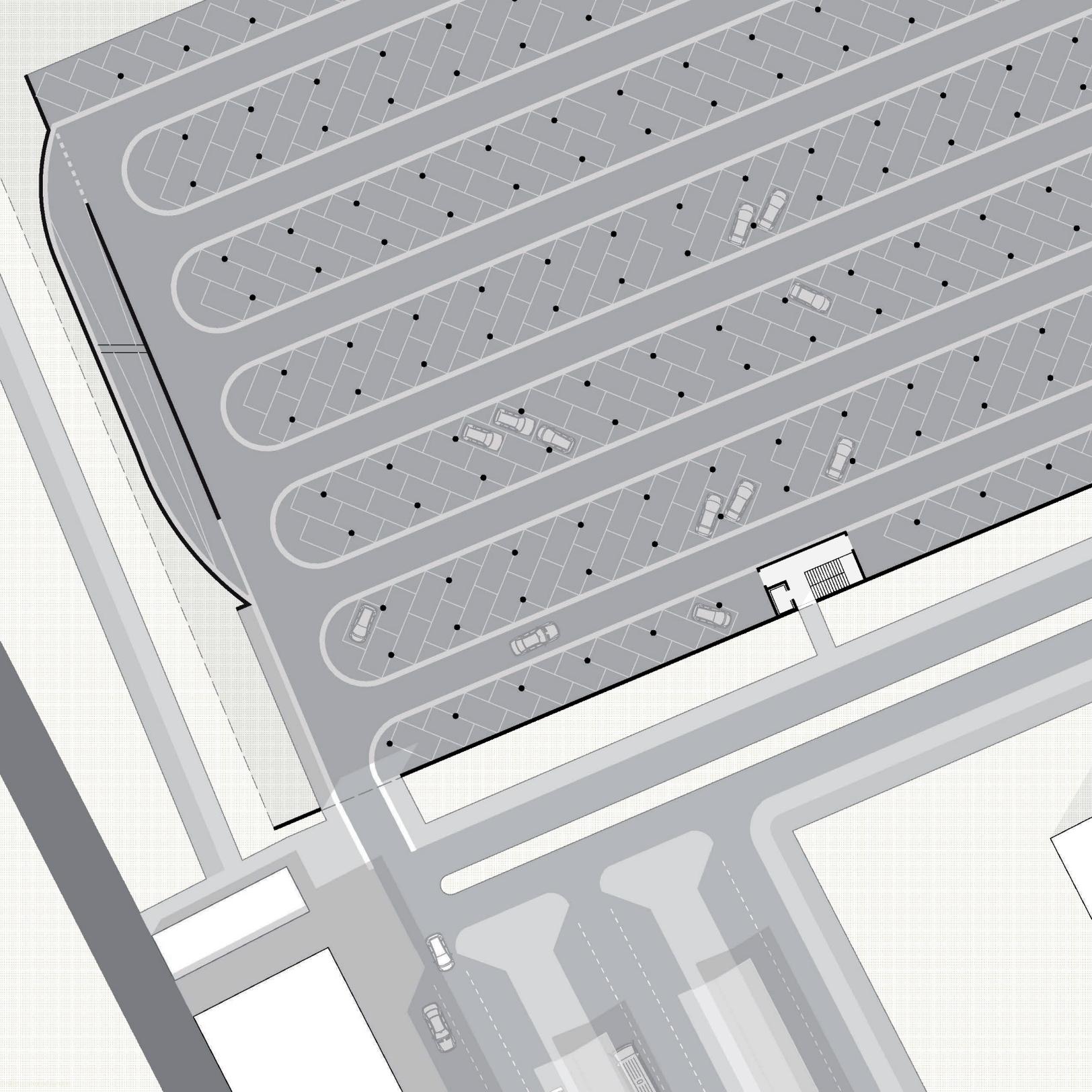
Die S-Bahn Linie S1 verläuft derzeit von Wedel bis nach Poppenbüttel im Nordosten von Hamburg, beziehungsweise bis zum Hamburger Flughafen. Die Station Wedel befindet sich zentral im bereits bebauten Stadtgebiet und soll bestehen bleiben. Das dortige Parkhaus ist mit seinen 160 Stellplätzen<sup>81</sup> massiv überlastet.

