

Future Cities

# Neues Zentrum für Hamburgs Westen

## Der neue Bahnhof Hamburg-Altona

### VIEWPOINT

Die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona an den nördlicher gelegenen Bahnhof Diebsteich eröffnet die Chance einer neuen Quartiersbildung im Hamburger Westen.

CBRE RESEARCH  
MAI 2024



# Quartiersbildung mit Wohnen und Arbeiten: Bahnhof Hamburg-Altona zieht nach Diebsteich

Durch die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona entsteht im Hamburger Westen ein neuer Verkehrsknotenpunkt, der zugleich Chancen für die Entwicklung einer neuen Bürolage ermöglicht.

## Eine Verlegung mit viel Bewegung

Die Verlegung des Bahnhofs Altona an den 1,8 km nördlicher gelegenen S-Bahnhof Diebsteich eröffnet die Chance den hochfrequentierten Hauptbahnhof signifikant zu entlasten. Mit der geplanten Eröffnung des Bahnhofs in 2027 wird der Startpunkt für den zweiten Bauabschnitt des neuen Stadtteils „Mitte Altona“ mit 1.900 neuen Wohnungen auf dem bisherigen Bahnhofsareal gesetzt.

Für das Quartier rund um den Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona eröffnen sich am neuen Standort Potenziale für eine neue Bürolage des bisher industriell geprägten Stadtteils. Die Quartiersentwicklung wird maßgeblich durch die Überplanung des ehemaligen ThyssenKrupp-Geländes im nördlichen Teil, der Umgestaltung des Postzentrums und der Weiterentwicklung des Metrogeländes im südlichen Teil geprägt. Unter anderem ist die Erweiterung des Kultur- und Sportangebotes, durch eine Musikhalle und ein Fußball-Regionalligastadion auf dem ThyssenKrupp-Areal geplant. Ergänzt durch neue Wohnungen und Büros ist die Steigerung der Lebensqualität in Verbindung mit der Integration von Arbeit, Wohnen und Kultur an einem Standort Zielstellung des Projektes.

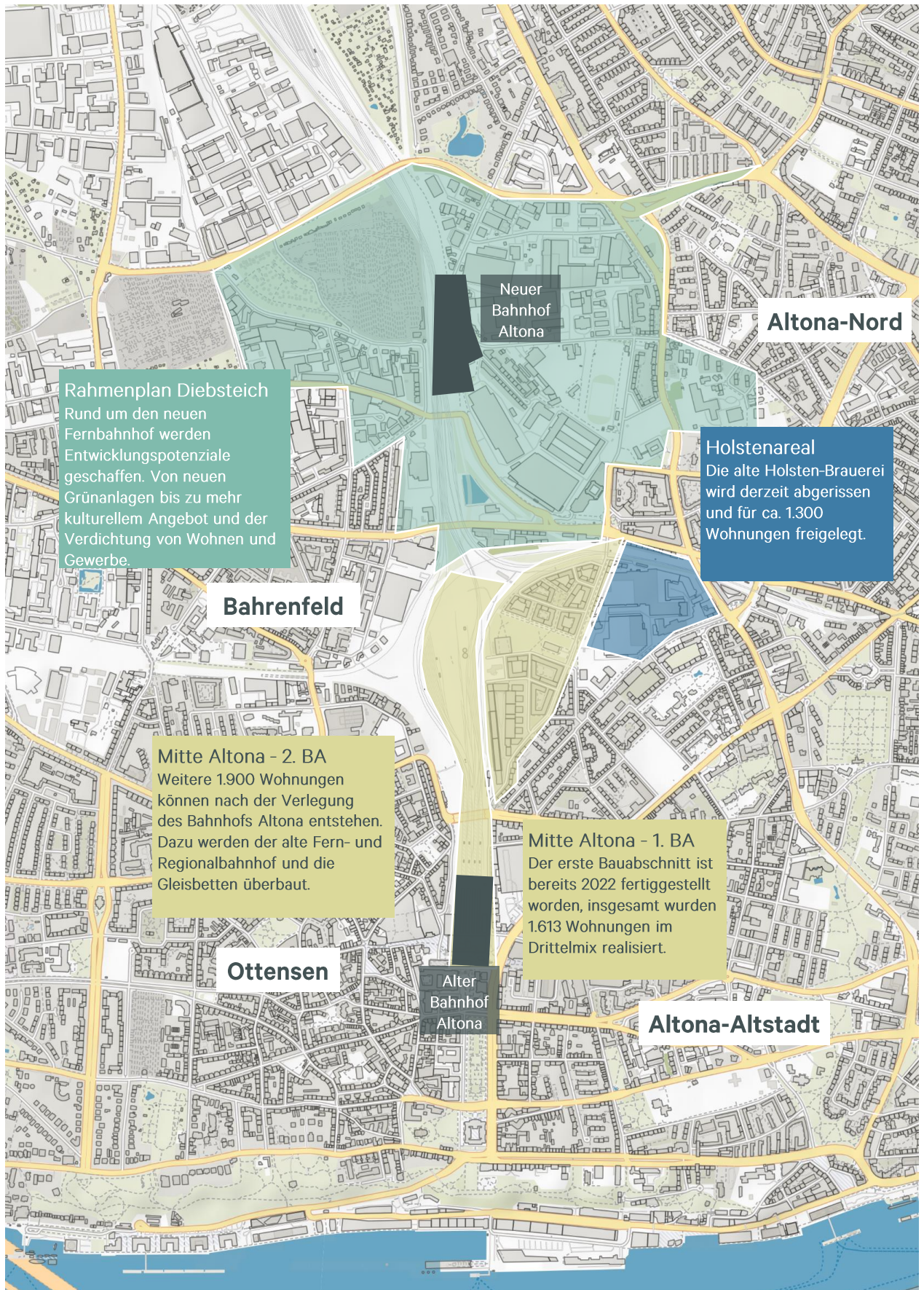
Für die Unternehmen im Büroteilmarkt Hamburg-West bedeutet die Verlegung des Bahnhofs Altona eine gesteigerte Attraktivität des Standortes mit gleichzeitig neuen Erweiterungsoptionen.

