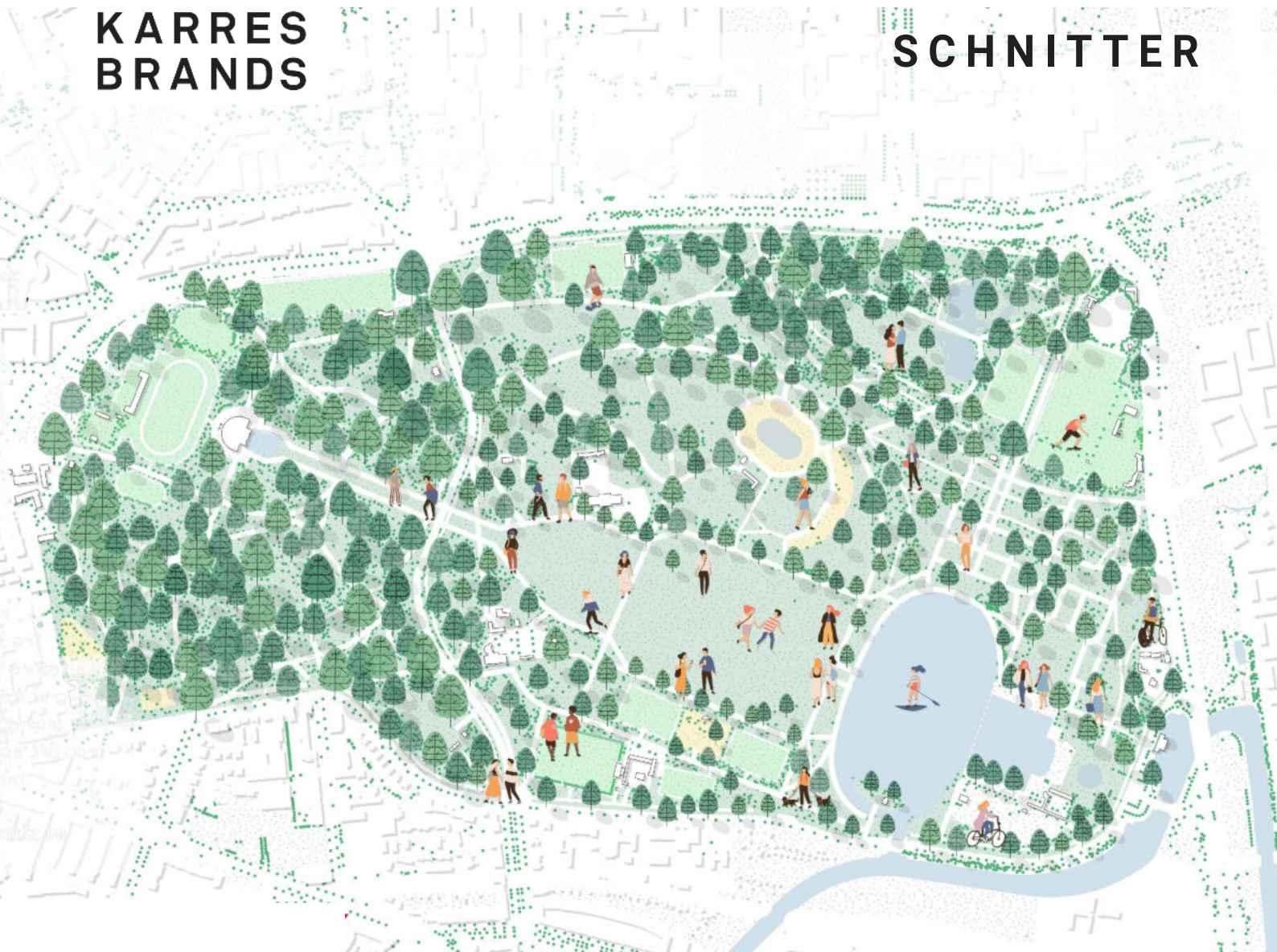


KARRES
BRANDS

SCHNITZER



HAMBURGER STADTPARK

ERWEITERUNGS-

MÖGLICHKEITEN

Zweistufige Untersuchung der Erweiterungsmöglichkeiten
der Grünanlage sowohl innerhalb der gegenwärtigen
Grenzen als auch in ihrem gesamten Umfeld



Hamburg

INHALTSVERZEICHNIS

1 EINFÜHRUNG

1.1	Vorbemerkung	S. 6
1.2	Untersuchungsanlass und Ziel	S. 6
1.3	Quellenlage und Methodik	S. 9

2 BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE DES STADTPARKS

2.1	Rechtliche Situation	
2.1.1	Eigentumsverhältnisse	S. 12
2.1.2	Nutzungsverträge	S. 13
2.1.3	Flächennutzungsplan	S. 14
2.1.4	Denkmalschutz	S. 15
2.1.5	Arten- und Biotopschutz, Klimaschutz	S. 16
2.1.6	Bodenschutz	S. 17
2.2	Freiraumstruktur	
2.2.1	Äusdehnung und Topographie	S. 18
2.2.2	Freiflächenverteilung	S. 19
2.2.3	Wasser- und Vegetationsflächen	S. 20
2.3	Infrastruktur	
2.3.1	Gebäude	S. 21
2.3.2	Wegesystem	S. 23
2.3.3	Eingänge, Stellplätze und ÖPNV-Anbindung	S. 24
2.3.4	Besucherlenkung, Beleuchtung, Toiletten	S. 26
2.3.5	Kunst	S. 27
2.4	Hauptnutzungen und Belastungen	
2.4.1	Erholung durch Spazieren, Ruhen, Picknicken und Grillen	S. 29
2.4.2	Bewegung durch Jogging, Radfahren und Hundeausführen	S. 30
2.4.3	Allgemein zugängliche Spiel- und Sportmöglichkeiten	S. 31
2.4.4	Exklusivnutzungen	S. 33
2.4.5	Hotspots	S. 34
2.5	Anlagegenese	
2.5.1	Bauzeitliche Grundkonzeption	S. 35
2.5.2	Entwicklung des Gehölzbestands	S. 37
2.5.3	Entwicklung des Wegesystems	S. 38
2.5.4	Entwicklung der Sportflächen	S. 40
2.6	Bestehende Untersuchungen	
2.6.1	Pflege- und Entwicklungskonzept 1995	S. 42
2.6.2	Moderationsverfahren Stadtparksee-Freibad, 1997	S. 44
2.6.3	Stadtparkwerkstatt, 1999	S. 46
2.6.4	Ideenwettbewerb City Nord, 2002	S. 48
2.6.5	Pflege- und Entwicklungsplan 2004	S. 50
2.6.6	Architekturolympiade 2006	S. 52
2.6.7	Zukunftswerkstatt 2014	S. 54
2.6.8	Pflege- und Entwicklungsplan 2020 („Natürlich Hamburg“)	S. 56

INHALTSVERZEICHNIS

2.7	Die Sicht der Nutzer	
2.7.1	Durchführung der Nutzerbefragung	S. 58
2.7.2	Ergebnisse der Nutzerbefragung	S. 59
2.8	Die Sicht der Stakeholder	
2.8.1	Durchführung des Stakeholder-Workshops	S. 64
2.8.2	Ergebnisse des Stakeholder-Workshops	S. 66
2.9	Die Sicht der Verwaltung	
2.9.1	Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachämter „Management des öffentlichen Raumes“ (MR) sowie „Stadt- und Landschaftsplanung“ (SL)	S. 71
2.9.2	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) und Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt, Referat Gartendenkmalpflege	S. 73
2.9.3	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)	S. 73
3	<u>BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE DES UMFELDS</u>	
3.1	Rechtliche Situation	
3.1.1	Eigentumsverhältnisse/ Nutzungsverträge	S. 74
3.1.2	Flächennutzungsplan	S. 76
3.1.3	Denkmalschutz	S. 78
3.1.4	Biotopschutz, Klimaschutz	S. 80
3.2	Freiraumstruktur	
3.2.1	Städtisches Grün- und Gewässersystem	S. 82
3.2.2	Zusammenhängende Grünstrukturen	S. 83
3.3	Erreichbarkeit	
3.3.1	ÖPNV	S. 84
3.3.2	Fahrradverkehr	S. 86
3.3.3	Straßensystem, Verkehrsdichte und Verkehrslärm	S. 88
3.3.4	Jogging	S. 90
3.4	Baumilieu	
3.4.1	Baualter	S. 91
3.4.2	Aktuelle bauliche Nutzung	S. 92
3.4.3	Laufende und geplante Bauentwicklungen	S. 93
3.5	Soziale Infrastruktur	
3.5.1	Hot Spots	S. 94
3.5.2	Kindertagesstätten	S. 95
3.5.3	Spielplätze und Freizeitangebote	S. 96
3.5.4	Sportanlagen	S. 97
3.5.5	Schulen	S. 98
3.5.6	Krankenhäuser/ Polizei/ Feuerwehr	S. 99
3.5.7	Wohnlage und Bevölkerungsdichte	S. 100

INHALTSVERZEICHNIS

<u>4</u>	<u>STADTPARK-DNA</u>	
4.1.	Nutzungs- und Gestaltungskonzept	
4.1.1	Flächeninanspruchnahme	S. 102
4.1.2	Nutzbarkeit öffentlich/privat	S. 102
4.1.3	Hauptnutzungen	S. 102
4.2	Wegesystem	
4.2.1	Wegenetz	S. 103
4.2.2	Verkehr	S. 103
4.2.3	Barrierefreiheit	S. 103
4.3	Bauliche und technische Infrastruktur	
4.3.1	Gebäude	S. 104
4.3.2	Toiletten	S. 104
4.3.3	Beleuchtung	S. 104
4.4	Denkmalschutz	S. 105
4.5	Arten- und Biotopschutz	S. 105
<u>5</u>	<u>RESÜMEE: BEWERTUNGEN DER PROBLEMFELDER UND POTENTIALE</u>	
5.1	Resümee aus Besucherbefragung	S. 106
5.2	Resümee aus Stakeholder-Workshop	S. 106
5.3	Resümee aus Gesprächen mit der städtischen Verwaltung	S. 106
5.4	Resümee aus geplanten Vorhaben	S. 107
5.5	Resümee aus Planungsauftrag/eigener Analyse der Gutachter	S. 107

6 INTERVENTIONEN

6.1	Interventionsvorschläge für den Stadtpark	S. 109
6.2	Interventionsvorschläge im direkten Umfeld des Stadtparks	S. 112
6.3	Interventionsvorschläge im weiteren Umfeld des Stadtparks	S. 113
6.4	Übersichtskarte der Interventionsvorschläge	S. 114
6.5	Erläuterungen zu Interventionsvorschlägen im Stadtpark	
6.5.1	Exklusivbereiche für allgemeine Nutzung öffnen	S. 116
6.5.2	Raumbild schärfen und Vegetation pflegen	S. 117
6.5.3	Verkehr umbauen und Zugänglichkeit verbessern	S. 118
6.5.4	Bauliche und technische Infrastruktur optimieren	S. 119
	<ul style="list-style-type: none">• Ehemalige Stadthalle• Öffentliche Toiletten• Beleuchtung• Hunderauslauf	
6.5.5	Parkmanagement und Vernetzung reformieren	S. 120
6.6	Erläuterungen zu Interventionsvorschlägen im Umfeld des Stadtparks	
6.6.1	Exklusivbereiche öffnen	S. 121
6.6.2	Freiräume vernetzen	S. 122
6.6.3	Verkehr umbauen	S. 123
6.7	Vertiefungsbereiche	
6.7.1	Otto-Wels-Straße	S. 124
6.7.2	Hindenburgstraße	S. 134
6.7.3	Badeanstalt und Eingang Stadthallenbrücke	S. 154
6.7.4	Eingangssituation Jahnkampfbahn	S. 165
6.7.5	Südring: Bereiche West, Mitte (mit Wiesenstieg), Ost (mit Goldbekkanal)	S. 172
6.7.6	Jahnring/ Verbindung mit City Nord	S. 191
6.7.7	Eingangsbereich Saarlandstraße/Platanenallee	S. 202
6.7.8	Gewerbeflächen am Wiesendamm	S. 208
6.8	Schlusswort und Ausblick mit Übersichtskarte	S. 214

7 ANHANG

7.1	Bildnachweis	S. 218
7.2	Literatur und Quellen	S. 218
7.3	Archive	S. 220
7.4	Dank	S. 220
7.5	Impressum	S. 220

Vollständige Auswertung der Befragung aus 2.3 siehe Anlage

Vollständige Auswertung des Stakeholder-Workshops aus 2.4 siehe Anlage

VORBEMERKUNG

Zur besseren Lesbarkeit wird in der vorliegenden Untersuchung auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Es wird das generische Maskulinum verwendet, wobei alle Geschlechter gleichermaßen gemeint sind.

UNTERSUCHUNGSANLASS UND ZIEL

1.2

Der Hamburger Stadtpark ist ein weit über Hamburgs Grenzen hinaus bekannter und beliebter Park, den immer mehr Bürger nutzen. In den vergangenen 25 Jahren wurden in Abstimmung zwischen politischen Gremien und der städtischen Verwaltung, insbesondere mit dem „Management des öffentlichen Raumes“ im Bezirk Hamburg Nord (im Folgenden kurz „MR“) sowie mit der Hamburger Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (im Folgenden kurz „BUKEA“), bereits umfassende Untersuchungen und Maßnahmen im Stadtpark durchgeführt. Ziele waren dabei neben denkmalfachlichen Sanierungen auch, den Anforderungen einer sich verändernden Freizeit- und Erholungsnutzung Rechnung zu tragen, wo nötig und sinnvoll neue Facetten hinzuzufügen und Flächen zurück zu gewinnen, die der öffentlichen Nutzung über Jahrzehnte entzogen waren. Eine verstärkt ökologisch ausgerichtete Pflege- und Entwicklungsplanung für den Stadtpark droht zudem partiell zu neuen Nutzungskonkurrenzen zu führen. Auch durch den im Umfeld des Stadtparks anhaltenden Wohnungsbau steigt der Nutzungsdruck auf die Grünanlage weiter.

In der Koalitionsvereinbarung der Bezirksversammlung Hamburg-Nord 2014 - 2019 kamen die Koalitionspartner überein, „konzeptionell (zu) überlegen, wie die öffentlich nutzbare Fläche des Stadtparks erweitert werden kann. Geprüft werden soll hier insbesondere der Rückgriff auf anliegerfreie Verkehrsflächen im Bereich Südring/Stadthalenbrücke und die Vernetzung dort bisher nicht genutzter Grün- und Wasserbereiche.“¹

Die Bezirksversammlung bat daraufhin im April 2018 das Bezirksamt, „untersuchen zu lassen, welche Möglichkeiten es gibt, den Stadtpark um im direkten Umfeld gelegene Flächen an dessen südöstlichem Ende zu erweitern“.

1 Aus der Koalitionsvereinbarung 2014 - 2019, S. 15. Zitiert nach FHH, Aufgabenbeschreibung, S. 4
Stand 22.09.2022

Untersucht werden sollte insbesondere, aber nicht ausschließlich, der Bereich der Straße Südring zwischen Wiesenstieg und Saarlandstraße und die dort gelegenen Ufer- und Kleingartenflächen an der Nord- bzw. Westseite des Goldbekkanals. Überlegt werden sollten dabei „neben Möglichkeiten der Freizeitnutzung der vorhandenen Strukturen (Fahrbahn, Ufer, Kleingärten) auch eine Umgestaltung mit dem Ziel einer stärkeren öffentlichen Nutzung dieses Bereichs, auch durch moderne Formen der Freizeitgestaltung wie gemeinschaftliches Gärtnern“.²

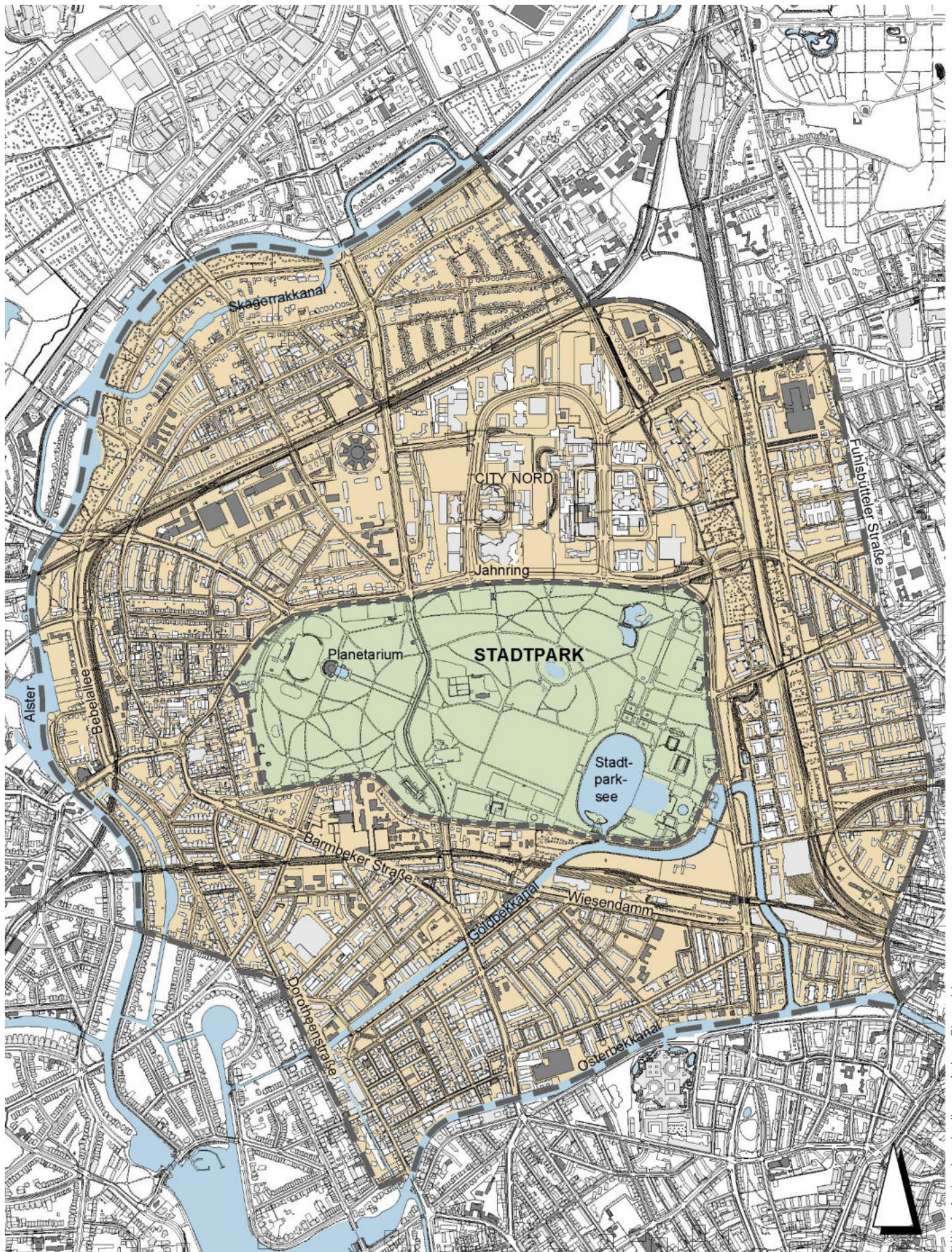
Der Nutzungsdruck auf die Parkanlage verschärfte sich außerdem durch den Wunsch des THC Horn-Hamm, zur Ausweitung seines Wintertrainings die unmittelbar an der Platanenallee (Nordachse) gelegenen Tennisplätze 10-14 von Oktober bis Mai mit einer 11 m hohen und 100 m langen Traglufthalle zu überbauen. Dies wurde von der Behörde für Kultur und Medien unter Verweis auf die herausragende Bedeutung des Stadtparks als Gartendenkmal jedoch abgelehnt.³

Die Bezirkspolitik hat daher beschlossen, Möglichkeiten zur Erweiterung des Stadtparks prüfen zu lassen. Im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchung sollten daher in einem ersten Schritt der Stadtpark in seinen gegenwärtigen Grenzen (im angehängten Plan grün dargestellt) genauer untersucht werden, in einem zweiten Schritt sollte dann das gesamte Umfeld des Stadtparks (im angehängten Plan rot-braun dargestellt) einer Bestandsanalyse unterzogen werden.