Die bestehende Nah- und Fernverbindung wird entlang der westlichen Baugrenze von

81 Vgl. HVV 2018

Wedel verlängert und mit der neuen Station „Wedel Nord“ erweitert. Das Neubaugebiet kann so optimal in das bestehende öffentliche Verkehrsnetz eingebunden werden. Durch die Randlage der Trasse sind nur wenige bebaute Grundstücke von der Verlängerung betroffen, im wesentlichen handelt es sich um Bauernhöfe die nicht mehr genutzt werden. Zusätzlich ergibt sich die Möglichkeit, die Trasse im Bedarfsfall bis in das nördlich gelegene Holm zu erweitern.

Das neue Parkhaus wird den Pendlern aus der Umgebung mit 528 Stellplätzen pro Geschoss ausreichend Platz bieten. Gratis Parken oder preiswerte Kombinationstickets aus S-Bahnkarte und Parkticket machen den Umstieg zu einer zeitsparenden und kostengünstigen Lösung.



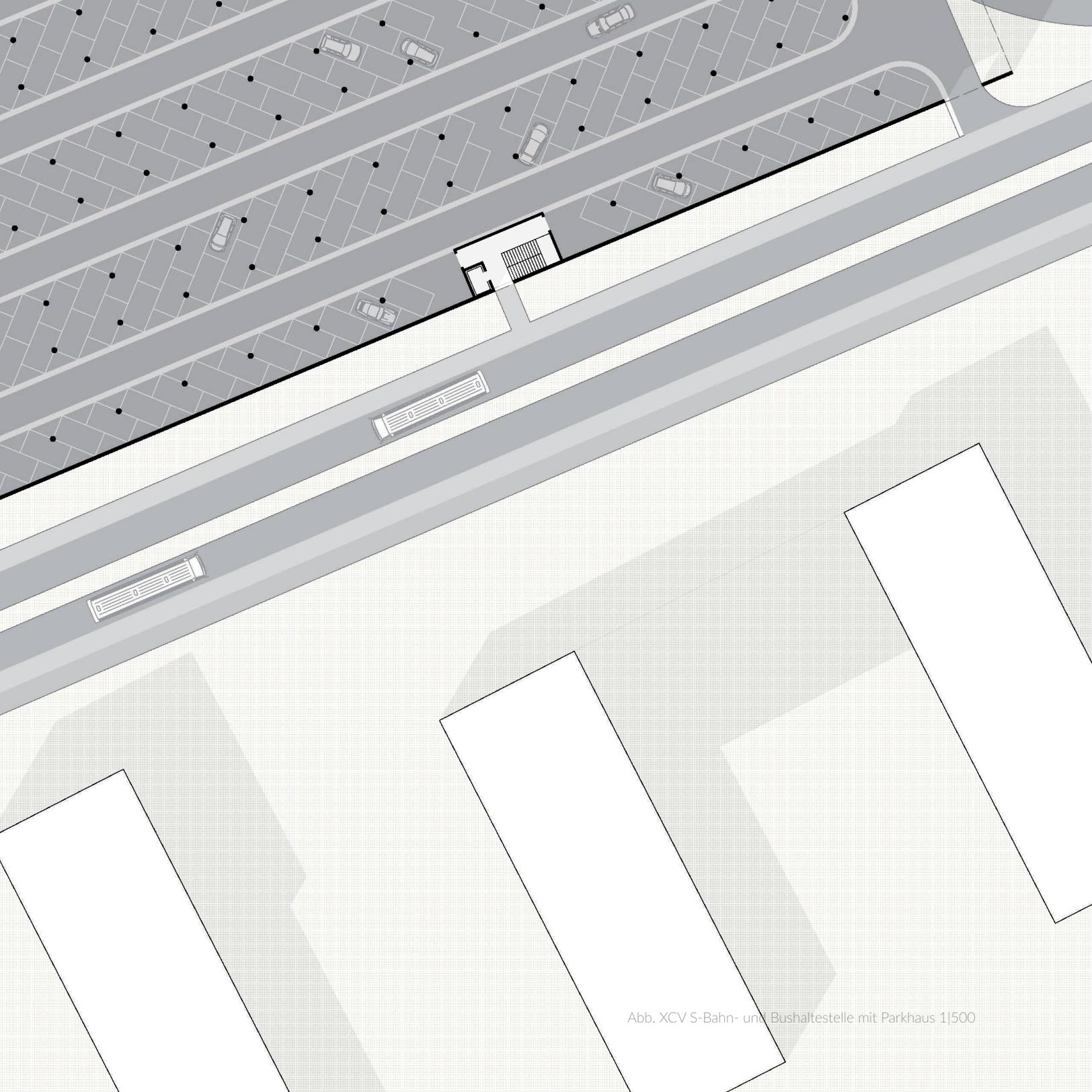


Abb. XCV S-Bahn- und Bushaltestelle mit Parkhaus 1|500

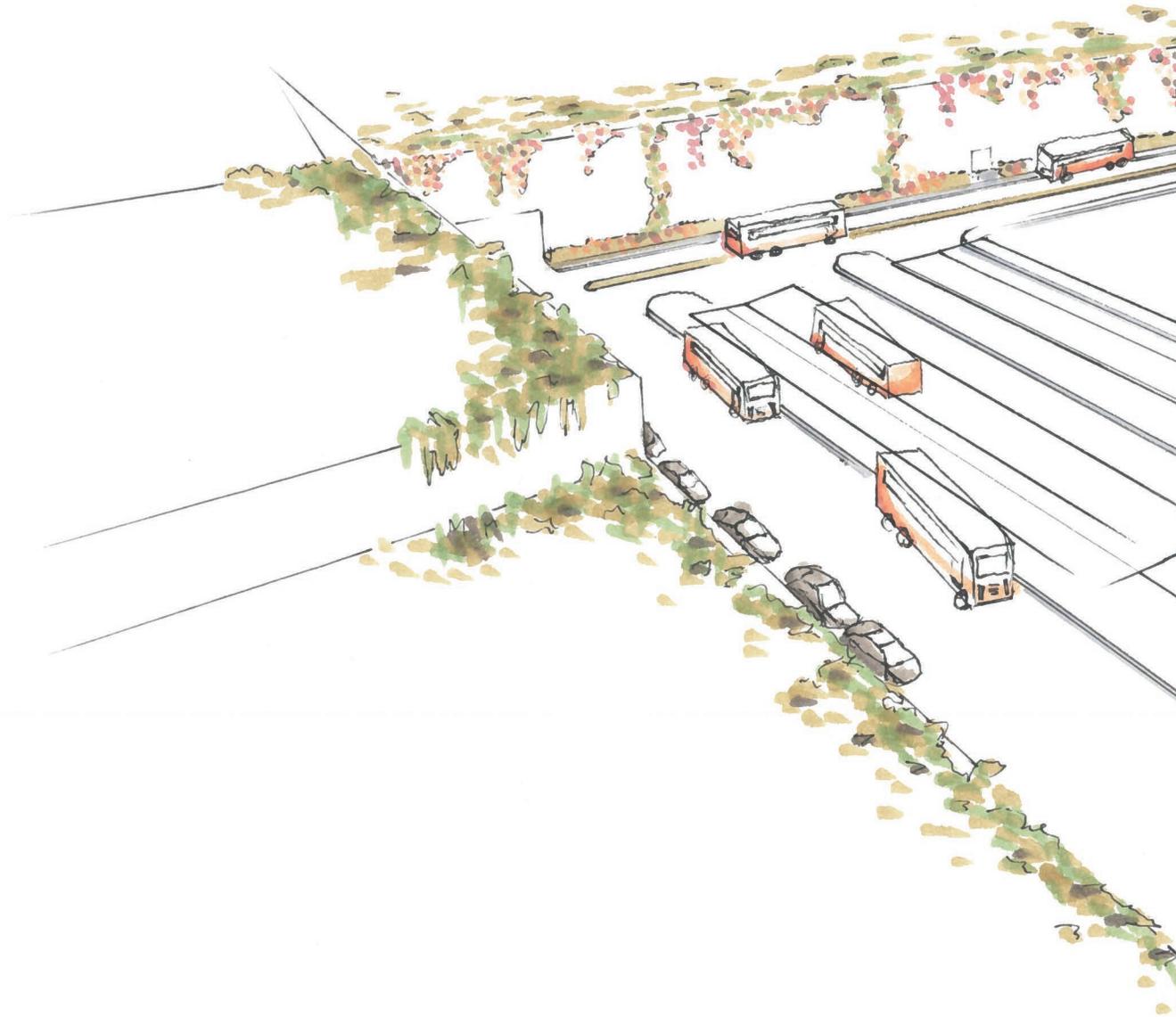
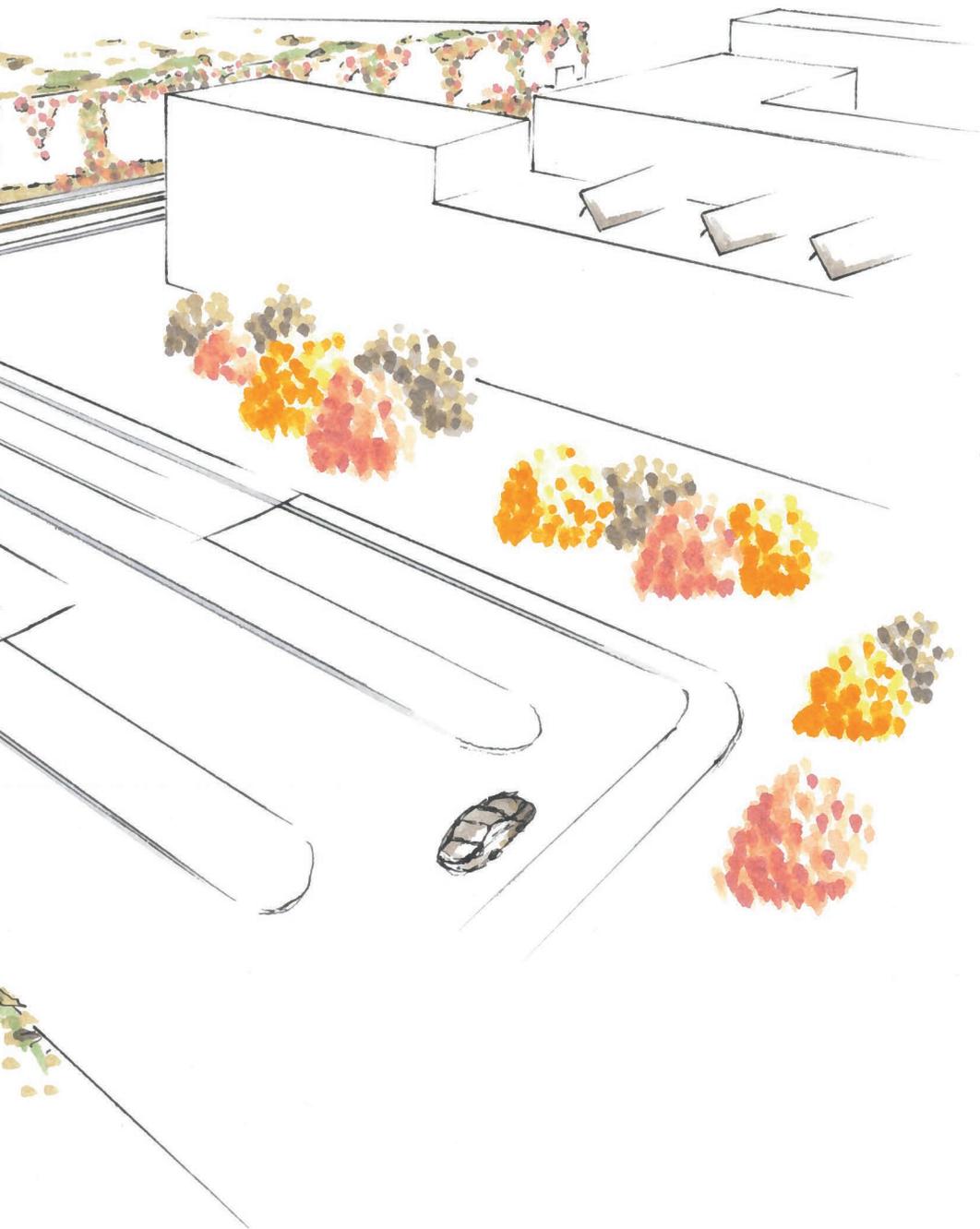