Abbildung 1: Chancen der Quartiersentwicklung für den Stadtteil Altona und Umgebung

 <b>Mobilität &amp; Erreichbarkeit</b>	 <b>Nachhaltigkeit &amp; ESG</b>	 <b>Nutzungsmix &amp; Flächenpotenzial</b>	 <b>Mobilisierung Stakeholder</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsknotenpunkt mit verbesserter Anbindung</li> <li>- Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots</li> <li>- Perspektivische Erhöhung der Zahl der Reisenden</li> <li>- Erhöhte Effizienz durch Durchgangsbahnhof statt Kopfbahnhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sehr hohe ESG-Konformität durch ressourcenschonende Energieversorgung</li> <li>- Neubauten mindestens Effizienzhaus-Stufe 40</li> <li>- Integration von Geothermie als Ersatz für fossile Brennstoffe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierung einzelner gemischt genutzter Quartiersentwicklungen</li> <li>- Nutzungsschwerpunkt Wohnen ergänzt durch Büros, soziale Einrichtungen und Gewerbe</li> <li>- Aktivierung noch nicht genutzter Flächenpotenziale in zentraler Lage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterstützung der Entwicklung durch die Bereitstellung von Ressourcen der öffentlichen Hand</li> <li>- Inklusive und barrierefreie Stadtplanung durch Teilhabe aller Stakeholder</li> <li>- Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit in Verbindung mit sozialen und ökologischen Zielen</li> </ul>