2 Aus dem Beschluss der Bezirksversammlung vom 12.04.2018 (Drs. 20-5542), Zitiert nach FHH, Aufgabenbeschreibung, S. 4

3 Traglufthalle für den THC Horn-Hamm (Drs. 20-5623, -5869, -5896), siehe FHH, Aufgabenbeschreibung, S. 4

UNTERSUCHUNGSANLASS UND ZIEL



FHH, Aufgabenbeschreibung, Anlage Plangebiet

UNTERSUCHUNGSGEBIET: DER HAMBURGER STADTPARK UND SEIN UMFELD

UNTERSUCHUNGSANLASS UND ZIEL

In einer bezirksamtsinternen Abstimmung wurden die obigen Beschlüsse und Vereinbarungen im Frühjahr 2019 in einer Drucksache (Drs. 20-6660) zusammengefasst, aus der sich der folgende, zweistufige Untersuchungsauftrag ergab:

Vor der Untersuchung außerhalb des Stadtparks beleger Erweiterungsöglichkeiten solle dabei zuerst genauer untersucht werden, wie sich die Nutzung des Stadtparks aktuell darstellt und wie dieser innerhalb der Parkgrenzen durch bauliche oder konzeptionelle Veränderungen optimiert werden kann. Daraus könnten sich in einem zweiten Schritt Anhaltspunkte für eine spätere Parkerweiterung ableiten lassen.

In einem ersten Schritt sei daher der Stadtpark in seinen gegenwärtigen Grenzen (grün markierte Fläche) einer Bestandsanalyse zu unterziehen:

- Nutzerbefragung (vor Ort und online) und Auswertung von sozialräumlichen Daten über Einzugsgebiet, Nutzerverhalten und Nutzerwünschen
- Erfassung der unterschiedlichen Bestandsflächen; Beschreibung der jeweils dort vorhandenen Nutzungen
- Bewertung der Nutzungen hinsichtlich Intensität, Freizeit- und Erholungswert und Übereinstimmung mit Denkmalschutz und ökologischen Zielen
- Einbeziehung der Ergebnisse aus der „Stadtparkwerkstatt“ (1999) und der ‚Zukunftswerkstatt Stadtpark‘ (2014) über die Zukunft des Stadtparks
- Darstellung aktueller Nutzungsänderungswünsche bezüglich der Sport-/ Stadtparknutzung, (Integration einer überdachten Tennisfläche, Beachvolleyball-Anlagen)
- Untersuchung zur temporären Sperrung der Otto-Wels-Straße für den Kfz-Verkehr und Aktivierung des Südrings für Freizeitaktivitäten / Reduzierung oder Sperrung des Kfz-Verkehrs
- Zurücknahme von Parkplätzen in gestalterisch sensiblen Bereichen und Achsen wie z.B. der Stadthallenbrücke
- Workshop zur Einbeziehung von Stakeholdern

- Vorschläge für bauliche und organisatorische Veränderungen innerhalb des Stadtparks im Rahmen einer Binnen-Optimierung (Stadtparkbad, Ballin-Stiftung, Gastronomie, Multicodierung von Sportflächen)
- Überschlägige Ermittlung maßnahmenbezogener Kosten.

Darauf aufbauend seien Handlungsempfehlungen zu erstellen.

In einem zweiten Schritt sei das gesamte Umfeld des Stadtparks (rot-braun markierte Fläche) einer Bestandsanalyse zu unterziehen:

- Identifikation von Flächen für die „Kurzzeit- Feierabenderholung“ in den umgebenden Stadtteilen, die geeignet sind durch die Entwicklung bzw. Stärkung qualitativvoller, wohnungsnaher Grünflächen den Stadtpark zu entlasten
- Identifikation von Flächen im Umfeld des Stadtparks, die geeignet sind durch die Entwicklung spezieller Nutzungsangebote (z.B. Skaten, Urban-Gardening Projekt oder besondere Sportangebote) den Stadtpark zu ergänzen
- Beschreibung der jeweils auf den identifizierten Flächen gegenwärtig vorhandenen Nutzungen und Aussagen über deren Intensität sowie Freizeit- und Erholungswert
- Darstellung der Verfügbarkeit der Flächen unter Berücksichtigung bestehender rechtlicher Fristen
- Workshop zur Einbeziehung von Stakeholdern
- Vorschläge für bauliche und organisatorische Veränderungen bzw. die Inanspruchnahme identifizierter Flächen
- Überschlägige Ermittlung maßnahmenbezogener Kosten

Darauf aufbauend seien auch hier Handlungsempfehlungen zu erstellen.⁴

Der zunächst vorgesehen Untersuchungszeitraum (Frühjahr 2020 bis September 2020) wurde von der Auftraggeberin aufgrund der durch die Corona-Pandemie erschweren Bedingungen auf den Sommer 2022 verlängert.

4 FHH, Aufgabenbeschreibung

Der Hamburger Stadtpark ist bereits vor seiner Eröffnung im Jahr 1914 Gegenstand zahlreicher Untersuchungen und Erörterungen über die ihm angemessenen Funktionen und Gestaltungen gewesen.¹ Eine Monographie des Hamburger Baudirektors Fritz Schumacher aus dem Jahr 1928 zur Konzeption des Stadtparks² beschloss die zeitweise extrem kontroverse bauzeitliche Diskussion.

Nach einer Untersuchung zu Nutzungen und Besucheraufkommen im Stadtpark aus dem Jahr 1975³ dauerte es bis 1980, als die damals sich in Deutschland etablierende Fachdisziplin der Gartendenkmalpflege den Stadtpark einer umfassenden Würdigung unterzog.⁴ Eines der ersten Parkpflegewerke der Hansestadt Hamburg mit einer umfangreichen Untersuchung der Anlagegenese und des materiellen Bestands galt daraufhin dem Hamburger Stadtpark. Es wurde 1995 vorgelegt und 2004 fortgeschrieben.⁵

Aus den späten 1990er bis in die 2010er Jahre datieren eine Reihe von Ideenwerkstätten, die sich allgemeinen Fragestellungen der zukünftigen Parkentwicklung widmeten⁶ oder spezifische Themen wie der Neuerrichtung einer Stadthalle⁷ und einer möglichen Anbindung der zentralen Grünzone der City Nord⁸ an den südlich gelegenen Stadtpark behandelten.

Im Rahmen des ersten deutschen urbanen Naturschutzgroßprojektes, „Natürlich Hamburg“, wurden auch größere Teile des Stadtparks einer erneuten Untersuchung im Rahmen eines Pflege- und Entwicklungskonzepts unterzogen, dass insbesondere Möglichkeiten eines verstärkten Arten- und Biotopschutzes und der Umweltpädagogik im aufzeigt.⁹

1 Grunert, Benutzbares Grün, 1914

2 Schumacher, Volkspark, 1928

3 FHH, Der Stadtpark, 1975

4 Goecke, Anlage des Stadtparks, 1980;
Goecke, Vorbereitung des Stadtparks, 1980

5 FHH, Stadtpark Hamburg, 1995
FHH, Fortschreibung, 2004

6 Hermann, Die Zukunft des Stadtparks, 2000

7 FHH, Architektur Olympiade, 2006

8 FHH, Freiraumplanerischer und städtebaulicher Ideenwettbewerb, 2002

9 FHH, Pflege- und Entwicklungsplan, 2020

Stand 22.09.2022

ohne Bilder ungeklärter Veröffentlichungsrechte

Neben diesen Schrift- und Planwerken bot die online verfügbare Kartensammlung der Stadt Hamburg „Geoportal Hamburg“ eine Vielzahl verwertbarer Informationen zu Bevölkerung, Geographie, Besitzverhältnissen, Infrastruktur, Bauen und Wohnen, Kultur, Freizeit und Sport, Sozialem, Verkehr Umwelt, Klima und rechtlichen Festsetzungen.¹⁰

Dem Leistungsbild der Aufgabenstellung folgend wurde zunächst eine Bestandsaufnahme und Analyse des Stadtparks (Kapitel 2) vorgenommen. Zu diesem Zweck wurden Themenkarten und Grafiken erstellt, die die für unsere Untersuchung als wesentlich erachteten Informationen neu und stellenweise erstmalig darstellen. Dies betrifft:

- die rechtliche Situation (2.1), hauptsächlich aus dem Geoportal der Stadt Hamburg abgeleitet
- die Freiraumstruktur (2.2), hauptsächlich aus dem Geoportal der Stadt Hamburg abgeleitet
- die Infrastruktur (2.3), hauptsächlich aus dem Geoportal der Stadt Hamburg abgeleitet
- Hauptnutzungen und Belastungen (2.4), hauptsächlich aus dem Geoportal der Stadt Hamburg sowie aus sozialen Medien abgeleitet
- Anlagegenese (2.5), hauptsächlich aus historischen Plänen und Luftbildern abgeleitet
- bestehende Untersuchungen (2.6), aus den Archiven von MR und BUKEA
- die Sicht der Nutzer (2.7), aus einer eigens durchgeführten Nutzerbefragung mit über 10.000 Rückmeldungen sowie aus einer Auswertung sozialer Medien abgeleitet
- Die Sicht der Stakeholder (2.8), aus einem Online-Workshop mit Vertretern von im Stadtpark arbeitenden Institutionen abgeleitet
- Die Sicht der Verwaltung (2.9), aus zahlreichen Gesprächen und gemeinsamen Überlegungen mit Vertretern zuständiger Ämter und politischer Institutionen auf verschiedenen Hierarchieebenen abgeleitet

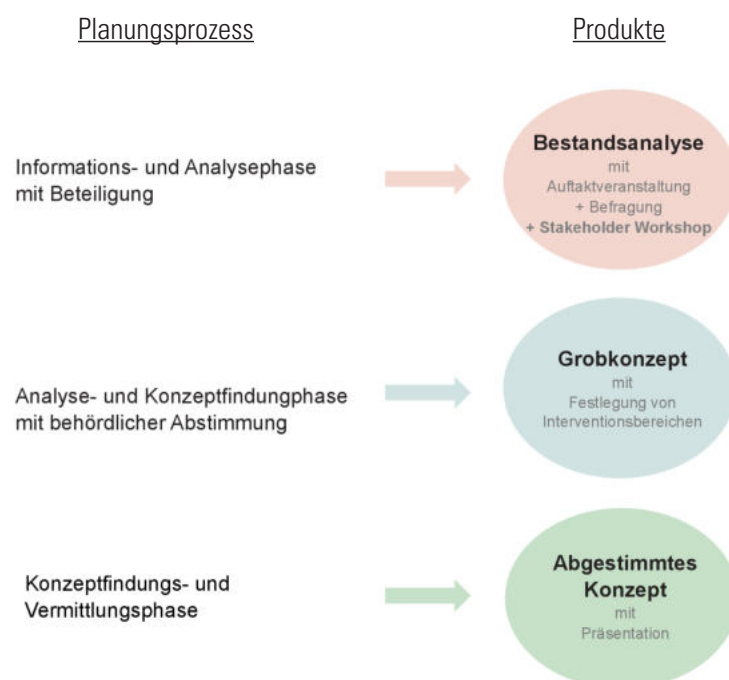
10 FHH, Geoportal Hamburg

Im folgenden Schritt, zeitlich stellenweise überlappend, wird das räumliche Umfeld des Stadtparks untersucht (Kapitel 3). Dies erfolgt im wesentlichen anhand von Themenkarten, welche die für die vorliegende Untersuchung als wesentlich erachteten Informationen neu darstellen. Dies betrifft:

- die Flächennutzung (3.1), aus dem Geoportal der Stadt Hamburg abgeleitet
- die Freiraumstruktur (3.2), aus dem Geoportal der Stadt Hamburg abgeleitet
- die Erreichbarkeit des Stadtparks (3.3), aus dem Geoportal der Stadt Hamburg sowie aus einer Auswertung sozialer Medien abgeleitet
- das Baumilieu (3.4), aus dem Geoportal der Stadt Hamburg abgeleitet
- die soziale Infrastruktur (3.5), aus dem Geoportal der Stadt Hamburg abgeleitet

Die vorliegenden Analysen wurden in einem dritten Schritt (Kapitel 4) hinsichtlich ihrer Potentiale und Defizite einer Bewertung unterzogen.

- auch in diesem Fall wurde zunächst der Stadtpark selbst diesem Arbeitsschritt unterzogen, um seine derzeitige und potentiell essentiellen Eigenschaften zu erfassen (4.1): Die „Stadtpark-DNA“ wurde so aus den zuvor analysierten und nochmals komprimierten Einzelthemen abgeleitet und in einem Resümee hinsichtlich Problemfeldern und Potentialen zusammengefasst
- darauf folgend wurde das räumliche Umfeld des Stadtparks in gleicher Weise untersucht und ebenfalls in einem Resümee hinsichtlich Problemfeldern und Potentialen zusammengefasst



GROBSTRUKTUR DES PLANUNGSPROZESSES

Das Schlusskapitel stellt dar, welche Problem- bzw. Potentialfelder im Stadtpark sowie in seinem räumlichen Umfeld durch Interventionen optimierbar erscheinen, um ihre positiven Wirkungen hinsichtlich Erholung, Sport, Kultur- und Naturerleben sowie außerdem Ressourcen-, Arten- und Biotopschutz nachhaltig zu steigern (Kapitel 5):

- Interventionsvorschläge im Stadtpark (5.1), abgeleitet aus der Bewertung der Verfasser in Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord (im Folgenden kurz „BA Nord“) und BUKEA
- Interventionsvorschläge im räumlichen Umfeld (5.2), abgeleitet aus der Bewertung der Verfasser in Abstimmung mit BA Nord und BUKEA
- Vertiefungsbereiche der vorgenannten Interventionsvorschläge im Stadtpark und in seinem räumlichen Umfeld, deren Potentiale zur Optimierung und Entlastung des Stadtparks als besonders hoch eingeschätzt werden. Diese werden in Ideenskizzen für künftige Entwurfsplanungen umrissen.

Der Anhang (Kapitel 6) verzeichnet:

- den Bildnachweis
- das Literatur und Quellenverzeichnis
- benutzte Archive
- Dank für gewährte Unterstützung
- das Impressum

RECHTLICHE SITUATION

Die rechtliche Situation des Stadtparks (in den Karten mit roter Strichlinie umrandet) wird hinsichtlich der folgenden Kategorien dargestellt:

- Eigentumsverhältnisse
- Nutzungsverträge
- Flächennutzungsplan
- Denkmalschutz
- Arten- und Biotopschutz

2.1.1 Eigentumsverhältnisse

Der weit überwiegende Teil der Stadtparkflächen einschließlich der im Stadtpark befindlichen Straßen liegt im Besitz der FHH.

Im südwestlichen Bereich zwischen Stadtparksee und der Straße Südring befindet sich eine Fläche im Besitz der Bäderland Hamburg GmbH, der städtischen Betreibergesellschaft für öffentliche Schwimmbäder der FHH.

RECHTLICHE SITUATION

2.1.2 Nutzungsverträge

Einige in städtischem Besitz befindliche Flächen im Stadtpark sind privaten Institutionen bei unterschiedlicher Vertragsdauer zur Pacht bzw. zur Miete überlassen. Dabei handelt es sich um:

- Hamburger Leichtathletik-Verband e.V. (Jahnkampfbahn)
- Hamburg Pioneers (Sportplatz am Jahnring)
- Rudolf-Ballin-Stiftung e.V. (ehem. Licht- und Luftbad)
- Karsten Jahnke Konzertdirektion GmbH (Freilichtbühne)
- Tennis- u. Hockey-Club v. Horn u. Hamm e.V. (Sportplätze Platanenallee)
- Landhaus Walter
- Bootsvermietung auf der Liebesinsel?
- VfL Hamburg von 1893 e. V. (Sportplätze Südring)
- Minigolf im Stadtpark (Nähe Südring)
- Aktion Kinderparadies Betreute Kinderspielplätze Hamburg e.V. (Grasweg)
- Elbkinder Vereinigung Hamburger Kitas GmbH (Grasweg)

Die durch Privateigentum, Nutzungsverträge und Betriebsplätze der Stadt nicht frei zugängliche Bereiche verzeichnet die folgende Karte.