Abb. XCVI S-Bahn- und Bushaltestelle mit Parkhaus





# Quellenverzeichnis 06

---

## Selbstständige Publikationen

Argus Stadt- und Verkehrsplanung: Variantenvergleich Nordumfahrung Wedel, Hamburg 2010

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main <sup>4</sup>1991

Dürkob, Jakob: Wedel. Eine Stadtgeschichte, Eutin 2000

GEWOS: Aktualisierung Wohnungsmarktkonzept Wedel, Hamburg 2016

Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin <sup>3</sup>2016

Le Corbusier: Le Corbusier. Städtebau, München 2015

Stockholms Stad (Hg.): Hagastaden, Stockholm (o.J.)

Stockholms Stad (Hg.): Living and Working in Stockholm Royal Seaport, Stockholm 2015

Stockholms Stad (Hg.): New Slussen, Stockholm (o.J.)

Wien 3420 Aspern Development AG (Hg.): Das Projekt, Wien <sup>7</sup>2016

Wien 3420 Aspern Development AG (Hg.): Business goes Seestadt, Wien 2017

WES + me di um: Masterplan BusinessPark Elbufer Wedel, (o.O) 2012

Wettbewerbsunterlagen

Stadt Wedel: Städtebaulich-Landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb. Wohnbauliche Entwicklung Wedel Nord, Wedel 2014

## Unselbstständige Publikationen

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (Hg.): Umbau des Schulauer Hafens. Entwicklung Schulauer Hafen, abgerufen am 27.01.2018, [http://sanierungsgebiet-stadthafen-wedel.de/wp-content/uploads/sites/101/2017/07/plakate\\_hafenfest\\_juni2016\\_kl.pdf](http://sanierungsgebiet-stadthafen-wedel.de/wp-content/uploads/sites/101/2017/07/plakate_hafenfest_juni2016_kl.pdf)

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.): Das Projekt HafenCity, in: Hafen City Hamburg. Themen Quartiere Projekte, 22 (2014), 8-11

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.): Die Basis der HafenCity-Entwicklung: der Masterplan, in: Hafen City Hamburg. Themen Quartiere Projekte, 22 (2014), 12-13

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.): Nachhaltigkeit. Stadt des 21. Jahrhunderts, in: Hafen City Hamburg. Themen Quartiere Projekte, 22 (2014), 46-49

HVV: Park+Ride, abgerufen am 25.02.2018, [http://www.hvv.de/service/autofahrer/park-ride/#parkride\\_W](http://www.hvv.de/service/autofahrer/park-ride/#parkride_W)

Metropolregion Hamburg: Die Metropolregion Hamburg. Hamburg, abgerufen am 12.08.2017, <http://metropolregion.hamburg.de/ueber-uns/>

Metropolregion Hamburg: Fakten Wirtschaft Metropolregion Hamburg. Hamburg, abgerufen am 12.08.2017, <http://metropolregion.hamburg.de/wirtschaftsportal-fakten-daten/>

Metropolregion Hamburg: Eine Erfolgs-Geschichte: zusammen wachsen. Hamburg, abgerufen am 12.08.2017, <http://metropolregion.hamburg.de/geschichte-historie/>

Metropolregion Hamburg: Grenzübergreifende grüne Netze schaffen. Hamburg, abgerufen am 12.08.2017, <http://metropolregion.hamburg.de/biotopverbund/>

Metropolregion Hamburg: Stärkung der Mobilität auf dem Lande. Kreis Ostholstein, abgerufen am 12.08.2017, <http://metropolregion.hamburg.de/mobilitaet/4406010/lp-flexible-bdienformen/>

Oberhuber, Nadine: Grüner Schwede!, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 19.05.2014, abgerufen am 19.08.2017, <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/immobilien/leben-in-der-oekologischen-musterstadt-stockholm-12944550.html>

Stadtentwicklung Wien: Energieforschung in Aspern Seestadt, abgerufen am 12.08.2017, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/bildung-forschung/ascr.html>

Stadt Wedel: Willkomm Höft - das Tor zur Welt, abgerufen am 27.01.2018, <https://www.wedel.de/tourismus-freizeit/sehenswertes-ausfluege/schiffsbegruessungsanlage-willkomm-hoeft.html>

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2025, Hamburg 2011, abgerufen am 15.08.2017, <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/bevoelkerungsstand-und-entwicklung/>

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030, Hamburg 2016, abgerufen am 15.08.2017, <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/bevoelkerungsstand-und-entwicklung/>

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerungsstand, Bevölkerungsdichte und Bevölkerung nach Altersgruppen, Hamburg 2017, abgerufen am 15.08.2017, <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/metropolregion-hamburg/>

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Flächennutzung: Siedlungs- und Verkehrsfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung, Hamburg 2017, abgerufen am 15.08.2017, <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/metropolregion-hamburg/>

Stockholms Stad (Hg.): City Development, abgerufen am 15.08.2017, <http://international.stockholm.se/city-development/>

Stockholms Stad (Hg.): Stockholm Royal Seaport, abgerufen am 15.08.2017, <http://www.stockholmroyalseaport.com>

Wien 3420 Aspern Development AG (Hg.): Wohnen+Arbeiten. Das ganze Leben an einem Ort, abgerufen am 12.08.2017, <https://www.aspern-seestadt.at/lebenswelt/wohnen>



# Abbildungsverzeichnis 07

---

Alle Abbildungen, soweit nicht extra im Abbildungsverzeichnis angeführt, wurden vom Verfasser dieser Arbeit erstellt.

Abb. I Paläolithische Siedlung , in Terra Amata bei Nizza, ca 300.000 Jahre alt  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.10 Abb.5.

Abb. II Lageplan der Gebäude und Stadtteile von Ur  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.24 Abb.37.

Abb. III Plan des Stadtkerns von Babylon  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.34 Abb.64.