Quelle: CBRE Research 2024

Abbildung 1: Übersichtskarte Diebsteich, Mitte Altona, Holstenareal



Quelle: CBRE Research, MapTiler, 2024

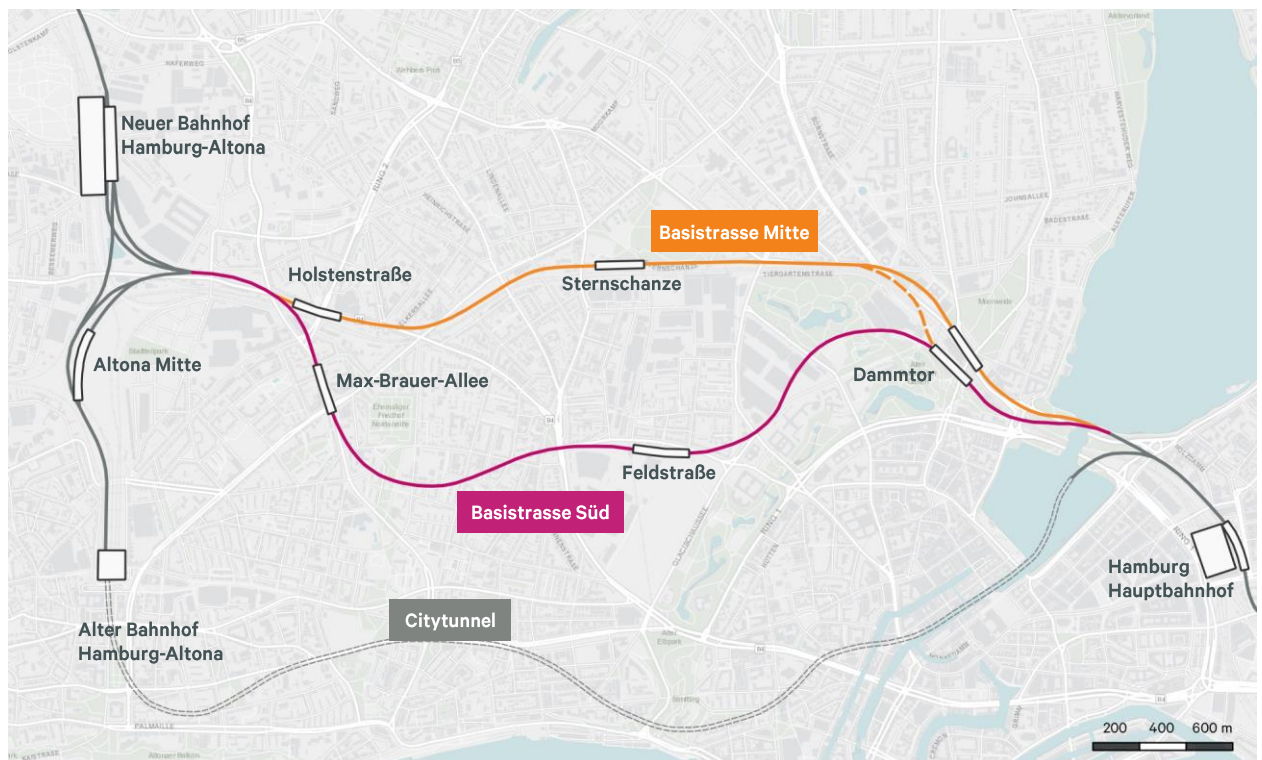
## Ausbau des Mobilitätsangebots am neuen Bahnhof Altona

Rund 130.000 Personen nutzen täglich den Bahnhof Altona, davon 117.000 Personen die S-Bahnverbindungen. Der Fernverkehr reicht zusammen mit den Regionalbahnen über Itzehoe in den Norden bis nach Sylt und mit dem ICE in den Süden bis nach München. Da die Weiterfahrt bis zum Hauptbahnhof über die Regionalbahnen nicht möglich ist, sind Passagiere dazu gezwungen, auf die S-Bahn umzusteigen.

Der S-Bahnhof Diebsteich liegt nahe der A7 und grenzt an einen jüdischen Friedhof und an industriell genutzte Grundstücke und Kleingärten. An das ÖPNV-Netz ist der Standort lediglich über die S-Bahnlinien S3 und S5 (vormals S21) aus dem nordwestlichen Pinneberg bzw. Eidelstedt und die Buslinie 180 von Stellingen bis Altona angeschlossen.

Mit der Verlegung des Bahnhofes ist ein leistungsfähiger Verkehrsknotenpunkt geplant, der regionale und überregionale Verbindungen in Hamburg und zu anderen deutschen Ballungsräumen herstellt. Der Nahverkehr wird um weitere vier Buslinien ergänzt, um einen besseren Anschluss des Nordwestens Hamburgs zu ermöglichen. Bis 2030 soll ebenfalls das S-Bahnliniennetz weiterausgebaut und zwei weitere S-Bahnlinien (S4, S6) eingeführt werden, sodass vier S-Bahnlinien den neuen Bahnhof Altona passieren. Zusätzlich wird der Standort in das Fahrradnetz eingebunden und 600 Fahrradstellplätze am Bahnhof zur Verfügung gestellt. Die Autoreisezuganlage wird nach Eidelstedt versetzt und ist dadurch direkter an die Autobahn angeschlossen. Ein neuer Citytunnel, dem so genannten Verbindungsbahntlastungstunnels (VET), der den Hauptbahnhof und den neuen Bahnhof Hamburg-Altona miteinander verbindet, wird gerade geprüft. Dadurch könnten am neuen Bahnhof Altona insgesamt vier (statt zwei) unterirdische S-Bahngleise und acht (statt sechs) oberirdische Fernbahngleise realisiert werden. Die finale Trassenentscheidung soll Ende 2024 erfolgen. Je nach Trassenführung sind weitere Regionalzughaltestellen an Sternschanze und Holstenstraße geplant, wie auch die Erschließung der Stadtgebiete durch S-Bahnstationen.