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen








EXKLUSIVNUTZUNGSFLÄCHEN MIT BEISPIELHAFTEN NUTZERGRUPPEN

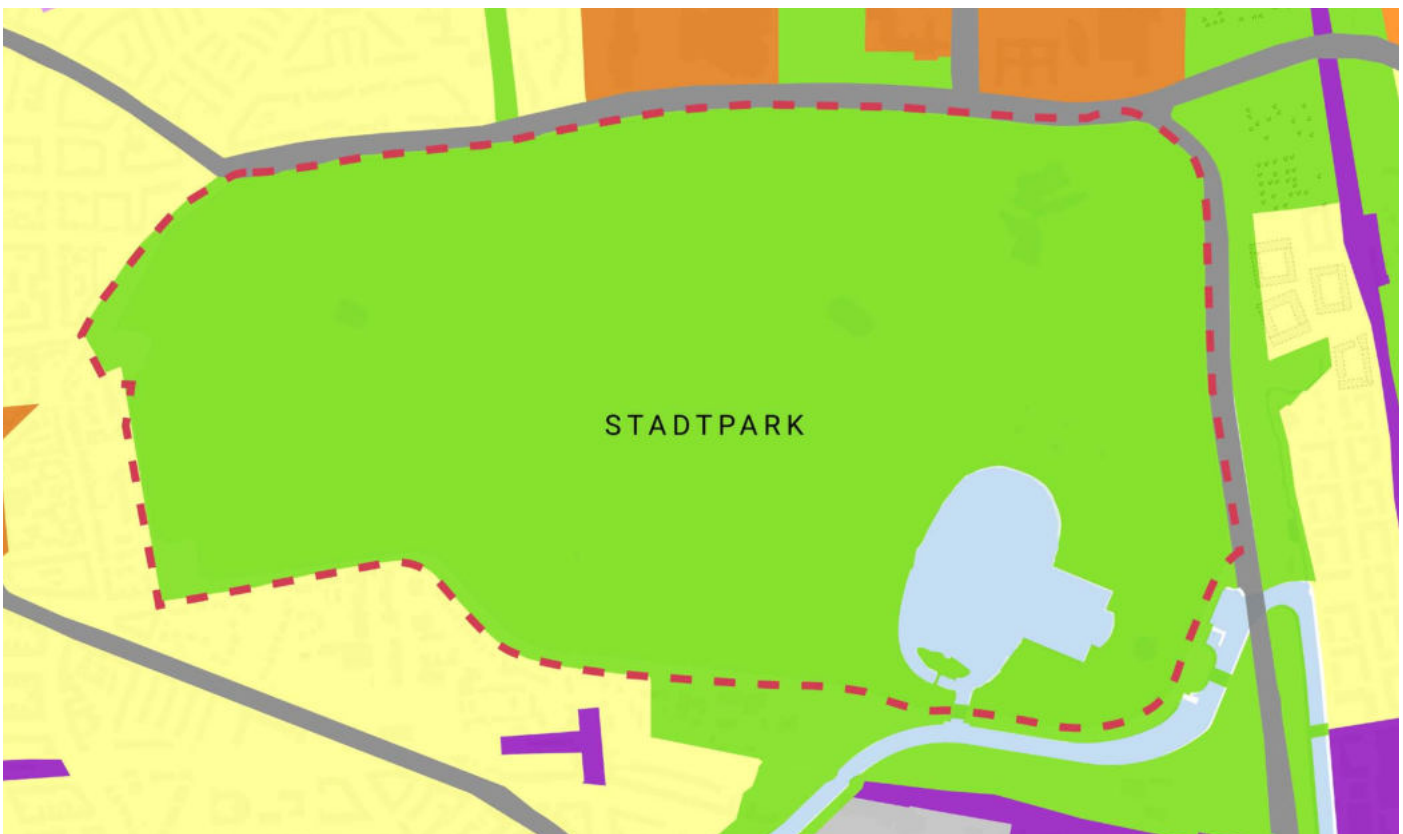
RECHTLICHE SITUATION

2.1.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan weist den Stadtpark, mit Ausnahme des Stadtparksees, als „Grünfläche“ aus, letzteren als „Wasserfläche“.

Von Bedeutung ist hier, dass auch die Straßen- und die Privatflächen (Bäderland Hamburg GmbH) als „Grünflächen“ ausgewiesen sind.

	Grünflächen		Hauptverkehrsstraßen
	Wohnbauflächen		Gewerbliche Bauflächen
	gemischte Bauflächen für Dienstleistungszentren		Wasserflächen
	Bahnanlagenflächen		



Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/> (Infrastruktur, Bauen und Wohnen/Flächennutzungsplan Hamburg), Abruf 01.12.2020

FESTLEGUNGEN ZUR NUTZUNGEN DER FLÄCHEN IM STADTPARK

RECHTLICHE SITUATION

2.1.4 Denkmalschutz

Der Stadtpark ist in seiner Gesamtfläche als Gartendenkmalensemble ausgewiesen. Diese Zuweisung beinhaltet:

- alle Straßen-, Betriebs- und Gebäudeflächen im Park
- den historischen und in Teilen bis heute betriebenen „Anzuchtgarten“ südlich des Goldbekkanals einschließlich der heutigen Kleingartenflächen
- die Grünflächen östlich der Saarlandstraße
- den nördlichen Bereich des Borgwegs zwischen U-Bahnstation und Otto-Wels-Straße

Zusätzlich zu diesen Flächenausweisungen sind einige Bauwerke als Einzeldenkmale ausgewiesen:

- das Planetarium (ehem. Wasserturm)
- Sportstadion, Linnering 3

- Wohnhaus des Aufseher im Jagdrevier Sierich (Sierichsches Forsthaus), Otto-Wels-Str 3
- Trinkhalle, Südring 1
- Gasthaus (Landhaus Walter), Otto-Wels-Str 2)
- Straßenbrücke (Stadhallenbrücke)
- Straßenbrücke (Saarlandstraßenbrücke)
- Fußgängerbrücke, Kapstadtring 1
- Zusätzlich sind der Stadtparksee und der Goldbekkanal als denkmalgeschützte Gewässer ausgewiesen

In unmittelbarem Zusammenhang befinden sich außerdem

- Straßenbrücke (Hellbrookstraßenbrücke)
- Eingang (Tunneleingang U-Bahnhof Borgweg)
- Bahnhof (Bahnhof Saarlandstraße)



Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/> (Infrastruktur, Bauen und Wohnen/ Baudenkmal, Gartendenkmal), Abruf 01.12.2020

RECHTLICHE SITUATION

2.1.5 Arten- und Biotopschutz, Klimaschutz

Über die Hälfte des Stadtparks zählt zu den Flächen des Hamburger Biotopverbunds. Davon ausgenommen sind hauptsächlich die Areale der Sportflächen sowie die Festwiese.

Unmittelbar benachbart zählen auch die Grünflächen östlich der Saarlandstraße sowie der Goldbekkanal zu den Flächen des Biotopverbunds.

Der nördliche Bereich der Otto-Wels-Straße ist als vorrangiger Prüfbereich zur Verringerung von Barriereauswirkungen im Biotopverbund ausgewiesen.

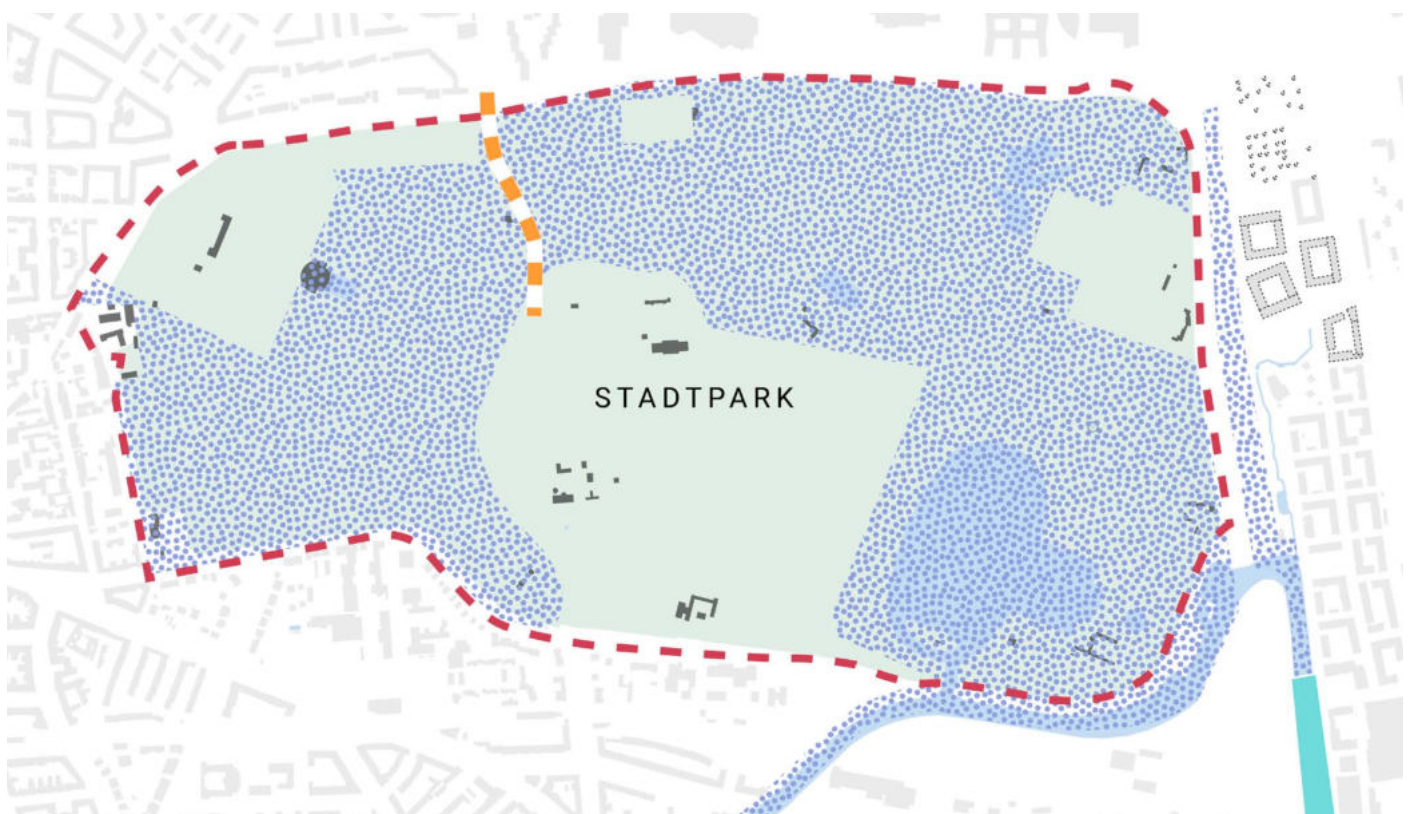
Klimaökologisch besitzt der Stadtpark eine hohe bis sehr hohe Bedeutung. Für ihn selbst bestehen derzeit keine dringenden Handlungsempfehlungen. Um sein Potential aber weiter auszubauen, soll er gemäß des städtischen Klimaschutzkonzepts mit benachbarten Grünflächen vernetzt werden.



Quelle: Gutachten zum Landschaftsprogramm Hamburg Stadtklima - Teil: Klimaanalyse Karte 1.12 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2011

PLANUNGSHINWEISE DES KLIMASCHUTZKONZEPTS IM BEREICH DES STADTPARK

Seine Hauptluftströmungsrichtungen verlaufen von der Festwiese zum Stadtparksee sowie von der nördlichen Otto-Wels-Straße zur City Nord.



Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online>

BIOTOPFLÄCHEN IM STADTPARK

RECHTLICHE SITUATION

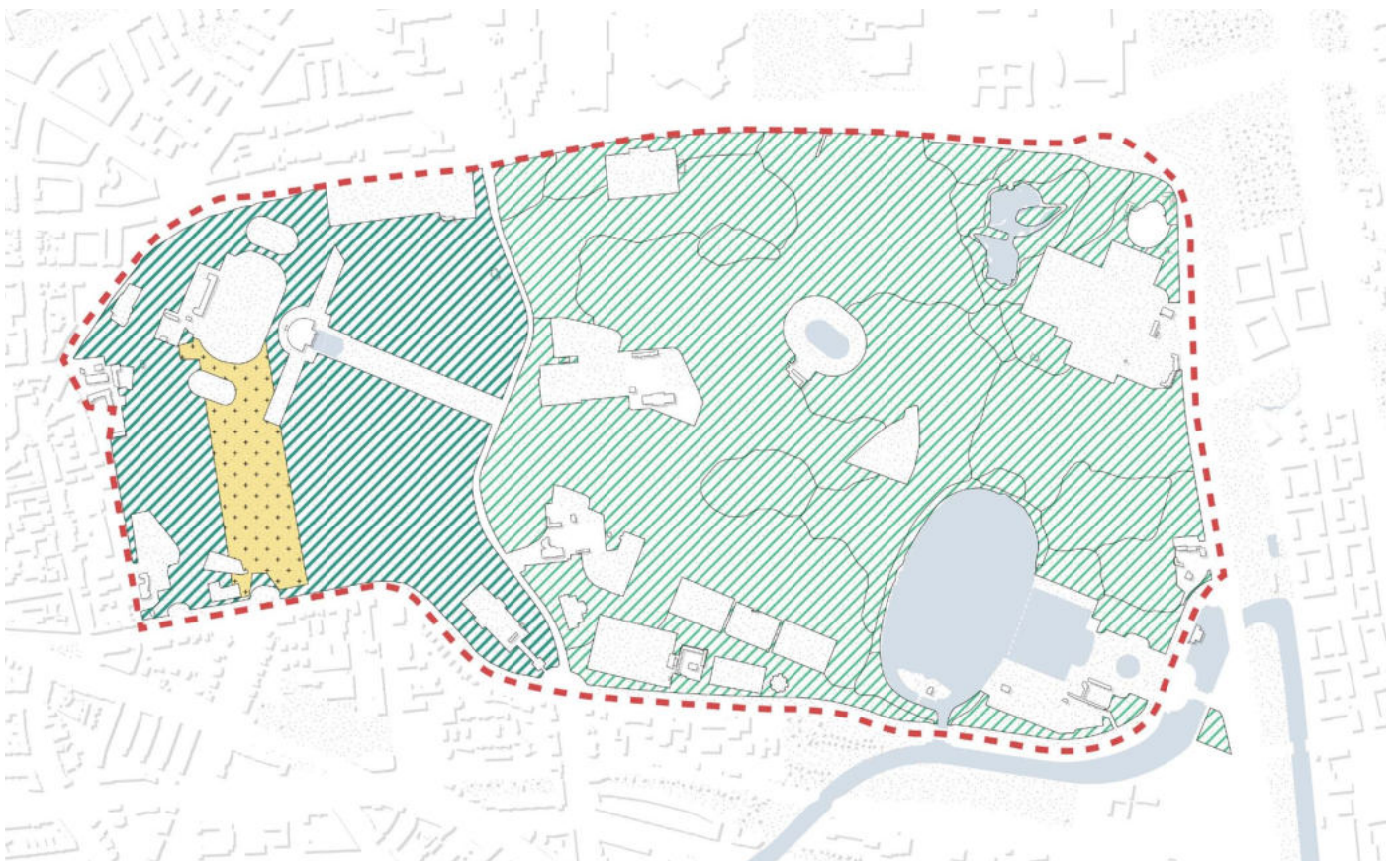
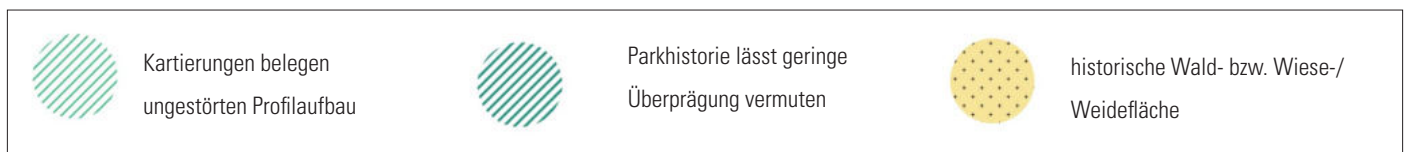
2.1.6 Bodenschutz

Die Böden im Stadtpark sind überwiegend schutzwürdig:

Die Böden im Sierichschen Gehölz sind durch eine historische Wald- bzw. Wiesen- oder Weidefläche südlich der Jahnkampfbahn sowie weitere, vermutlich nur gering überprägte Bodenprofile geprägt, da hier die historische landwirtschaftliche Nutzung vom Sierichschen Jagdpark abgelöst wurde, dessen Anlage kaum Erdarbeiten benötigte.

Genauere Kartierdaten liegen für den Bereich östlich der Otto-Wels-Straße vor: Abgesehen von Sport- und Gastronomieflächen sind hier ungestörte Bodenprofile vorherrschend.

Die in der frühen Nachkriegszeit großflächig mit Trümmerschutt aufgehöhte Festwiese wird hier auch als „ungestört“ angesprochen (d.h. unter der Aufhöhung kann ein ungestörtes Bodenprofil vermutet werden).



FREIRAUMSTRUKTUR

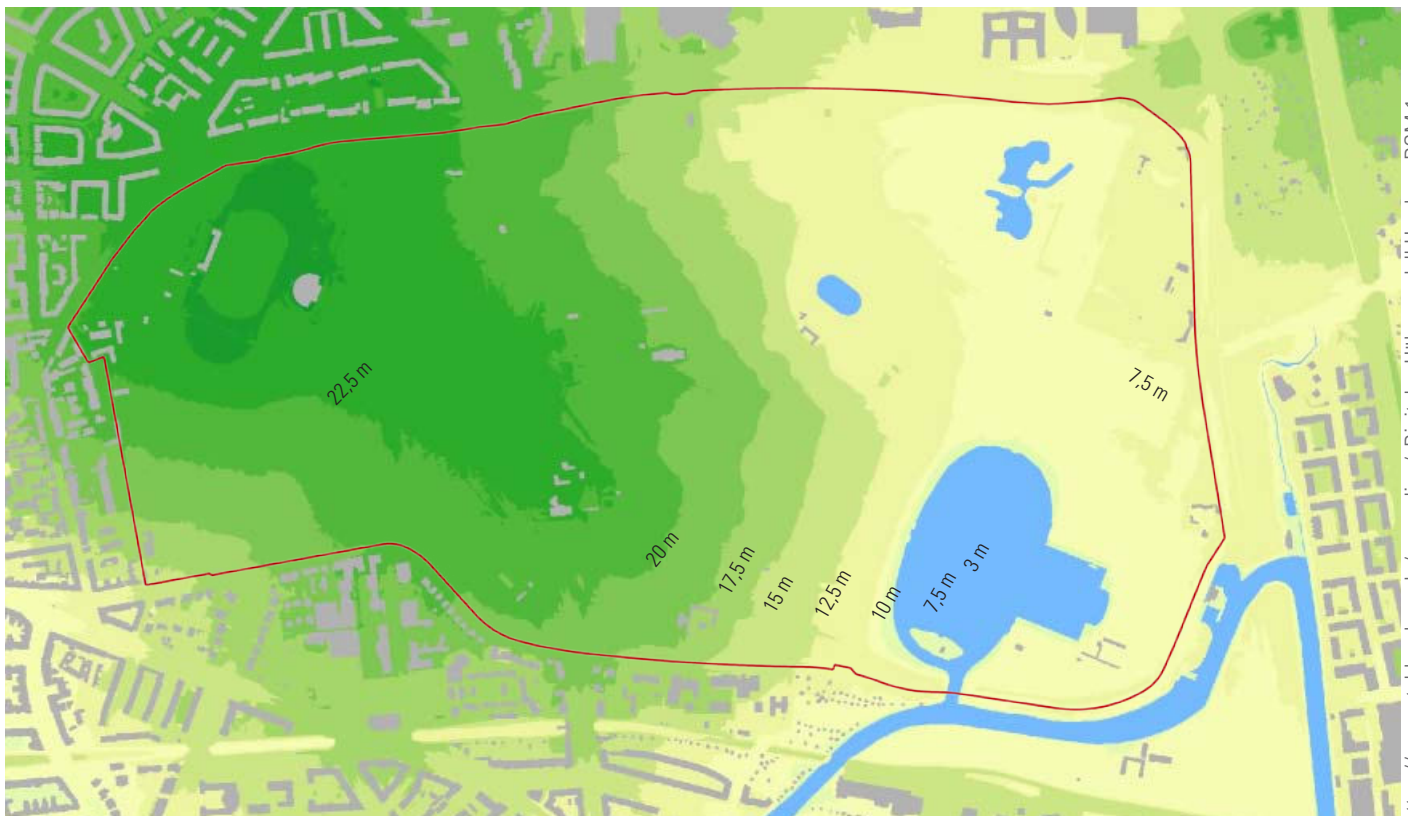
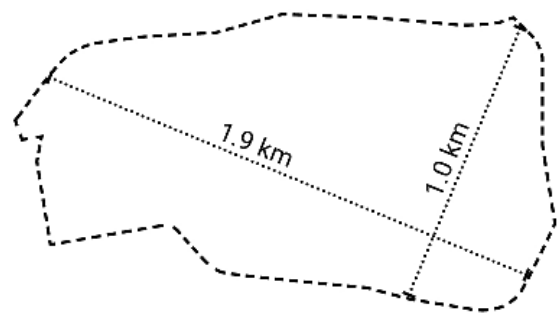
Die Freiraumstruktur des Stadtparks (in den Karten mit roter Linie umrandet) wird hinsichtlich der folgenden Kategorien dargestellt:

- Topographie
- Freiflächenverteilung
- Wasser- und Vegetationsflächen

2.2.1 Ausdehnung und Topographie

Die längste Ausdehnung des Stadtparks erstreckt sich über 1,9 Kilometer von Nordwesten nach Südosten.