Abb. IV Plan des Pyramidenkomplexes von Gizeh  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.43 Abb.83.

Abb. V Athen im 5. Jhd. mit den langen Mauern, die die Stadt mit dem Hafen Piräus verbanden  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.130 Abb.226.

Abb. VI Rom zur Zeit des Servius Tullius (Stich aus dem Jahre 1527)  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.179 Abb.301.

Abb. VII Rom zur Kaiserzeit  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.187 Abb.307.

Abb. VIII römische Aquädukte  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.242 Abb.391.

Abb. IX Römische Straße in Paestum

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.240 Abb.388.

Abb. X Mont Saint Michel, Modell aus dem 18. Jahrhundert

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.365 Abb.593.

Abb. XI Mittelalterliche Straße in Siena mit ihren fünf- und sechsstöckigen Häusern

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.352 Abb.570.

Abb. XII Schwarz eingezeichnet die neu errichteten monumentalen Bauten und das Armenhaus

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.579 Abb.885.

Abb. XIII Plan von Ferrara gegen Ende des 16. Jahrhunderts

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.599 Abb.909.

Abb. XIV Das von Michelangelo umgestaltete Kapitol in Rom

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.616 Abb.931.

Abb. XV Karte von Rom im 18. Jahrhundert. Die neuen, im 15. und 16. Jahrhundert angelegten, Hauptstraßen und die aus der Antike stammenden noch befahrbaren Straßen sind hervorgehoben.

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.628 Abb.941.

Abb. XVI Piazza del Popolo (auf der folgenden Seite links)

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.634 Abb.951.

Abb. XVII Petersplatz Anfang 1900 (auf der folgenden Seite rechts). Zahlreiche, umliegende Gebäude wurden 1935 abgerissen.

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.627 Abb.945.

Abb. XVIII Plan von Guadalajara in Mexiko

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.678 Abb.1005.

Abb. XIX Eine Straße in Mérida in Venezuela mit einstöckigen Häusern aus der Kolonialzeit

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.682 Abb.1009.

Abb. XX Gestaltung der Ile de la Cité mit der Place Dauphine und dem Pont Neuf

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.705 Abb.1037.

Abb. XXI Plan von Paris aus dem Jahr 1697 mit dem geplanten Verlauf der Boulevards rund um die Stadt.

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.713 Abb.1049.

Abb. XXII Plan von Versailles aus der Zeit gegen Ende der Herrschaft Ludwigs XIV

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.718 Abb.1054.

Abb. XXIII Park und Schloss Vaux le Vicomte

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.710 Abb.1043.

Abb. XXIV Baustelle der Eisenbahnlinie London-Birmingham im Jahr 1836

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.784 Abb.1138.

Abb. XXV Ein Armenviertel in London, Stich von 1872

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.792 Abb.1155.

Abb. XXVI Die zwei Haustypen der Städte des 19. Jahrhunderts.

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.815 Abb.1187-1188.

Abb. XXVII Eine Arbeitersiedlung an der Peripherie einer englischen Stadt  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.818 Abb.1200.

Abb. XXVIII Querschnitt eines Gebäudes der „Ville Radieuse“  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.912 Abb.1354.

Abb. XXIX Unité d’Habitation  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.929 Abb.1394.

Abb. XXX Mehrere Unité d’Habitation auf ausgedehnten Grünanlagen bilden einen Stadtteil  
Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt am Main 1991, S.932 Abb.1401.

Abb. XXXI Lageplan Entwurf 1979 von Architekten Gerkan, Marg und Partner  
GMP Architekten (1997) Skizze: Volkwin Marg

Abb. XXXII  
HafenCity Hamburg GmbH / Michael Korol

Abb. XXXIII  
abgerufen am 13.08.2017, <http://www.kcap.eu/images/000162image.jpg?w=1600&h=1066&c=1>

Abb. XXXIV  
abgerufen am 13.08.2017, <http://felixmeyer-fotografie.de/wp-content/uploads/2014/07/Hafencity-Hamburg-3.jpg>

Abb. XXXV  
abgerufen am 13.08.2017, [http://www.wes-la.de/var/wesla/storage/images/media/images/projekte/hamb04066\\_hafencity/wes-westliche-hafencity-hamburg-09-marco-polo-terrassen-foto-tim-c-kraus/8754-1-ger-DE/wes-westliche-hafencity-hamburg-09-marco-polo-terrassen-foto-tim-c-kraus\\_project\\_images\\_wide.jpg?v17](http://www.wes-la.de/var/wesla/storage/images/media/images/projekte/hamb04066_hafencity/wes-westliche-hafencity-hamburg-09-marco-polo-terrassen-foto-tim-c-kraus/8754-1-ger-DE/wes-westliche-hafencity-hamburg-09-marco-polo-terrassen-foto-tim-c-kraus_project_images_wide.jpg?v17)