Abbildung 2: Potenzielle Streckenverläufe des VET



Quelle: CBRE Research, ESRI, DB Netz AG, 2023

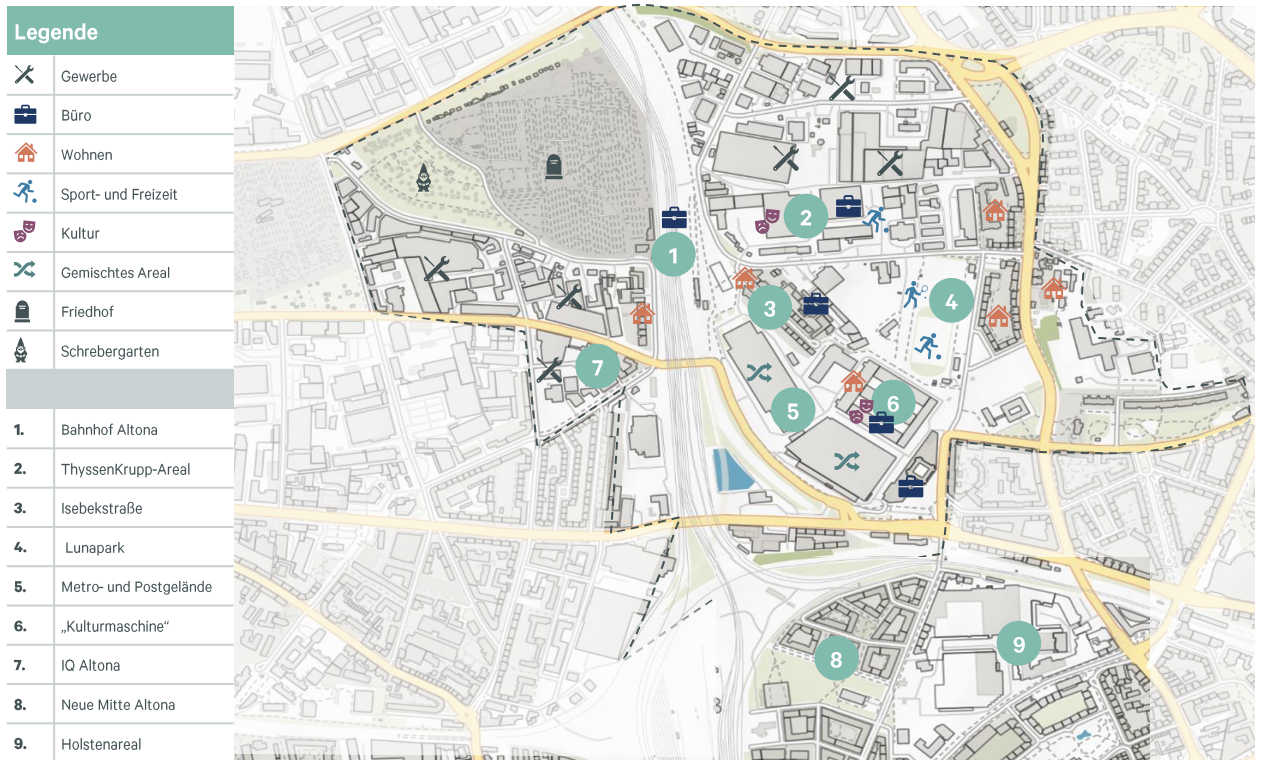
## Vision 2040 im Diebsteich Rahmenplan

Während der alte Bahnhof Altona zwischen den pulsierenden Stadtteilen Ottensen und Altona-Altstadt liegt und Anwohner von dem vielfältigen kulturellen Angebot und der gut ausgebauten Infrastruktur profitieren, ist die neue Bahnhofslage bislang noch unerschlossen. Ein Nahversorgungsangebot sowie soziale Einrichtungen sind aufgrund alter Bebauungspläne noch nicht vorhanden, genügend Flächenpotenziale liegen jedoch vor, was die Vision für die Bebauung bis zum Jahr 2040 veranschaulicht. Rund um den Bahnhof wurden die Bebauungspläne bereits an die Entwicklungsstrategie angepasst, so dass eine Nachverdichtung und Erweiterung des bestehenden Gewerbegebiets im westlichen Teil geplant werden kann. Das Neubauprojekt „IQ Altona“ bildet dort mit 14.000 m<sup>2</sup> Bürofläche den Auftakt.

Östlich des Bahnhofes liegt das ehemalige ThyssenKrupp-Areal, auf dem neben einer Musikhalle und einem Fußballstadion noch weitere Büroflächen und ergänzende Einrichtungen geplant sind. Alte und neue Wohnungsbestände sollen ebenfalls erhalten und nachverdichtet werden. 53 Eigentumswohnungen wurden bereits entlang der Isebekstraße in 2023 fertiggestellt.

Grüner Mittelpunkt des Quartiers bildet der Lunapark, der genügend Grün- und Erholungsflächen für diverse Sportarten bietet. Ein neues Vereinssportzentrum und der Ausbau bzw. die Sanierung der bereits vorhandenen Sportanlagen werden unter Beteiligung der Vereine, Bewohner und weiteren Akteuren geplant. Neue Fuß- und Radwege sollen die Quartiere besser miteinander verbinden. Da sich einige der Grundstücke noch in Privateigentum befinden, ist die Planung auf einem langfristigen Horizont ausgelegt.

Abbildung 3: Visualisierung des Diebsteich Rahmenplans 2040



Quelle: CBRE Research, MapTiler, 2024