Dass Gelände ist flach von Nordwesten nach Südosten geneigt. Der höchste Geländepunkt liegt bei etwa 23 m ü. NHN am Planetarium und fällt bis zum tiefst gelegenen Terrain des Stadtparksees mit einer Uferlinie bei ca. 3 m ü. NHN



HÖHENSCHICHTKARTE

<https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>; Digitales Höhenmodell Hamburg DGM 1

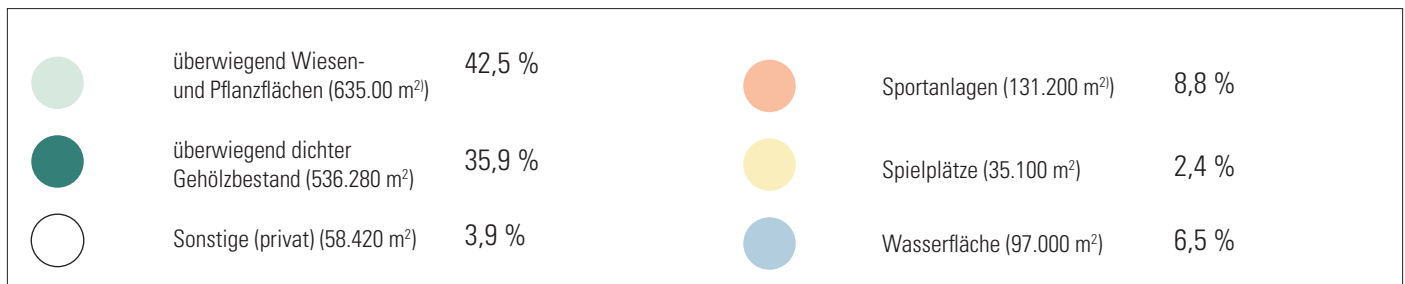
FREIRAUMSTRUKTUR

2.2.2 Freiflächenverteilung

Den Hauptflächenanteil beanspruchen allgemeine Grünflächen (Wiesen und Pflanzflächen inkl. Wege und Plätze) mit rund 43%, gefolgt von weitgehend geschlossenen Baumflächen von rund 36 %.

Mit fast 9% Flächenanteil gegenüber 2,4% für Spielplätze nehmen Sportflächen eine bedeutende Stellung im Park ein.

Auch knapp 4% sonstige überwiegend exklusive Nutzungen (Veranstaltungsgebäude, Gastronomie, Badeanstalt, Kita und Betriebsplätze der städtischen Grünverwaltung) stellen einen vergleichsweise großen Flächenanteil dar.



RÄUMLICHE VERTEILUNG NACH NUTZUNGSARTEN VON IN ANSPRUCH GENOMMENEN FLÄCHEN IM STADTPARK, 2020

Kartengrundlage: Grundlage Stadtpark mit Umfeld (CAD-Plan, Archiv BA Nord, MR)

2.2.3 Wasser- und Vegetationsflächen

Der geometrisch geformte Stadtparksee markiert gemeinsam mit der benachbarten Festwiese das räumliche Zentrum des Parks. Er wird durch den Goldbekkanal über einen kurzen Stichkanal aus Süden gespeist. Nach Osten schließt sich der See mit dem kleineren Badeteich ab und ist von jenem durch eine Spundwand getrennt. Die Wasserzufuhr erfolgt hier mittels Trinkwasserbefüllung zur Gewährleistung einer für ein öffentliches Bad ausreichenden Wasserqualität.

Die Ententeiche im Nordosten des Stadtparks sind als naturnahe, buchtenreiche Stillgewässer ausgebildet und werden ebenfalls mittels technischer Wasserzufuhr auf einem gleichbleibendem Pegel gehalten.

Größere Wasserbecken befinden sich vor dem Planetarium (Kaskaden), an der Stadthallenbrücke (Modellbootbecken), sowie nördlich der Festwiese (Planschbecken).

Kleinere Brunnenanlagen befinden sich am Landhaus Walter/Steingarten sowie am Pinguinbrunnen.

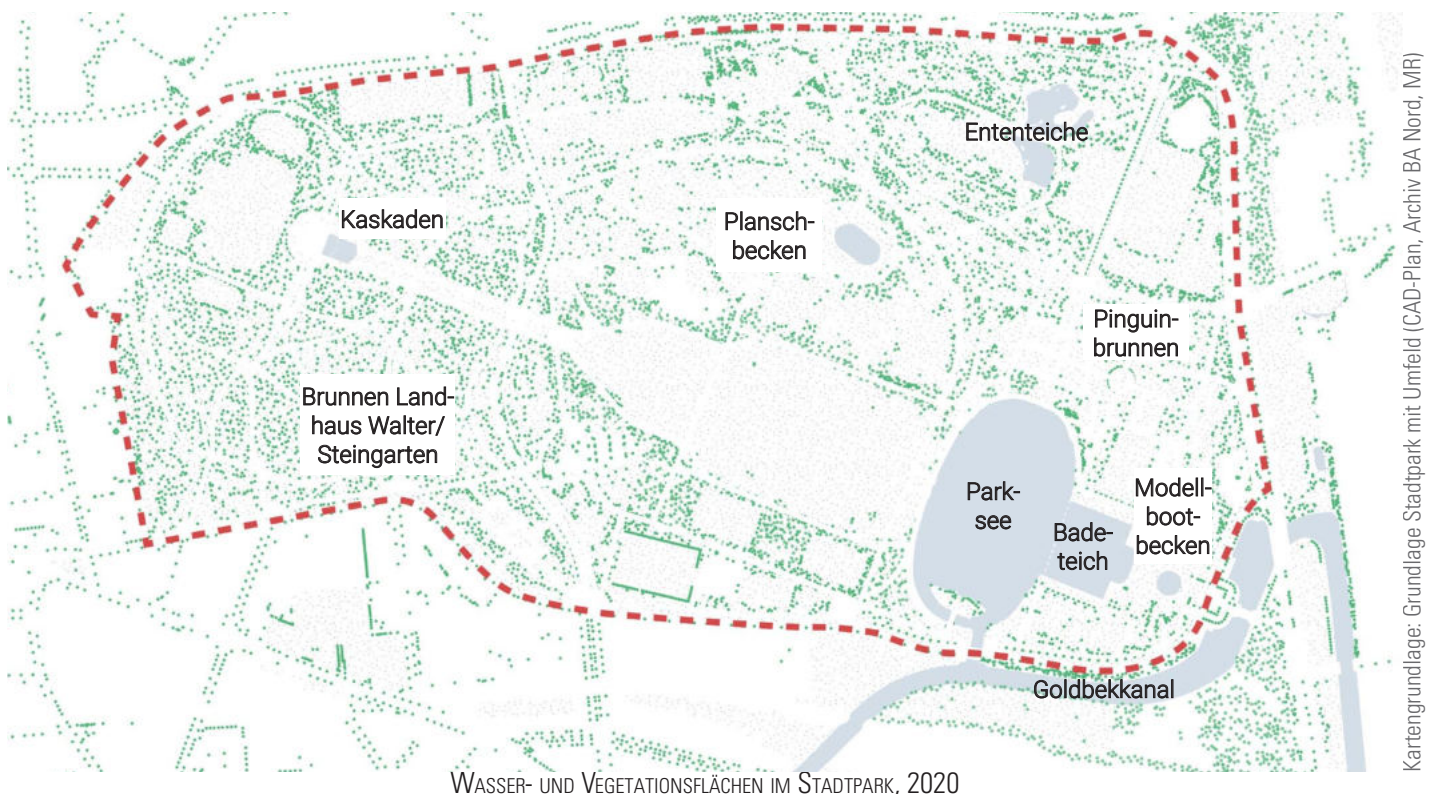
Die räumliche Freiflächenstruktur wird durch die Verteilung von offenen Wasser- und Wiesenflächen einerseits, sowie

dichten Gehölzbeständen andererseits bestimmt. Diese Gehölzbestände sind zu den Parkrändern tendenziell dichter, bisweilen mit lichtungartig eingestreuten Sonderflächen (z.B. Sportflächen und Gastronomieflächen) und zur Parkmitte hin tendenziell offener.

Die ältesten Baumbestände weist das waldartige Siebriechsche Gehölz im Westen auf, gefolgt von überwiegend geometrisch angeordneten Baumpflanzungen in und um die verschiedenen Einzelbereiche wie Themengärten, Festwiese u. a.. Größere amorph mit Bäumen gefüllte Areale befinden sich außerdem im Nordosten nahe der Ententeiche. Die historische Raumstruktur des Stadtparks ist bis heute gut an seinem Baumbestand ablesbar.

Die Flächen des Biotopverbunds (vgl. Kapitel 2.1.4) befinden sich überwiegend in den waldartigen Beständen sowie den Wasserflächen.

Größere Zierstaudenflächen befinden sich in den Themengärten, der Planetariumsachse sowie im Bereich des Modellbootbeckens.



INFRASTRUKTUR




Die Infrastruktur des Stadtparks (in den Karten mit roter Linie umrandet) wird hinsichtlich der folgenden Kategorien dargestellt:

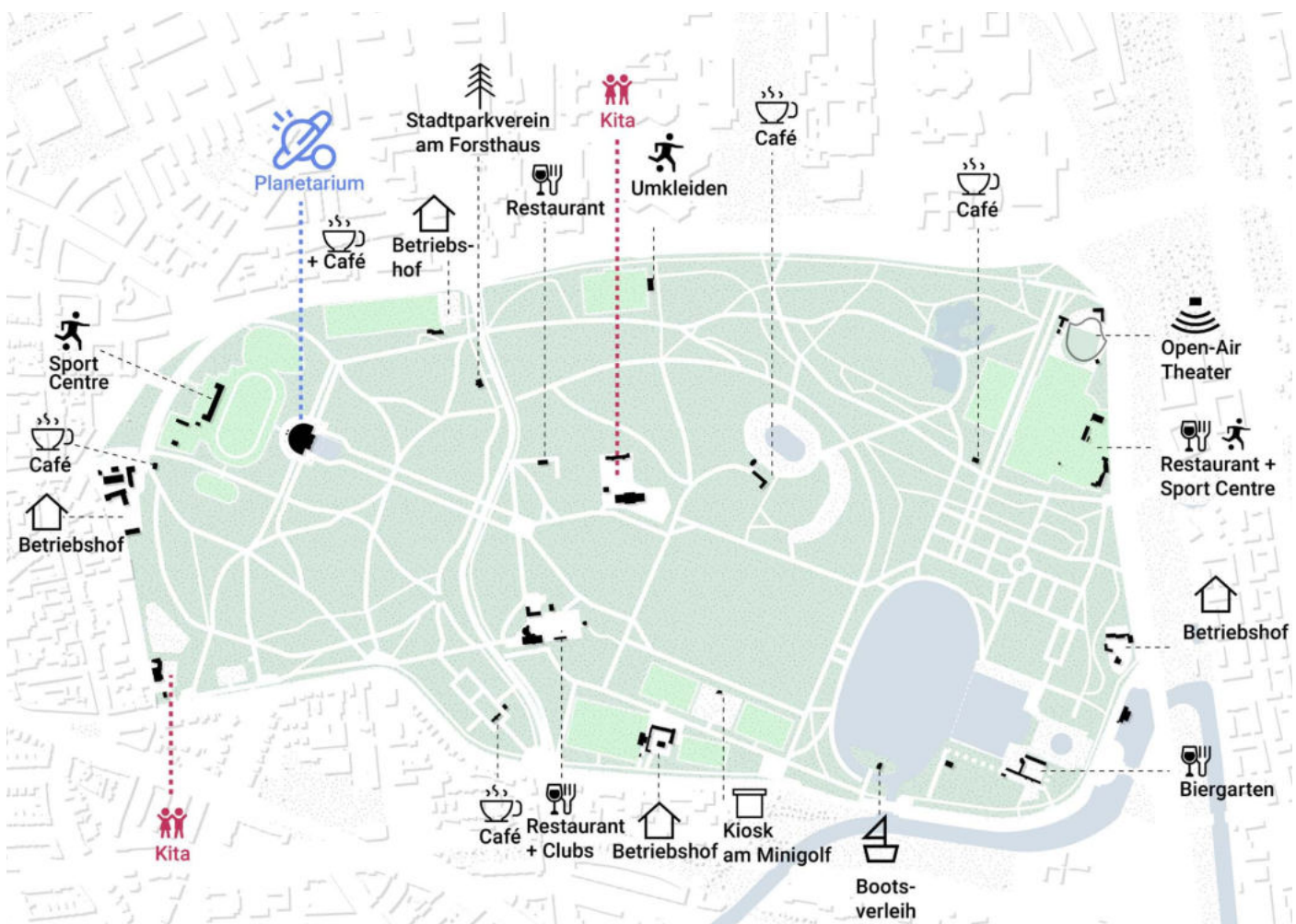
- Gebäude
- Wegesystem
- Besucherlenkung, Beleuchtung, Toiletten

2.3.1 Gebäude

Die Gebäude im Park werden für Gastronomie und Sport, Veranstaltungen und Betriebsstätten (Parkverwaltung) sowie für Bootsverleih und eine Kita genutzt. Das den Park räumlich prägende Gebäude ist das Planetarium.

Es bestehen keine auffälligen Konzentration der baulichen Einrichtungen. Tendenziell verdichtet sich der Bestand in der Peripherie sowie im Westteil der Festwiese.

	Planetarium		Sport, 3x		Restaurant, 4x
	Kita, 2x		Café, 5x		



GEBÄUDE IM STADTPARK, 2020

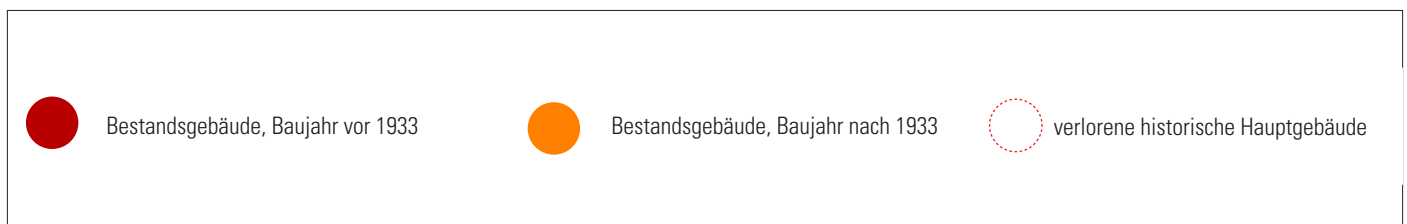
Quelle: Fortschreibung_PEP_Karte3_entwicklung_nutzung
<https://www.google.nl/maps>

INFRASTRUKTUR

Durch Kriegsschäden sind die Stadthalle sowie das Parkcafé am Stadtparksee als ehemals raumgreifende und prägende Hauptgebäude verloren gegangen und wurden nicht ersetzt.

Vom Gebäudebestand vor 1933 haben sich neben dem Planetarium das Hauptgebäude der Jahnkampfbahn, das Landhaus Walter, die Trinkhalle, das Restaurant auf der Liebesinsel, das Sierichsches Forsthaus sowie einige kleinere Betriebsgebäude erhalten.

Die übrigen Gebäude stammen aus der Zeit nach 1933 und gehören damit der Ära nach der ersten Planergeneration, Baudirektor Schumacher und Gartendirektor Linne, an.



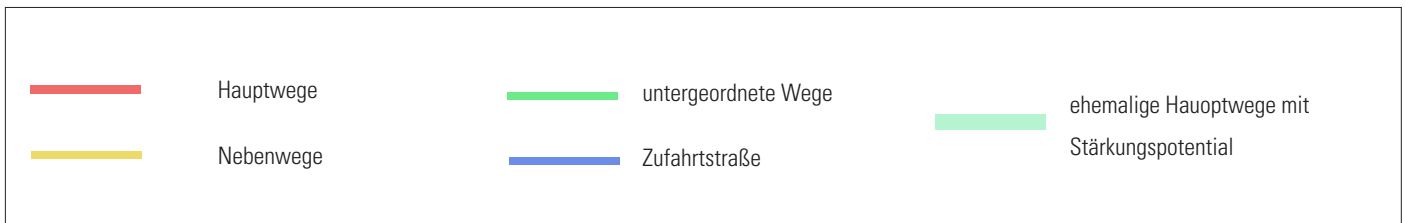
VERLORENE UND BESTEHENDE GEBÄUDE IM STADTPARK, 2020

INFRASTRUKTUR

2.3.2 Wegesystem

Das den bauzeitlichen Park prägende Hauptwegesystem ist größtenteils erhalten. Dies gilt für die den Park durchschneidende Otto-Wels-Straße, die bogenförmigen „Korsowege“ (Spielwiesenweg, Rosengartenweg; Linnering nur rudimentär) ebenso wie für die Hauptachsenwege (Planetariumsachsen, Platanenallee und Festwiesenrahmung) sowie für die kleinräumigeren Themengärten (Kurgarten, Steingarten, Dianagarten, Adam-und-Eva-Garten, u.a).