Abb. XXXVI

abgerufen am 13.08.2017, [https://d3c80vss50ue25.cloudfront.net/media/filer\\_public/99/73/99730945-3fe4-4d46-92d3-4848ab7f4d55/elbphilharmonie\\_foto\\_maxim\\_schulz\\_2.jpg](https://d3c80vss50ue25.cloudfront.net/media/filer_public/99/73/99730945-3fe4-4d46-92d3-4848ab7f4d55/elbphilharmonie_foto_maxim_schulz_2.jpg)

Abb. XXXVII

abgerufen am 13.08.2017, [https://d3c80vss50ue25.cloudfront.net/media/filer\\_public/7d/16/7d169f95-042f-4e8c-8429-a124f385a966/maxim\\_schulz\\_apr\\_2016.jpg](https://d3c80vss50ue25.cloudfront.net/media/filer_public/7d/16/7d169f95-042f-4e8c-8429-a124f385a966/maxim_schulz_apr_2016.jpg)

Abb. XXXVIII

Fotografie des Verfassers (2014)

Abb. XXXIX

Wikipedia (2010) Fotografie: Missy Wegner

Abb. XL (auf der folgende Seite)

abgerufen am 23.02.2018, <https://www.flickr.com/photos/pana53/6334871937/in/photolist-DnumWt-EC64Qd-21yeyi1-aDMSHX-deynwg-dCFk5k-S36zWB-aDRYPm-aVfP4x-dfQfLo-qMgVbD-aVfNnv-pQE6Ni-quZmxZ-aVfPia-dQdhZ3-aVfwRr-aVfNgn-aVfNSa-ecHGha-aVfLMn-aDRETE-aVfKDX-aVfKTF-fthUm7-dz4ouN-dz4o8Q-dz4oq5-dy-XUDH-dz4Eso-dyXUM2-aVfLUP-fthVCb-aVfKzv-aVfLEM-6M25gk-aVfKM4-eU6nG4-9bhXV4-6M25fB-ZxfhBH-NsPpE7-MXAkXS-NVq26P-NVq2ca-NSaR6L-P8RT63-QdNsDo-PymHw2-QdNsCb>

Abb. XLI Erschließungsstruktur Seestadt

Wien 3420 Aspern Development AG (2015) Plan: Erschließungsstruktur

Abb. XLII Grün- und Freiflächen Hierarchien

Wien 3420 Aspern Development AG (2015) Plan: Grün- und Freiflächenhierarchien

Abb. XLIII

Fotografie: Lavaland / Treibhaus

Abb. XLIV Einkaufsstraße

abgerufen am 14.08.2017, <http://derstandard.at/2000055990234/Einkaufsstrasse-Seestadt-Mit-Filialisten-Reserven-fuer-Innovationen-schaffen>

Abb. XLV

Fotografie: Wolf Leeb

Abb. XLVI

abgerufen am 14.08.2017, <http://www.delta.at/news/eroeffnung-der-seestadt-wien-aspern/>

Abb. XLVII

abgerufen am 14.08.2017, <http://www.awg.at/de/project/was-d/>

Abb. XLVIII

abgerufen am 13.08.2017, <http://www.dronestagr.am/seestadt-apern-3/>

Abb. XLIX

abgerufen am 13.08.2017, <https://www.wien.gv.at/umwelt/natuerlich/images/seepark-gr.jpg>

Abb. L

abgerufen am 13.08.2017, <http://images.derstandard.at/2016/09/21/Seestadt-Aspernbearbeitet-2.jpg>

Abb. LI (auf der folgende Seite)

Fotografie: Hertha Hurnaus, Projekt: 3:0 Landschaftsarchitektur

Abb. LII Hammarby Sjöstad

abgerufen am 19.08.2017, <http://sthlmvaxer.se/10%E2%80%89000-nya-invanare-i-hammarby-sjostad/>

Abb. LIII

abgerufen am 13.08.2017, [http://vaxer.stockholm.se/globalassets/omraden/programomraden/ostermalm-norra-djurgardsstaden/royal-seaport/srs\\_oversikt\\_960x600.jpg](http://vaxer.stockholm.se/globalassets/omraden/programomraden/ostermalm-norra-djurgardsstaden/royal-seaport/srs_oversikt_960x600.jpg)