## Case Study: Urbane Vielfalt auf dem ThyssenKrupp-Areal

Dem ThyssenKrupp Schulte-Areal kommt durch seinen Standort in direkter Lage gegenüber des geplanten Fern- und Regionalbahnhofs Altona eine besondere städtebauliche Bedeutung zu. Das Areal befindet sich bereits seit 2017 in städtischer Hand, der Realisierungswettbewerb wurde bereits 2022 abgeschlossen.

Insgesamt können mehr als 100.000 m<sup>2</sup> BGF gemischt genutzt bis 2027 entwickelt werden. Dabei soll die Industriearchitektur erhalten und die Bestandshalle zur Hamburg Music Hall umgenutzt und erweitert werden. Das historische Verwaltungsgebäude bleibt für soziale Einrichtungen bestehen. Neben einem Fußballstadion als Spielstätte von Altona 93 ist eine sechsgeschossige Büroentwicklung, sowie entlang der Waidmann-/Großen Bahnstraße und gegenüber der geplanten gläsernen Bahnhofstürme eine markante, gestaffelte Höhenentwicklung mit Büro- und Gastronomienutzung konzipiert.

Kultur, Arbeit und Sport sollen vereint werden und ein lebendiges und vielfältiges Miteinander ermöglichen. Die Heterogenität und Diversität der Nutzergruppen soll Synergieeffekte zwischen Arbeits- und Lebensbereichen generieren. Im Ergebnis steht eine langfristig nachhaltige, attraktive und lebenswerte Quartiersstruktur.

Zuschauerkapazität für Musikhalle  
und Stadion jeweils

5.000

Investitionsvolumen in Mio. €

400

Abbildung 4: Siegerentwurf für das ThyssenKrupp-Areal



Quelle und Bildrechte: Architektur: gmp Architekten, Visualisierung: moka-studio

## Case Study: Holsten Quartier

Die Holsten Quartier-Entwicklung ist ein wegweisendes Immobilienprojekt und basiert auf der Neugestaltung des Geländes der ehemaligen Holsten-Brauerei in Hamburg-Altona. Ziel des Projektes ist es, das verlassene Gelände mit einer Größe von 86.500 m<sup>2</sup> in ein modernes und lebendiges Stadtquartier zu verwandeln und eine harmonische Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit zu schaffen.