Insbesondere in waldartigen Arealen ist das geometrische Grundgerüst häufig in geringerer geometrischer Strenge geführt oder durch landschaftlich geführte Wege ergänzt.



WEGESYSTEM IM STADTPARK, 2020

INFRASTRUKTUR

2.3.3 Eingänge, Stellplätze und ÖPNV-Anbindung

Neben dem bauzeitlichen, besonders repräsentativen Haupteingang (A) und den Zugängen für private Kraftfahrzeuge (B, C) existieren dreizehn weitere Zugänge, von denen fünf Stück als weitere Haupteingänge (e, g, o, r, s) und acht weitere als Nebeneingänge erster Ordnung (h, m, n, p, q) und zweiter Ordnung (d, f, i) eingestuft werden.

Nutzerbefragungen im Rahmen des hier vorliegenden Gutachtens lassen jedoch den Schluss zu, dass (Haupt-)Eingang A nicht als vorrangiger Eingang genutzt wird, während (Neben-)Eingang h sehr stark frequentiert wird.

Rund 2175 öffentliche Stellplätze stehen rund um den Stadtpark zur Verfügung. Davon entfallen rund 1260 Stück auf die den Stadtpark begrenzenden bzw. durchqueren-

den Straßen. An Wochenenden kommt eine unbekannte, größere Anzahl Stellplätze durch Sperrung einer Fahrspur im Jahning und in der Saarlandstraße hinzu.

In geringer Entfernung zum Stadtpark liegen die U-Bahnstationen Borgweg und Saarlandstraße. Für die Zukunft ist die Errichtung einer weiteren U-Bahnhaltestelle am Überseering und nach einer Unterquerung des Stadtparks eventuell zusätzlich am Borgweg geplant.

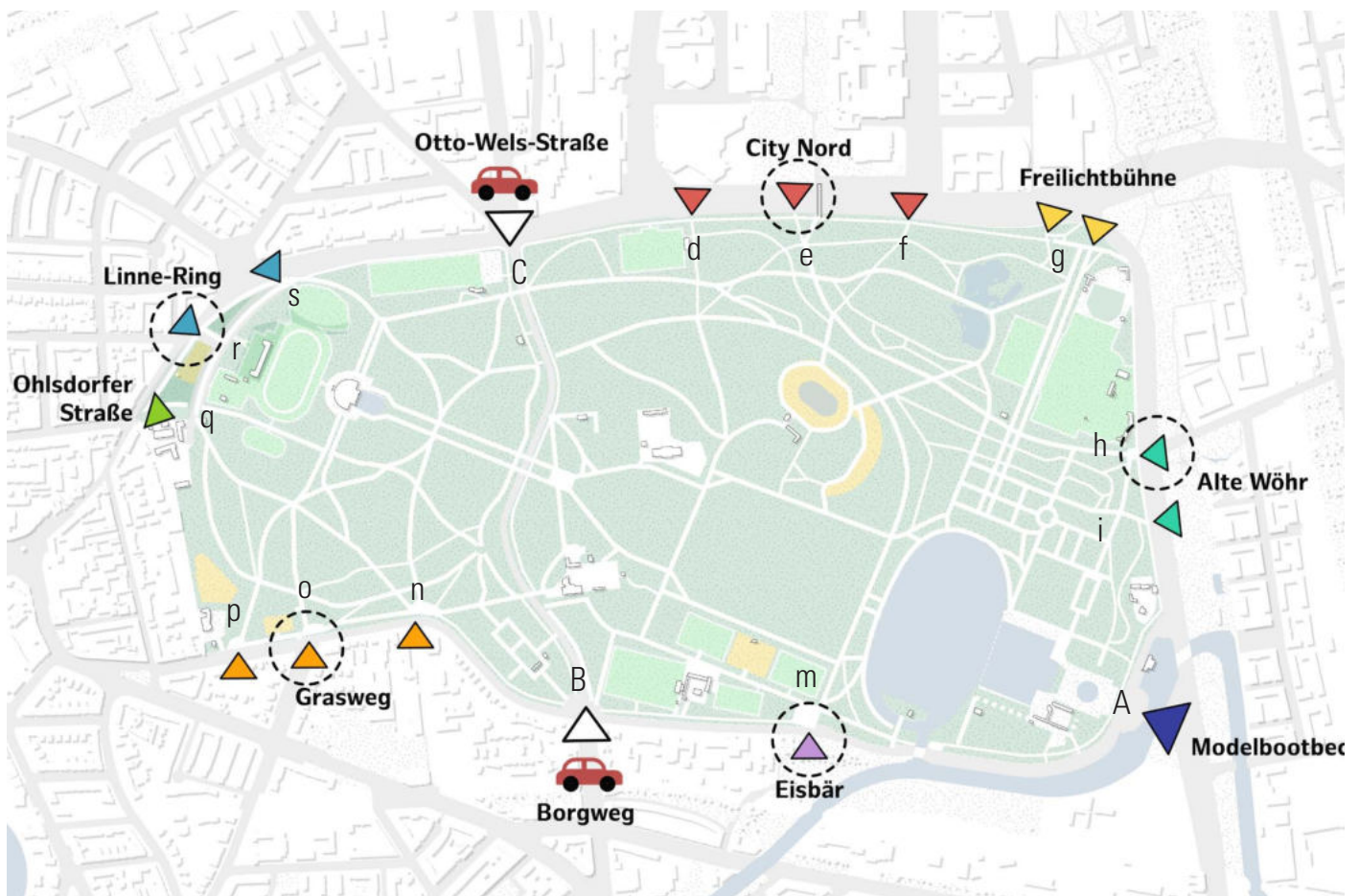
Die Buslinie 179 durchquert den Stadtpark und hat in der Otto-Wels-Straße jeweils einen Haltepunkt pro Richtung. Weitere Bushaltestellen liegen am Jahning, nördlich am Überseering, östlich am Rübenkamp und südlich am Wiesendamm.



Zu- und Durchfahrt für Kfz

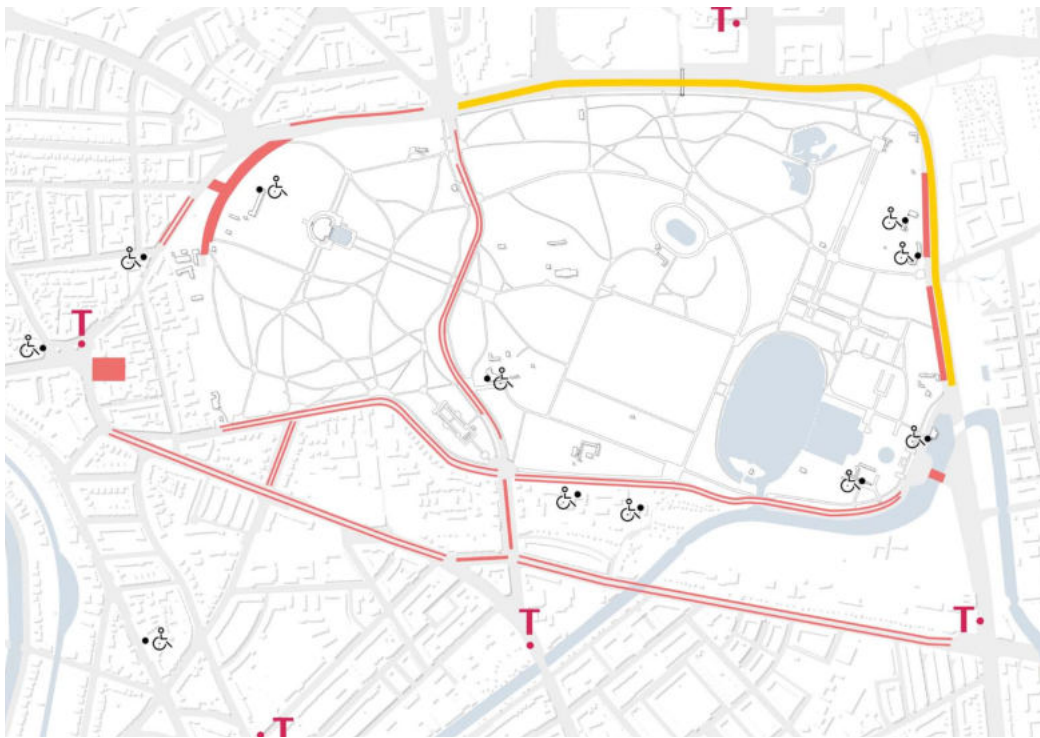


Als Haupteingang genutzt



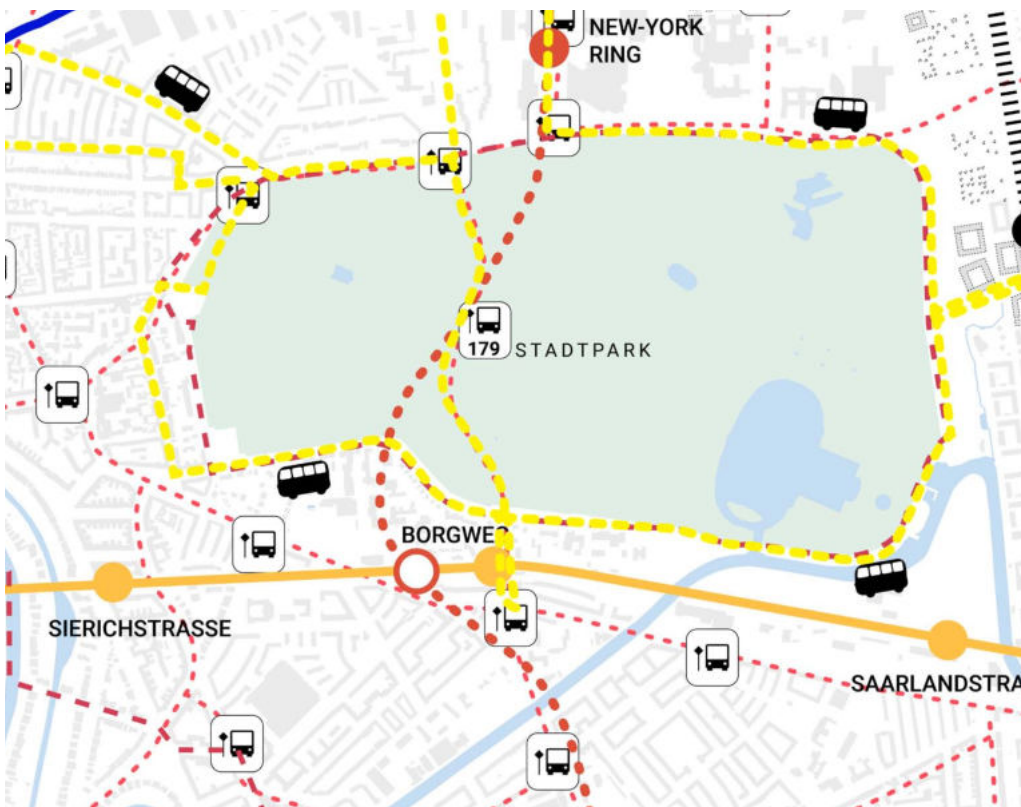
EINGÄNGE DES STADTPARKS GEMÄSS KATEGORISIERUNG DES PFLEGE- UND ENTWICKLUNGSPLANS 2004 (FORTSCHREIBUNG_PEP_KARTE3_ENTWICKLUNG_NUTZUNG)

INFRASTRUKTUR



- P** Stellplätze
ges. ca. 2.175
- T** • Taxi-Stellplätze
- ♿ • Behindertenstellplätze
- 1-spürige Sperrung
am Wochenende für
Stellplätze

Kfz-STELLPLÄTZE IM UND AM STADTPARK, 2020



- ♣ Bushaltestelle
- U5 Haltestelle, Planung
- U3 Haltestelle, Bestand

ÖPNV-ANBINDUNG DES STADTPARKS, 2020

INFRASTRUKTUR

2.3.4 Besucherlenkung, Beleuchtung Toiletten

Die Besucherlenkung erfolgt über ein Beschilderungssystem mit großformatigen Übersichtsplänen und mittels richtungsweisenden Hinweisschildern.

Eine abendliche Beleuchtung erfolgt nach Einbruch der Dämmerung entlang der Korsowege sowie weiterer Hauptwege. Sie spart die Platanenallee und die Festwiesenrahmung weitgehend aus.

Besucher können die Gästetoiletten der im Stadtpark ansässigen Gastronomen gegen ein geringes Entgelt nutzen. Dieses Angebot ist auf die Öffnungszeiten der jeweiligen Betreiber beschränkt.



TOILETTENSTANDORTE IM STADTPARK, MIT ANGABE EINES 250M RADIUS, 2020



HINWEISTAFEL IM STADTPARK, 2022



LEUCHTENSTANDORTE IM STADTPARK, 2020

Quelle: Hamburg Verkehrsanlagen GmbH, Betrieb Verkehrsanlagen, Wartungs- und Bestandsmanagement

INFRASTRUKTUR

2.3.5 Kunst

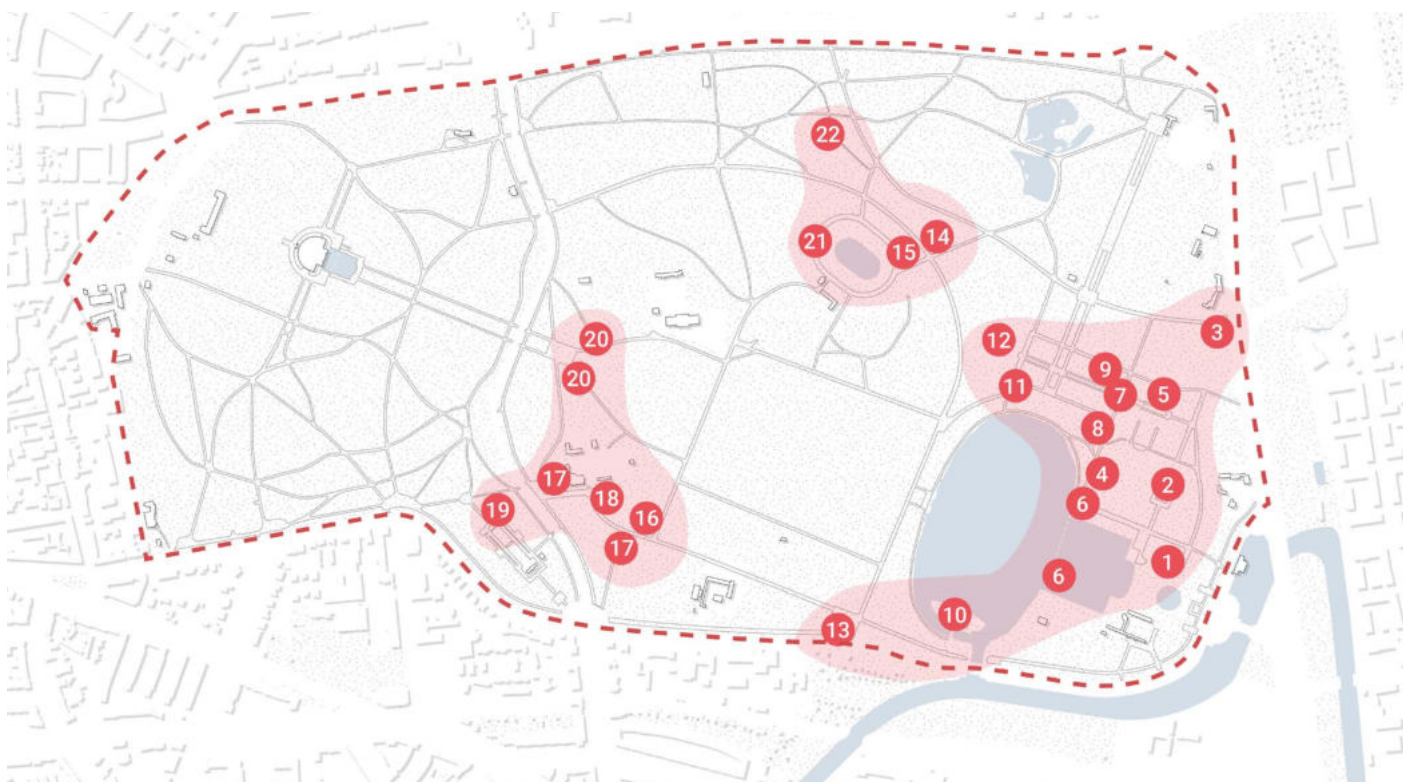
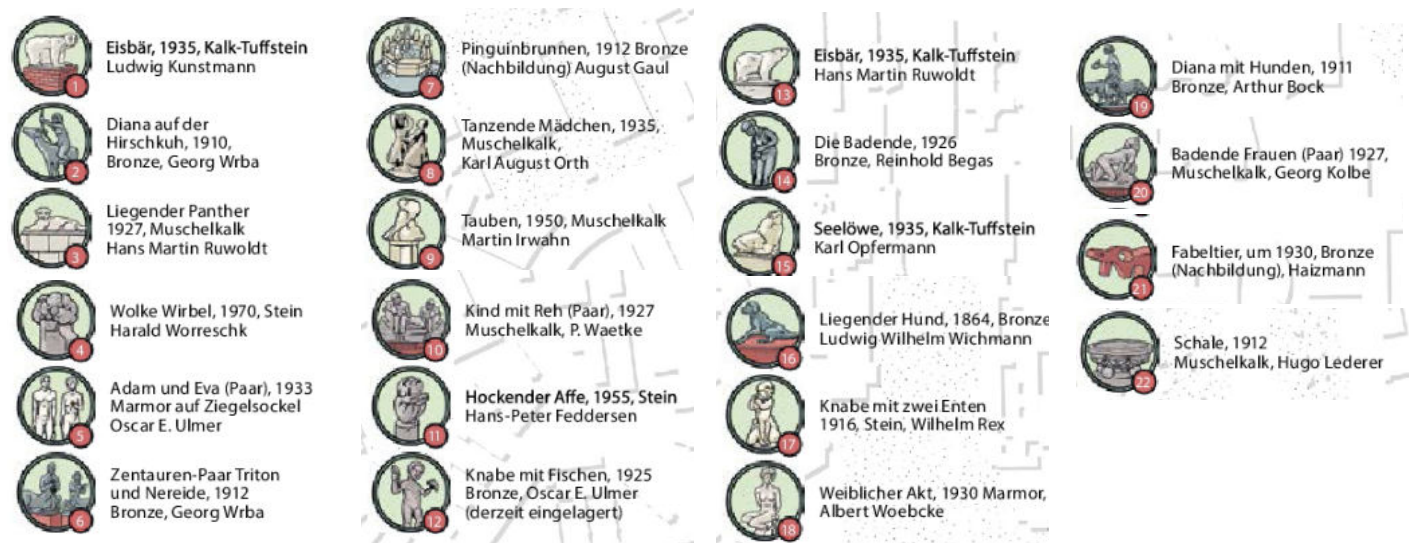
Skulpturen konzentrieren sich

- zwischen Trinkhalle und Festwiese
- nördlich des Planschbeckens
- im Bereich des Stadtparksees

Die Aufstellung der Werke erfolgte größtenteils in den ersten Jahrzehnten des Stadtparks, dem Konzept eines Freilichtmuseums folgend, und durch private Stiftungen

ermöglicht, oft durch Mitglieder des historischen Stadtparkvereins.