Abb. LIV

abgerufen am 13.08.2017, <https://aesopyoungacademics.files.wordpress.com/2016/12/stockholm-royal-seaport.jpg?w=640>

Abb. LV

abgerufen am 13.08.2017, <http://aasarchitecture.com/wp-content/uploads/Adept-Mandaworks-win-Kolkajen-Ropsten-Royal-Seaport-competition-06.jpg>

Abb. LVI

abgerufen am 14.08.2017, <http://www.israscan.com/wp-content/uploads/2013/05/Vartahamnen-port.jpg> abgerufen am 14.08.2017, <http://metropolregion.hamburg.de/karte/>

Abb. LVII Hagastaden

Stockholms Stad (2015)

Abb. LVIII Verkehrskonzept Hagastaden

Stockholms Stad (2017)

Abb. LIX Studie Slussen

abgerufen am 13.08.2017, <http://www.fosterandpartners.com/media/1450316/img0.jpg>

Abb. LX Modell Slussen

abgerufen am 13.08.2017, <http://www.fosterandpartners.com/projects/slussen-masterplan/>

Abb. LXI Slussen

abgerufen am 13.08.2017, <http://www.fosterandpartners.com/media/1450326/img2.jpg>

Abb. LXII Slussen

abgerufen am 13.08.2017, <http://www.fosterandpartners.com/projects/slussen-masterplan/>

Abb. LXIII Hagastaden

Stockholms Stad (2017)

Abb. LXIV Achsenmodell 1919

Senatskanzlei Hamburg (1919) Skizze: Fritz Schuhmacher

Abb. LXV Metropolregion Hamburg mit der Stadt Wedel

abgerufen am 14.08.2017, <http://metropolregion.hamburg.de/karte/>

Abb. LXVI Geographische Lage der Stadt Wedel in Deutschland

Abbildung vom Verfasser erstellt.

Abb. LXVII Wedeler Bahnhof 1892

Dürkob, Jakob: Wedel. Eine Stadtgeschichte, Eutin 2000, S.102 Abb. 47.

Abb. LXVIII Bevölkerungswachstum Kreis Pinneberg

Diagramm vom Verfasser erstellt (2017). Daten: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2025, Hamburg 2011 und Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten

Schleswig-Holsteins bis 2030, Hamburg 2016

Abb. LXXIX Wanderungssaldo differenziert nach Ziel-/Herkunftsort  
GEWOS: Aktualisierung Wohnungsmarktkonzept Wedel, Hamburg 2016, S. 11 Abb.9.

Abb. LXX BusinessPark Elbufer  
WES + me di um: Masterplan BusinessPark Elbufer Wedel, (o.O) 2012, S.1

Abb. LXXI Willkomm-Höft  
Fotografie des Verfassers (2014)

Abb. LXXII Bildflug Mai 2013  
Stadt Wedel (2013)

Abb. LXXIII Schwarzplan 1|10.000

Abb. LXXIV Grünräume 1|10.000

Abb. LXXV Straßen 1|10.000

Abb. LXXVI Bus- und S-Bahnlinien 1|10.000

Abb. LXXVII Bus- und S-Bahnhaltestellen 1|10.000

Abb. LXXVIII Radwege 1|10.000

Abb. LXXIX Straßenprofile 1|100

Abb. LXXX Straßenprofile 1|100

Abb. LXXXI Funktionen 1|10.000

Abb. LXXXII Quartier-Bebauungsplan 1|3.000

Abb. LXXXIII Schnitt entlang der Straße östlich des Quartiersplatzes 1|750

Abb. LXXXIV Schnitt entlang Nordumfahrung mit Blick auf den Platz 1|1.000

Abb. LXXXV Südabschnitt Quartiersplatz 1|500

Abb. LXXXVI Nordabschnitt Quartiersplatz 1|500

Abb. LXXXVII Tiefgarage Quartiersplatz 1|500

Abb. LXXXVIII Freiraumgestaltung Quartiersplatz

Abb. LXXXIX Marktsituation Quartiersplatz

Abb. XC Typologie Gewerbe entlang der Nordumfahrung 1|500

Abb. XCI Typologie Büro für Mischgebiet wohnen|gewerbe 1|500

Abb. XCII Typologie Wohnungen für Mischgebiet wohnen|gewerbe 1|500

Abb. XCIII Wohnbebauung entlang eines Grünzugs

Abb. XCIV Typologie Wohnungen für Wohngebiet 1|20

Abb. XCV S-Bahn- und Bushaltestelle mit Parkhaus 1|500

Abb. XCVI S-Bahn- und Bushaltestelle mit Parkhaus