Ein zentrales Element ist das Mobilitätskonzept mit einem besonderen Fokus auf den Radverkehr, E-Mobilität und Carsharing. Es werden Fahrradwege und -parkplätze geschaffen, um den Einsatz von Fahrrädern als umweltfreundliches und gesundes Verkehrsmittel zu fördern. Zudem werden die Infrastruktur für E-Fahrzeuge ausgebaut und Carsharing-Modelle integriert, um den Bedarf an individuellem Autoverkehr zu reduzieren.

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes fand 2021 statt, die Feststellung steht jedoch noch aus. Das Gelände teilt sich in zehn Baufelder auf, für das Baufeld 8 ist ein Bauantrag eingereicht worden. Für zwei weitere Baufelder sind die Wettbewerbsverfahren bereits abgeschlossen.

Bruttogeschossfläche in m<sup>2</sup>

193.300

Geplante Bürofläche in m<sup>2</sup>

36.300

Abbildung 5: Drohnenaufnahme des Holsten-Areals



Quelle und Bildrechte: 360-virtuell

## Entwicklungsmöglichkeiten der Bahnstadt

Eines der bedeutendsten Entwicklungsareale umfasst das historisch als „Bahnstadt“ bezeichnete Gelände zwischen Plöner Straße, Isebekstraße und Kaltenkircher Platz. Die Flächen, auf denen sich das Briefverteilzentrum und der METRO-Großmarkt befinden, sind im privaten Eigentum. Die Stadt Hamburg hat auf diese ein gesondertes Vorkaufsrecht und ist bereits im Besitz der übrigen ehemaligen Liegenschaften der Deutschen Post. Die Flächen wurden bereits teilweise umgenutzt. Nach Auslaufen des Mietvertrages mit der Deutschen Post (2027), der potenziellen Ver-äußerung des METRO-Grundstücks und des Briefverteilungs-zentrums stehen die Liegenschaften für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Die geplante Nutzung der Stadt fokussiert sich auf die Entwicklung eines urbanen Quartiers bis 2040 mit vielseitiger Nutzungsdurchmischung, dominiert von Kultur- und Kreativwirtschaft und einem moderaten Anteil an Wohnflächen in Ergänzung zum angrenzenden Holsten-Areal und der Neuen Mitte Altona.

2023 fand bereits das Kurzfilm Festival Hamburgs auf dem Gelände der alten Post mit Open Airs, Ausstellungen, Cafés und Bars mit Besuchern aus ganz Europa statt. Diese Veranstaltungen verdeutlichen das Potenzial des Standortes, die Stadt sieht diesen als Knotenpunkt für eine verbesserte Vernetzung und als Möglichkeit der Stärkung der Kultur- und Kreativwirtschaft der Metropolregion Hamburg.

Erwerbstätige in der Kultur- und Kreativwirtschaft in Hamburg

87.000

Unternehmen in der Medien- und Kreativwirtschaft\*

>17.000

Generierter Jahresumsatz in Mrd. €

11

Abbildung 6: Blick in die neue Bahnstadt, rechts die alte Paketpost



Quelle und Bildrechte: astoc Architects and Planners, Grit Koalick  
\*IHK Hamburg, Stand 2021