Einige historische Skulpturen, wie das Heinrich-Heine-Denkmal (Rudiment davon: „Schale“, Nr. 21), sind inzwischen zerstört, andere, wie das „Frauensicksal“ als Nachbildung neu aufgestellt. Seit etwa 40 Jahren werden keine zeitgenössischen Plastiken neu aufgestellt.



SKULPTUREN IM STADTPARK, 2020

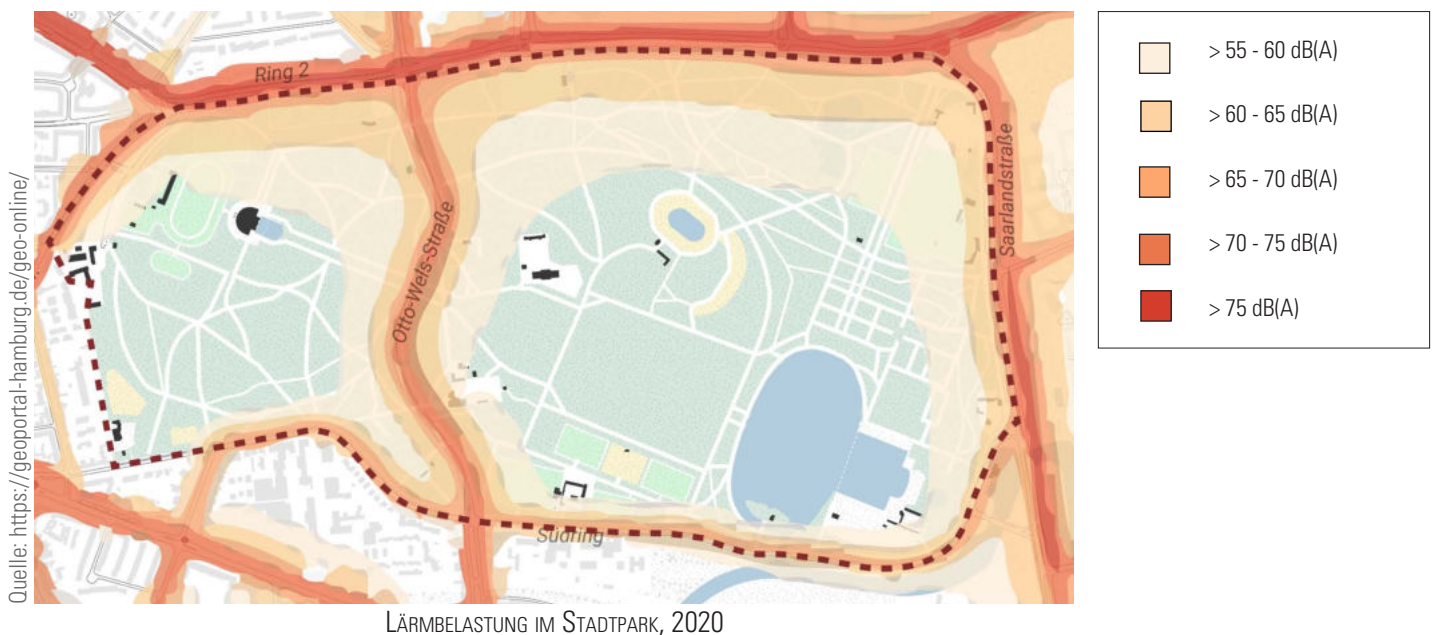
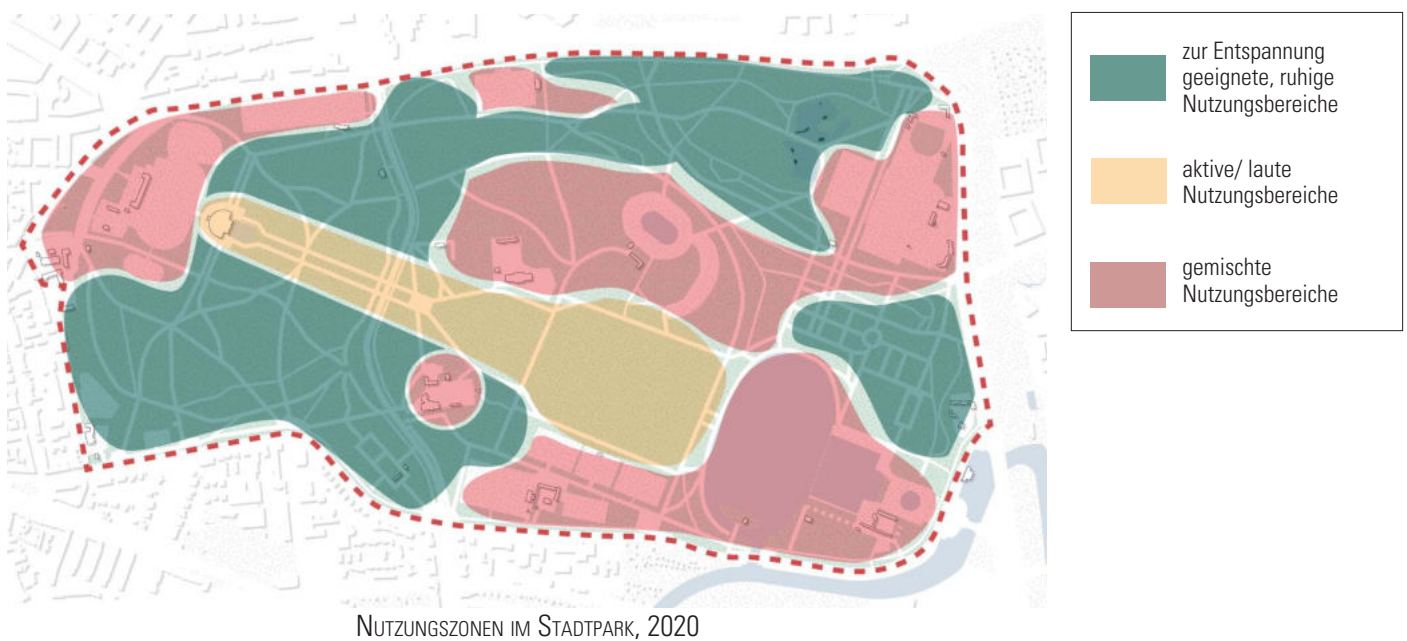
HAUPTNUTZUNGEN UND BELASTUNGEN

Unter Hauptnutzungen, insbesondere bei Übernutzung als Belastungen verstanden, werden die folgenden Themen identifiziert:

- Erholung durch Spazieren, Ruhen, Picknick und Grillen
- Jogging, Radfahren und Hundausführen
- allgemein zugängliche Spiel- und Sportmöglichkeiten
- Exklusivnutzungen

Die Hauptnutzungen im Stadtpark können in vorwiegend ruhige Nutzungen zur Entspannung im Gegensatz zu eher geräuschvollen Nutzungen sowie Mischbereiche zwischen den vorgenannten unterteilt und räumlich verortet werden.

Die am stärksten von Verkehrslärm betroffenen Bereiche befinden sich am nördlichen und östlichen Parkrand, gefolgt von der Otto-Wels-Straße.



HAUPTNUTZUNGEN UND BELASTUNGEN

2.4.1 Erholung durch Spazieren, Ruhen, Picknick und Grillen

Es werden alle Wege im Stadtpark zum Spazieren genutzt. Auch das Spazieren abseits der Wege ist gestattet und wird insbesondere auf den Wiesenflächen intensiv genutzt. Im Bereich der waldartigen Flächen führt das Betreten in jüngster Zeit durch Übernutzung zu Schäden der bodennahen Vegetationsschicht.

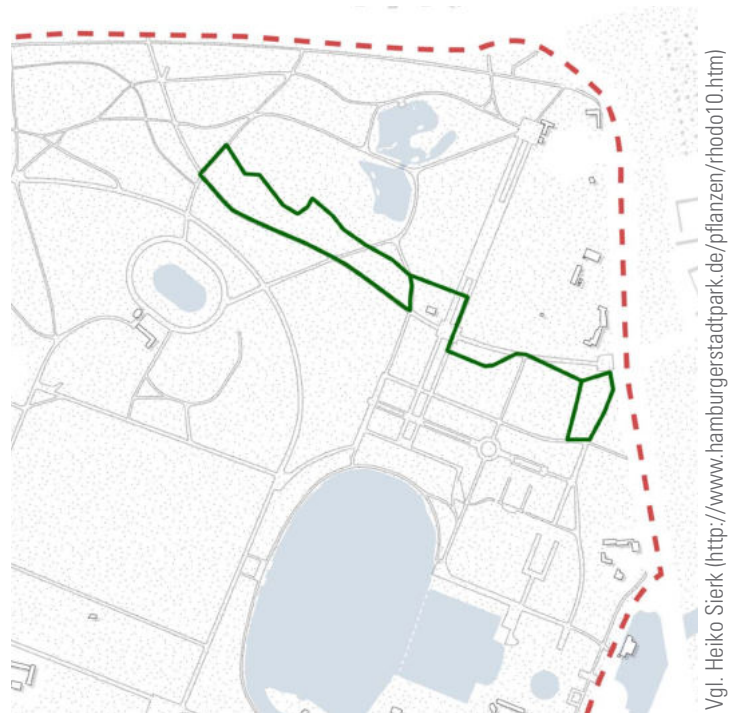
Innerhalb des Stadtparks sind entlang aller Hauptwege (mit Ausnahme der Otto-Wels-Straße) Sitzbänke in unregelmäßiger Verteilung aufgestellt. Im Bereich der Themengärten ist die Menge an Sitzbänken erhöht.

Einige Wegerouten dienen als Lehrpfade privater Institutionen:

- Baumlehrpfad (betreut vom Stadtparkverein)
- Rhododendronpfad (betreut vom Stadtparkverein)
- Pilgerweg (Konzeption Evangelische Kirchengemeinden am Stadtpark und Pilgerzentrum St. Jacobi Hamburg)¹

Es bestehen keine Einschränkungen für Picknicknutzung. Zum Grillen sind zwei Zonen ausgewiesen, die im Sommer sehr stark frequentiert werden.

¹ <https://www.kirche-hamburg.de/Kooperationen/stadtpark-kirchen/pilgern-im-stadtpark.html>



RHODODENDRONPFAD IM STADTPARK, 2020

Vgl. Heiko Sierk (<http://www.hamburgerstadtpark.de/pflanzen/rhodo10.htm>)



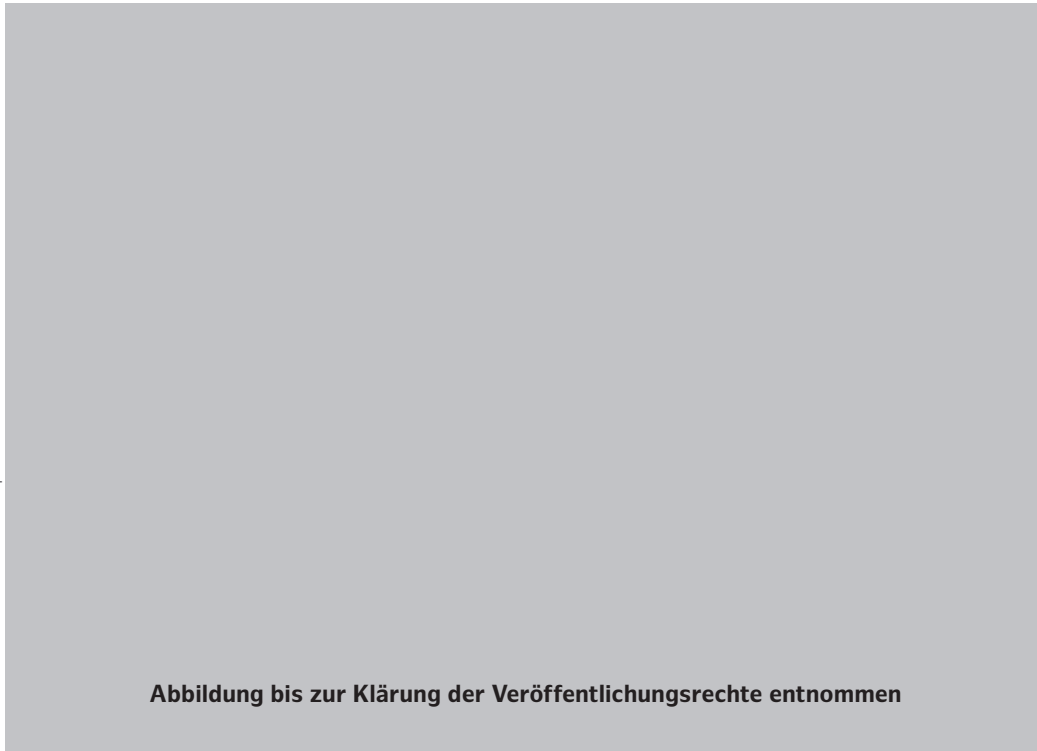
GRILLZONEN IM STADTPARK, 2020

Vgl. Heiko Sierk (<http://www.hamburgerstadtpark.de/grillen/grillen.htm>)

HAUPTNUTZUNGEN UND BELASTUNGEN

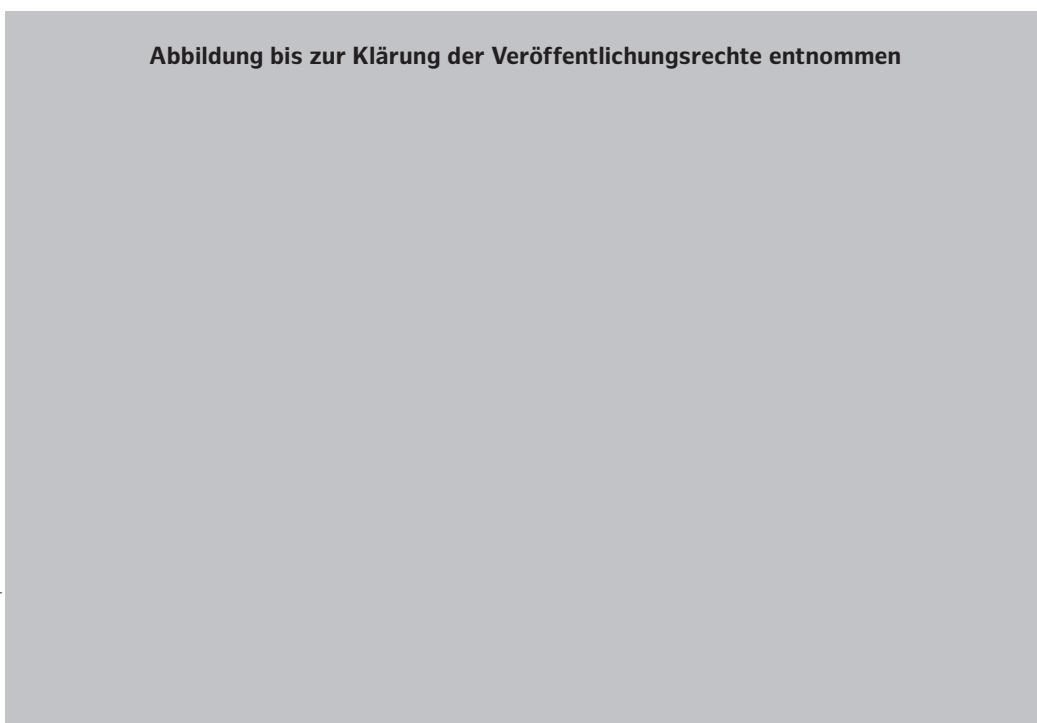
2.4.2 Jogging, Radfahren und Hundeausführen

Strava Heatmap 01.09.2020



Alle Wege im Stadtpark sind zum Joggen zugelassen. Die tatsächlich genutzten Wege sind hauptsächlich die breiter ausgebauten Wege wie die alten Korsowege sowie die Parkränder .

Strava Heatmap 01.09.2020



Es existieren keine ausgewiesenen Radwege im Stadtpark, das Radfahren wird auf befestigten Wegen und bei mäßiger Geschwindigkeit jedoch geduldet.

Das Hundeausführen ist im Stadtpark gestattet und wird für eigene Hunde sowie zum Ausführen fremder Hunde (Hundesitting) genutzt. Es herrscht Leinenzwang. Freier Auslauf ist nur auf dem Hundeplatz gestattet.