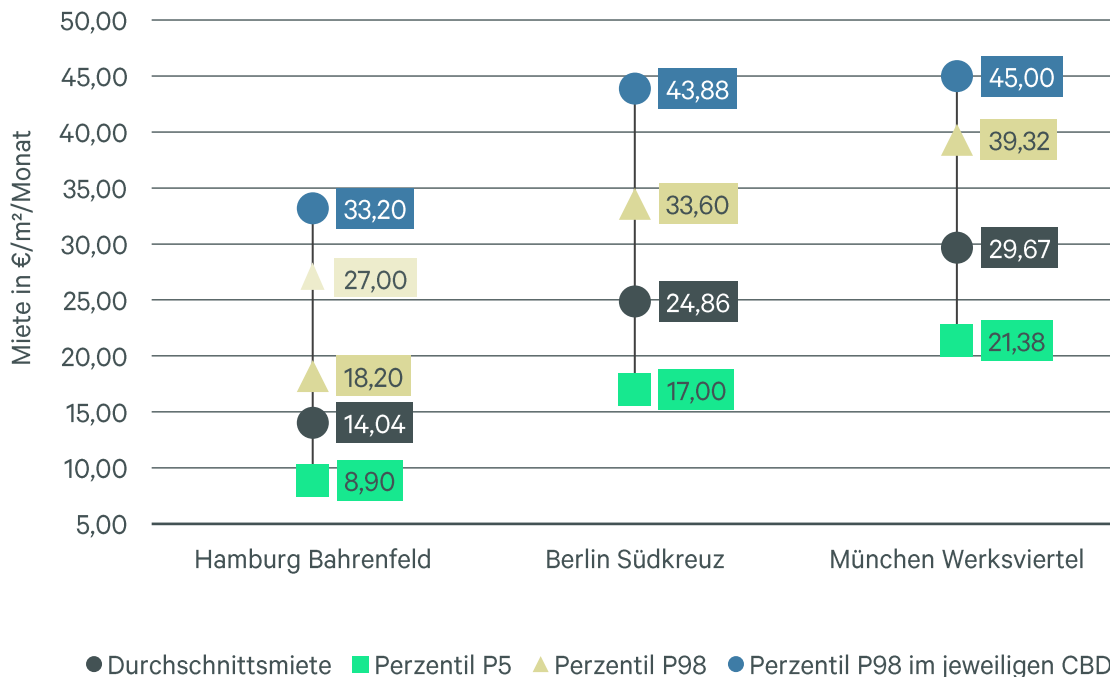
## Entwicklung zu einer neuen Bürolage im Büroteilmarkt Hamburg-West

Der Hamburger Westen ist flächenmäßig einer der größten Büroteilmärkte Hamburgs. Er umfasst die Stadtteile Bahrenfeld, Ottensen und Altona und erstreckt sich von der Kieler Straße bis hin zur nord-westlichen Stadtgrenze. Signifikante Quartiersentwicklungen mit ergänzenden Büroprojekten, darunter die Kolbenhöfe, der Otto-von-Bahrenpark, die Marzipanfabrik oder die Kühnehöfe induzierten für eine neue angebots- und nachfrageseitige Dynamik.

Neben Großnutzern traditioneller Branchen wie die Allianz Trade (ehem. Euler Hermes) oder die Reemtsma ist der Hamburger Westen durch tech-affine Unternehmen, Start-ups, die Kultur- und Kreativwirtschaft sowie Werbedienstleister wie die WPP Group geprägt. Bislang lag der nachfrageseitige Fokus auf selektiven Nachverdichtungen in den vornehmlich wohnbaugeprägten Quartieren wie Ottensen oder rund um das aufstrebende Life-Science Quartier am DESY Forschungsstandort.

Durch die Realisierung des ehemaligen ThyssenKrupp-Areals, des Holstenquartiers und der Bahnstadt wird das Büroflächenangebot langfristig erweitert und qualitativ aufgewertet. Das historisch industriell geprägte Gebiet rund um Diebsteich in Bahrenfeld könnte sich im Zuge der Bahnstufverlegung und dank der besseren infrastrukturellen Anbindung an den Nah- und Fernverkehr sowie den geplanten Quartiersmix damit als neues Zentrum im Westen etablieren. Mit dem neuen, zeitgemäßen Flächenangebot in Bahrenfeld ist langfristig mit einer positiven Entwicklung der Büromieten zu rechnen, sowohl des Mikrostandortes als auch des gesamten Hamburger Westens. Ähnliche Quartiersentwicklungen existieren bereits rund um den Münchener Ostbahnhof wie auch am Südkreuz Bahnhof in Berlin. Verglichen mit den beiden Standorten bietet sich für Hamburg Bahrenfeld ein Upside-Potenzial von rund 50 %, so dass Spitzenmieten von 27 €/m<sup>2</sup>/Monat für den Hamburger Westen durchaus realistisch sind.

**Abbildung 7: Upside-Potenzial am Beispiel Berlin Südkreuz und München Werksviertel (2018-2023)**



Quelle: CBRE Research 2024

## Nachhaltige Entwicklung im internationalen Wettbewerb

Die Entwicklung rund um den neuen Bahnhof Altona erfolgt schrittweise. Die Bauarbeiten am Diebsteich befinden sich bereits im vollen Gange, so dass die Inbetriebnahme des Fern- und Regionalbahnhofes Altona im Jahr 2027, wie auch die Modernisierung des Verkehrsnetzes, zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefährdet ist. Die Umsetzung des städtischen Rahmenplans erfordert hingegen eine langfristige Perspektive sowie die Entschlossenheit jeweiliger Akteure, innovative Ideen zu integrieren und umzusetzen.