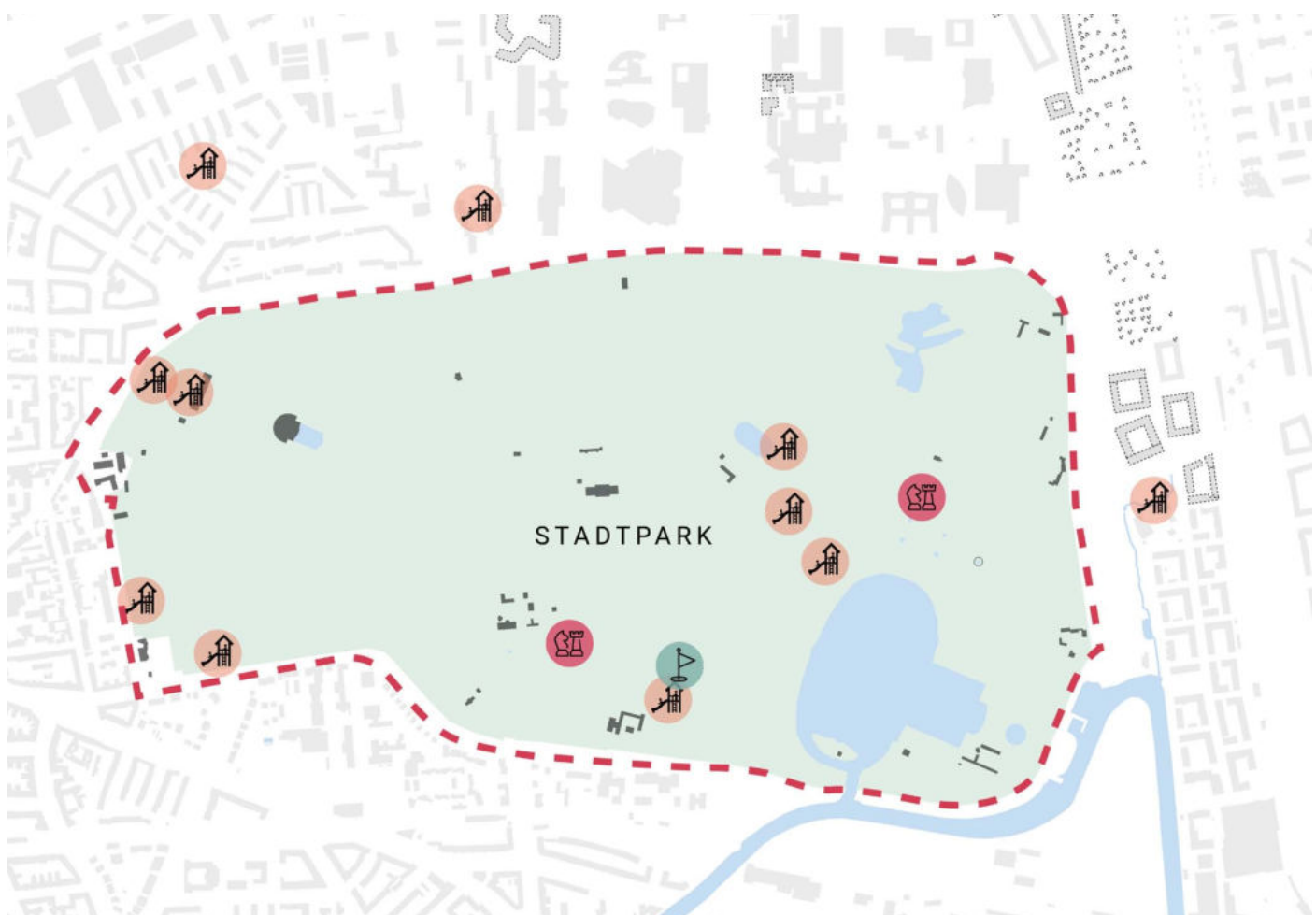
RADFÄHRIINTENSITÄTEN IM STADTPARK, 2020

HAUPTNUTZUNGEN UND BELASTUNGEN

2.4.3 Allgemein zugängliche Spiel- und Sporteinrichtungen

Kinderspielplätze konzentrieren sich am Westrand des Sierichschen Gehölzes sowie zwischen Planschbecken und Stadtparksee. Ein weiterer Spielplatz ist am südlichen Stadtparkrand zu finden, im Norden fehlen Spielplätze gänzlich

Zwei Freiluftschachflächen und ein Minigolfplatz kompletieren das Spielangebot für Erwachsene.



ÖFFENTLICHE SPIELEINRICHTUNGEN IM STADTPARK, 2020

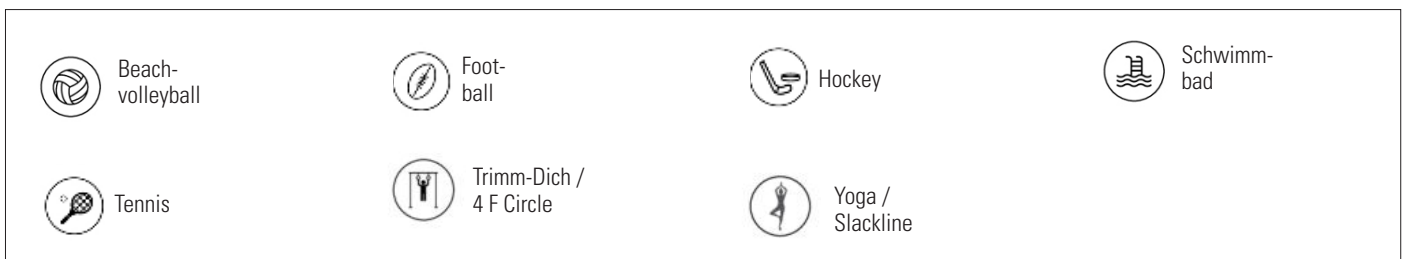
Quellen: Fortschreibung_PEP_Karte3_entwicklung_nutzung; <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>; <https://www.google.nl/maps>; <https://www.openstreetmap.org>

HAUPTNUTZUNGEN UND BELASTUNGEN

Im Stadtpark existieren einige öffentlich frei zugängliche Sporteinrichtungen wie

- Beachvolleyballfelder südlich des Planetariums und südlich des Planschbeckens
- ein Yoga- und Slacklinefeld zwischen Planschbecken und Stadtparksee
- Der Trimm-Dich-Parcour „4F Circle“

Die Badeanstalt ist nur gegen ein Eintrittsgeld öffentlich zugänglich



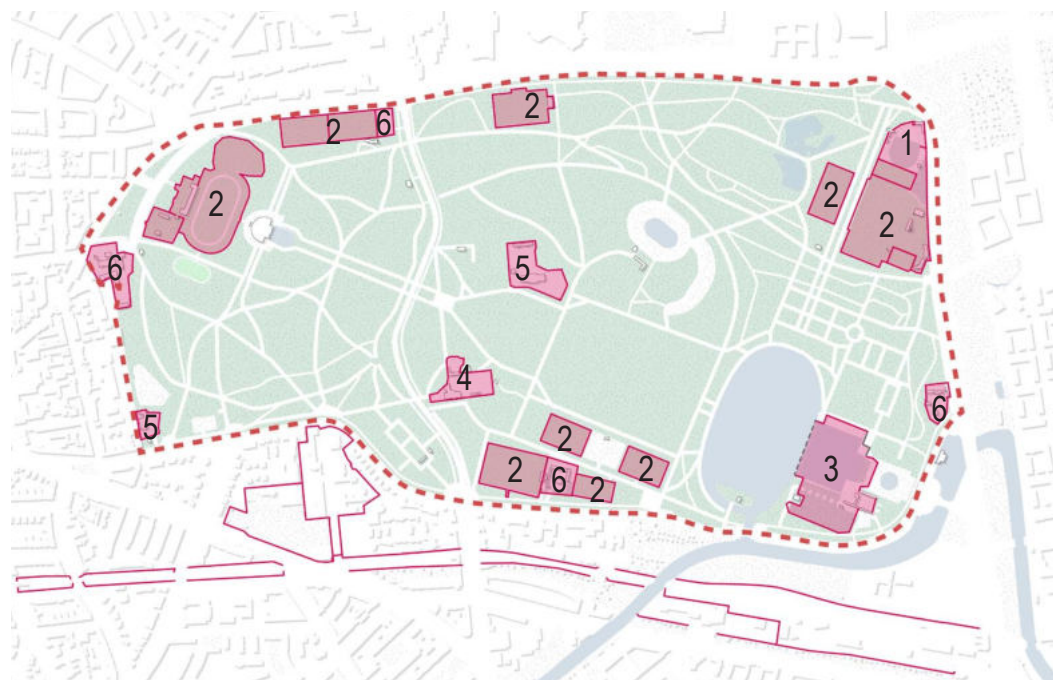
ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE SPORTEINRICHTUNGEN IM STADTPARK, 2020

HAUPTNUTZUNGEN UND BELASTUNGEN

2.4.4 Exklusivnutzungen

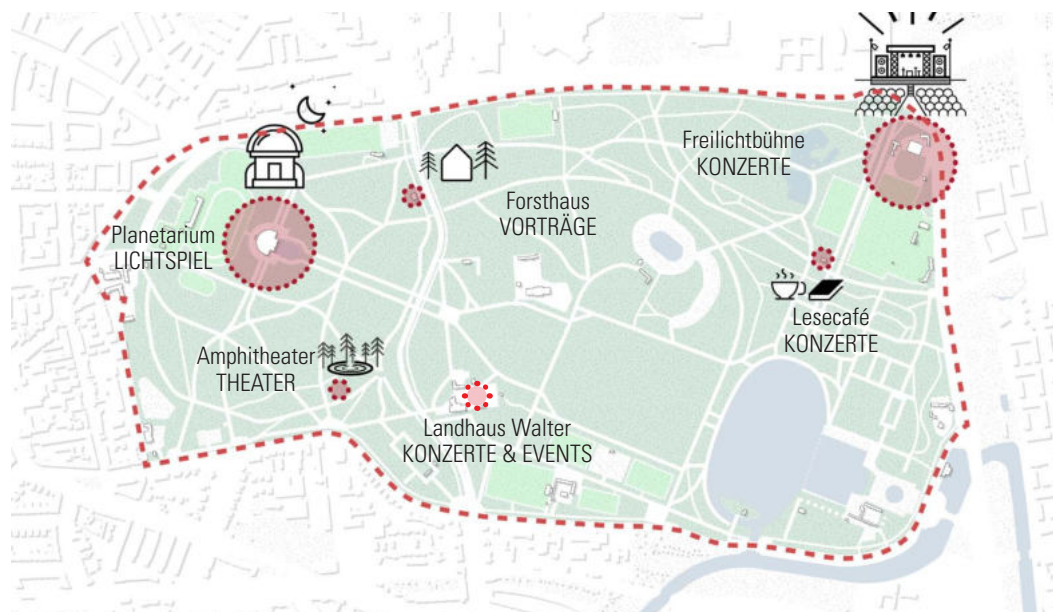
Von der Gesamtfläche des Stadtparks (149,3 ha) sind rund 14% (20.7 ha) nicht öffentlich zugänglich. Exklusivnutzungen, also Nutzungen für einen nicht allgemeinen Nutzerkreis, treten in Freiräumen in folgenden Kategorien auf:

- Veranstaltungen (Nr. 1)
- Vereins- und Schulsport (Nr. 2)
- Freibad (Nr. 3)
- Gastronomie (Nr. 4)
- Kita (Nr. 5)
- Betriebsplätze (Nr. 6)



EXKLUSIVFLÄCHEN IM STADTPARK, 2020

Die Freilichtbühne bietet Raum für Veranstaltungen mit großen Besucherzahlen (rund 4.000 Stehplätze in der Arena). Das Planetarium bietet rund 250 Sitzplätze im Vorführungssaal. Für kleinere Open-Air-Vorführungen ist das Amphitheater geeignet. Kleinere Indoor-Veranstaltungen bieten das Lesecafé und der Stadtpark-Verein im Sierichschen Forsthaus an.



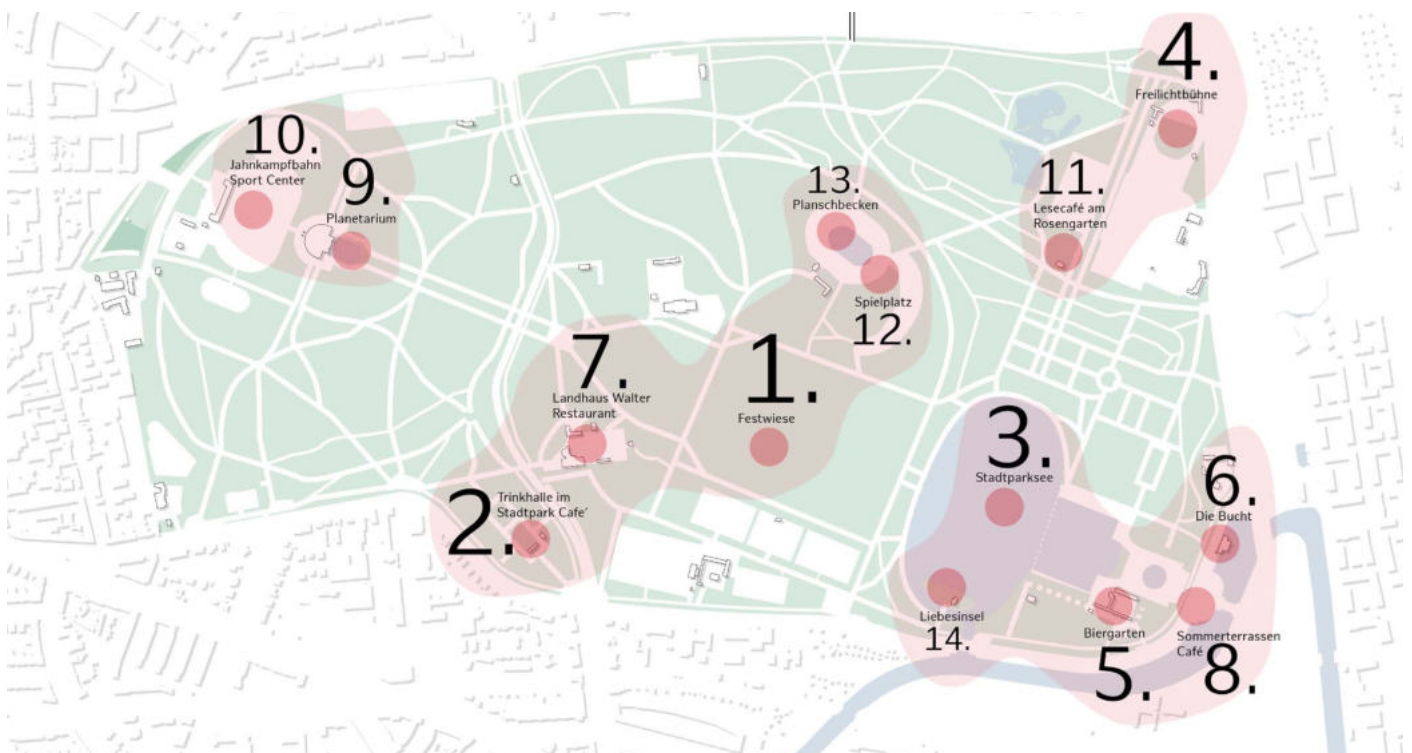
VERANSTALTUNGSEINRICHTUNGEN IM STADTPARK, 2020

HAUPTNUTZUNGEN UND BELASTUNGEN

2.4.5 Hotspots

Als ein Gradmesser für die Beliebtheit verschiedener Orte im Stadtpark kann die Veröffentlichung privater Fotos auf sozialen Medienportalen dienen. Auf der Plattform Instagram werden die Bereiche Festwiese, Trinkhalle, Stadtparksee und Freilichtbühne am häufigsten veröffentlicht.

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen



VERTEILUNG DER AM HÄUFIGSTEN IM PORTAL INSTAGRAM MITGETEILTEN AREALE IM PARK (UNTEN) MIT BILDBEISPIELEN (OBEN)

ANLAGEGENESE

Die Geschichte des Stadtparks wurde in einer Reihe zum Teil umfangreicher Einzeluntersuchungen dargestellt,¹ deren Ergebnisse auch nur annähernd wiederzugeben, den Rahmen der vorliegenden Untersuchung sprengen würde.

Hier sollen daher nur die für die hier vorliegende Untersuchung wichtigsten Entwicklungen nachgezeichnet werden. Diese werden in den folgenden Bereichen gesehen:

- Bauzeitliche Grundkonzeption
- Entwicklung des Gehölzbestands
- Entwicklung des Wegesystems
- Entwicklung der Sportflächenverteilung

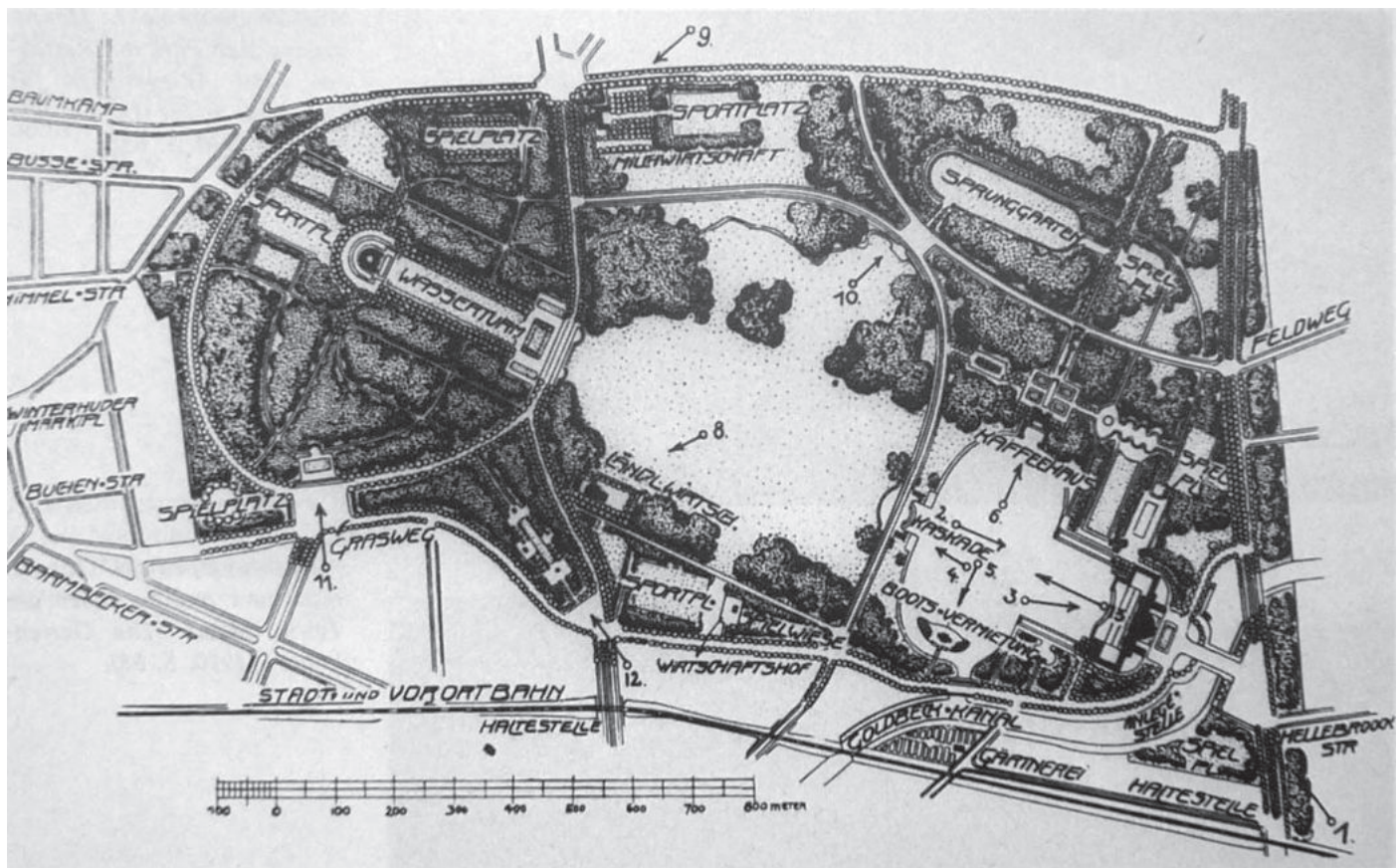
1 vgl. Kapitel 1.3: Quellenlage

2.5.1 Bauzeitliche Grundkonzeption

Bis der Stadtpark 1914 eröffnet wurde, war bereits Jahrzehntlang um seine formale und inhaltliche Konzeption gerungen worden. In einem anhaltendem Konflikt zwischen Vertretern des landschaftlichen Gartenstils und des geometrischen Reformgartenstils fanden die zuständigen Ämter - Hamburger Ingenieurwesen (vertreten durch Fritz Sperber) sowie Baudirektion (vertreten durch Fritz Schumacher) -

1910 einen Kompromiss in Form eines gemischten Stils. Dieser erhielt die bereits bewaldeten Flächen des Sierichschen Jagdparcs.