Für den Hamburger Westen bietet sich durch den neuen Verkehrsknotenpunkt das Potenzial, als attraktiver Unternehmensstandort stärker wahrgenommen zu werden. Die ausgewogene Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung trägt zur Aufwertung des Stadtteils bei und fördert die Lebens- und Aufenthaltsqualität nachhaltig. Die Stadt Hamburg kann sich durch zukunftsweisende Quartiersentwicklungen im nationalen und internationalen Vergleich für qualifizierte Arbeitskräfte und Unternehmen gleichermaßen wettbewerbsfähig positionieren und ihre Wirtschaftskraft weiter ausbauen.

“

**Die Entwicklung am Diebsteich hat das Potential der zunehmenden Nachfrage nach Urbanität in gemischtgenutzten Quartieren. Die infrastrukturellen Gegebenheiten in Verbindung mit hochwertigen Büroprojekten zu moderaten Mieten, werden insbesondere Corporates anziehen, die mittels Ihrer Magnetwirkung (oder als Place-maker) den Standort prägen werden.**

**Julian Zadeh  
Managing Director  
CBRE Hamburg**

”

### Abbildung 8: Schlüsselkomponenten für das Zentrum im Westen der Zukunft



Der Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs und die Ausweitung des Mobilitätsangebots sind entscheidend. Eine durchdachte Infrastruktur mit einem effizienten Verkehrskonzept verbindet die Quartiere untereinander, erleichtert den Zugang und steigert die Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen.



Eine ausgewogene Nutzungsmischung vereinbart Wirtschaftlichkeit mit sozialen und ökologischen Zielsetzungen. Die Schaffung von Arbeitsplätzen in direkter Nachbarschaft zu Wohnräumen und Sozial- und Freizeiteinrichtungen stärkt die lokale Wirtschaftskraft und schafft nachhaltig Synergien zwischen Arbeit, Wohnen und Freizeit.



Die koordinierte Zusammenarbeit zwischen Investoren, Projektentwicklern und der öffentlichen Hand ist essenziell. Sie erfordert eine langfristige Perspektive, um nachhaltige Entwicklungen zu fördern sowie die Entschlossenheit innovative Ideen zu integrieren und umzusetzen.



Die Einbindung von Stakeholdern durch Teilhabe und Mitbestimmung garantiert die Berücksichtigung aller Interessensgruppen und stellt eine inklusive und integrative Quartiersentwicklung sicher. Dies fördert ein lebendiges und vielfältiges Miteinander, das den Bedürfnissen seiner Bewohner und Nutzer gerecht wird.

Quelle: CBRE Research 2024



Quelle und Bildrechte: 360-virtuell

## Kontakte

**Julian Zadeh**  
Managing Director  
Head of A&T Office  
julian.zadeh@cbre.com

**Marc Rohrer**  
Managing Director  
Head of Investment  
marc.rohrer@cbre.com

**Dr. Jan Linsin**  
Managing Director  
Head of Research  
jan.linsin@cbre.com

**Alicia Cinar**  
Senior Analyst  
Research Germany  
alicia.cinar@cbre.com

© Copyright 2024. All rights reserved. This report has been prepared in good faith, based on CBRE's current anecdotal and evidence based views of the commercial real estate market. Although CBRE believes its views reflect market conditions on the date of this presentation, they are subject to significant uncertainties and contingencies, many of which are beyond CBRE's control. In addition, many of CBRE's views are opinion and/or projections based on CBRE's subjective analyses of current market circumstances. Other firms may have different opinions, projections and analyses, and actual market conditions in the future may cause CBRE's current views to later be incorrect. CBRE has no obligation to update its views herein if its opinions, projections, analyses or market circumstances later change.

Nothing in this report should be construed as an indicator of the future performance of CBRE's securities or of the performance of any other company's securities. You should not purchase or sell securities—of CBRE or any other company—based on the views herein. CBRE disclaims all liability for securities purchased or sold based on information herein, and by viewing this report, you waive all claims against CBRE as well as against CBRE's affiliates, officers, directors, employees, agents, advisers and representatives arising out of the accuracy, completeness, adequacy or your use of the information herein.