Bis zur Eröffnung des Parks im Jahre 1914 gelang es Schumacher jedoch, die Geometrien des Parks durch weitere regelmäßige Baumreihen und -Alleen auf Kosten geschlossenerer und freier verteilter Gehölzflächen zu straffen.



aus: Stadtpark Winterhude. In: Die Gartenkunst, 12. Jg. (1910), Heft 6, S. 87

GENEHMIGTER ENTWURFSPLAN IM GEMISCHTEN STIL NACH FRITZ SPERBER UND FRITZ SCHUMACHER, 1910

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, Nachlass Fritz Schumacher, NSch: XVII: 3: 20

ENTWURFSPLAN MIT GEOMETRISCH GESTRAFFTEM BAUMGERÜST, FRITZ SCHUMACHER, UM 1911

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

Hamburger Staatsarchiv, 720-1_141-23=15_371

LUFTBILD DES STADTPARKS, CA. 1930ER JAHRE

ANLAGEGENESE

2.5.2 Entwicklung des Gehölzbestands

Teile des Baumbestands wurden in der frühen Nachkriegszeit zur Brennmaterialbeschaffung abgeholzt. Im Bereich der Festwiese wurden diese als landschaftliche Rahmenpflanzungen erneuert. Im Bereich des ehemaligen Sprunggartens wurden die Baumalleen ebenfalls entfernt und mit waldartigen, frei verteilten Baumpflanzungen ersetzt. Die Platanenallee wurde ersatzlos entfernt.

In ähnlicher Form wurden auch die Bereiche der im Krieg zerstörten Milchwirtschaft und benachbarter Rasenfelder am Jahning mit neuen Baumpflanzungen verlandschaftlicht.

Diese frühnachkriegszeitliche Konzeption besteht größtenteils bis heute, ist jedoch stellenweise - im Bereich der Festwiese und der Platanenallee - der bauzeitlich geometrischen Konzeption wieder angenähert.

Hamburger Staatsarchiv

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

LUFTBILD DES STADTPARKS VON 1961



geo-online

LUFTBILD DES STADTPARKS VON 2020

ANLAGEGENESE

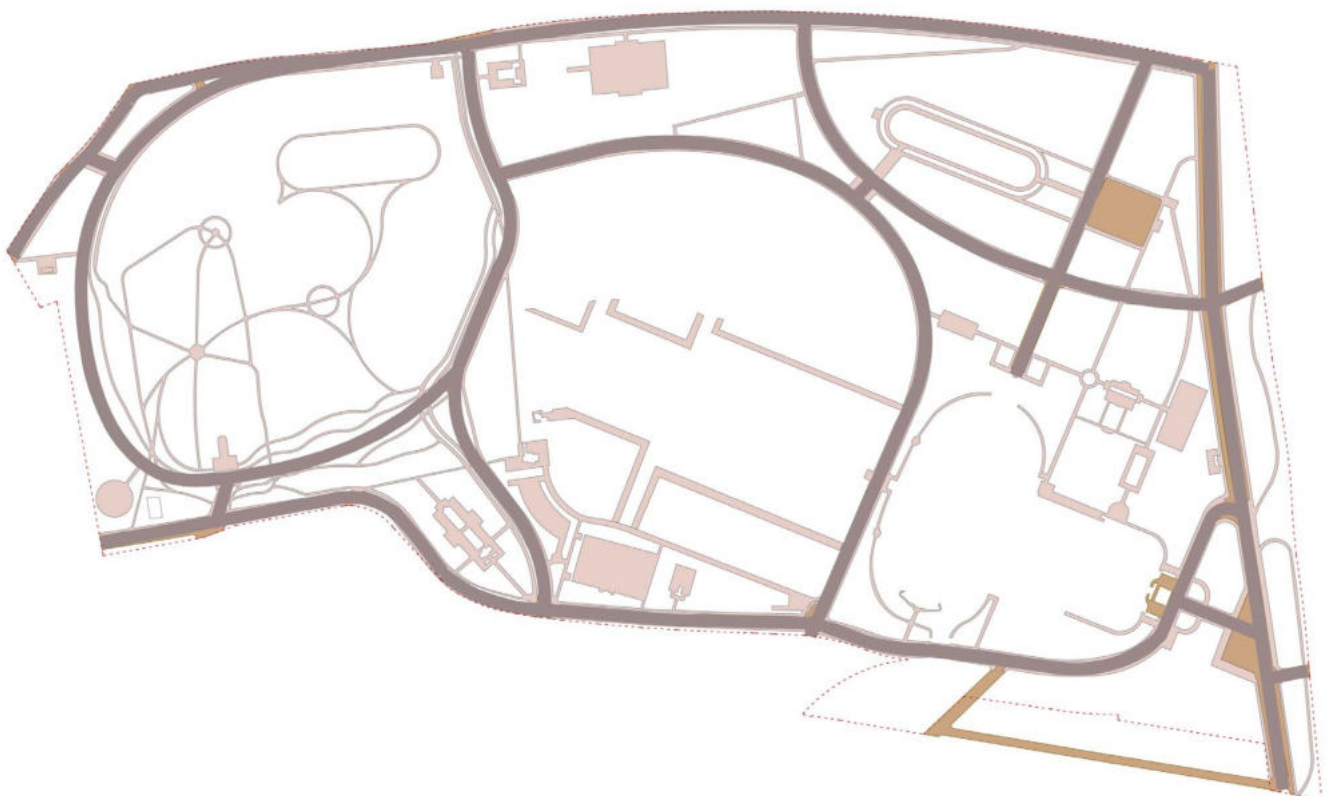
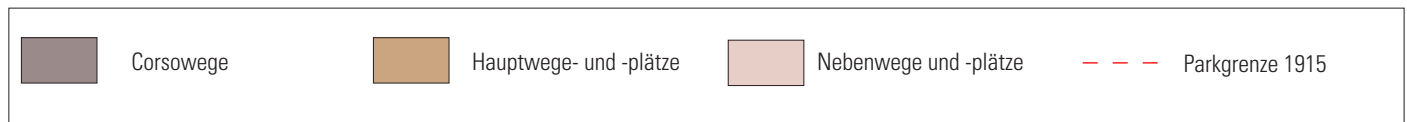
2.5.3 Entwicklung des Wegesystems

Die sternförmige Wegestruktur des ehemaligen Sierichschen Jagdparks wurde anfänglich (1915) übernommen, später (1928) zugunsten eines geometrischen Neuentwurfs überformt, fand sich aber in Resten bis in die 1960er Jahre.

Die breiten Corsostraßen blieben seit der Frühzeit weitgehend konstant, nur die Platanenallee ging in den 1960er Jahren verloren. Die die Festwiese rahmenden Wege waren ursprünglich nicht als Hauptwege intendiert.

Ursprünglich zählten auch Teile des Anzuchtgartens und die Gehölzflächen östlich der Saarlandstraße zum Stadtpark.

Analog zur Verlandschaftlichung der Baumpflanzungen erfuhr auch das Wegesystem in der Nachkriegszeit eine kontinuierliche Überführung in freiere Formen, die mit einer weniger klar hierarchischen Differenzierung einher ging.



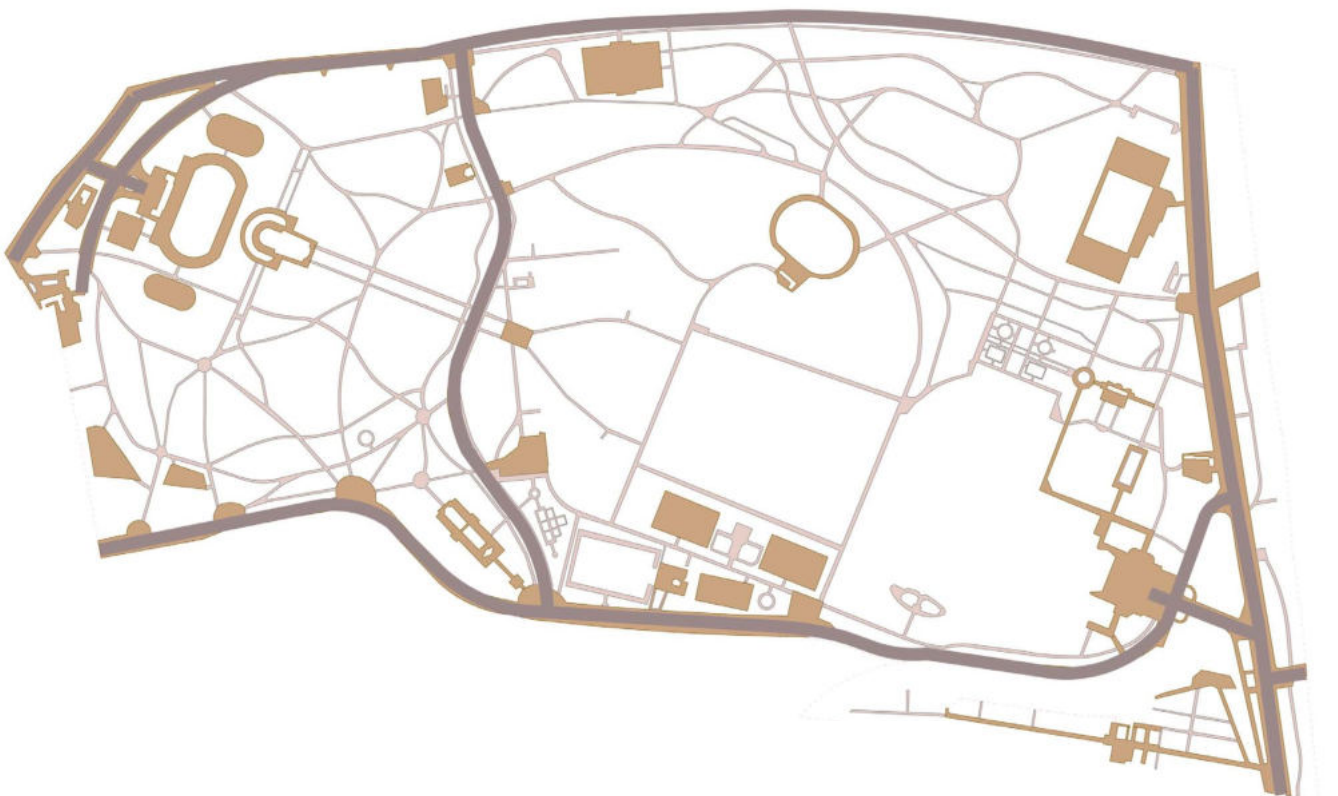
Nachzeichnung aus: Lageplan von 1914, Archiv Bezirksamt Hamburg-Nord, MR

WEGEHIERARCHISIERUNG GEMÄSS ZEITGENÖSSISCHER DARSTELLUNG 1915

ANLAGEGENESE



WEGEHIERARCHISIERUNG GEMÄSS ZEITGENÖSSISCHER DARSTELLUNG 1928



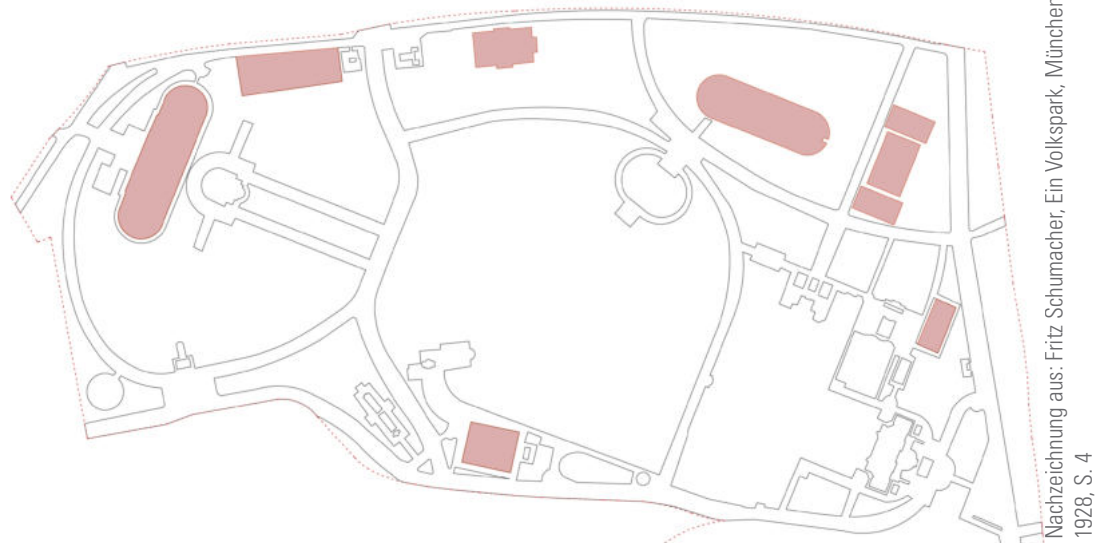
WEGEHIERARCHISIERUNG GEMÄSS ZEITGENÖSSISCHER DARSTELLUNG 1960

ANLAGEGENESE

2.5.4 Entwicklung der Sportflächen

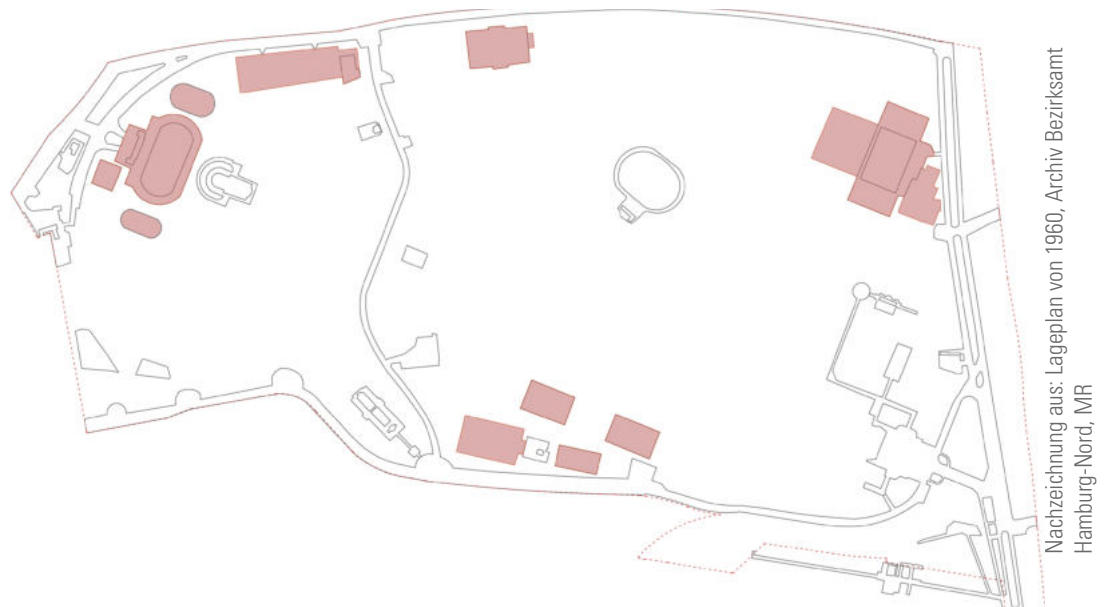
Die Frage nach einer über bloßes Spazierengehen hinausgehenden Benutzbarkeit des Stadtparks hatte die Diskussion um seine Gestaltung seit dem späten 19. Jahrhundert geprägt. Die zahlreichen, überwiegend geometrisch begrenzten Teilräume des Stadtparks sollten auch verschiedene Sportarten ermöglichen: Von Leichtathletik über Ballsport, Schwimmen, Tanzen und Reiten bis hin zum Motorsport.

Seit der Eröffnung des Stadtparks nahmen Sportflächen daher auch große Flächen ein. Zwischen 1928 und heute differierte ihre Größe etwa zwischen 100.000 und 130.000 Quadratmetern. Der Anteil an Ballsportfeldern ist dabei deutlich gewachsen.



SPORTFLÄCHEN IM STADTPARK, 1928

Nachzeichnung aus: Fritz Schumacher, Ein Volkspark, München 1928, S. 4



SPORTFLÄCHEN IM STADTPARK, 1960

Nachzeichnung aus: Lageplan von 1960, Archiv Bezirksamt Hamburg-Nord, MR



SPORTFLÄCHEN IM STADTPARK, 2020 (GESTRICHELT ZUM VERGLEICH 1928)

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

Von den zahlreichen Einzeluntersuchungen zu verschiedensten Themen im Stadtpark wurden die folgenden als für besonders hilfreich für das vorliegende Gutachten ausgewertet und im Folgenden in ihren Kernaussagen in Themenkarten visualisiert:

- Pflege- und Entwicklungskonzept 1995
- Moderationsverfahren Stadtparksee-Freibad, 1998
- Stadtparkwerkstatt 1999
- Ideenwerkstatt City Nord, 2002
- Pflege- und Entwicklungsplan (Fortschreibung), 2004
- Architekturolympiade (Bereich ehemalige Stadthalle) 2006
- Zukunftswerkstatt, 2014
- Pflege- und Entwicklungsplan (Natürlich Hamburg), 2020

(Eine möglicherweise in den letzten Jahrzehnten erstellte Planung zur Beleuchtung der Planetariumsachse konnte nicht ermittelt werden.)

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

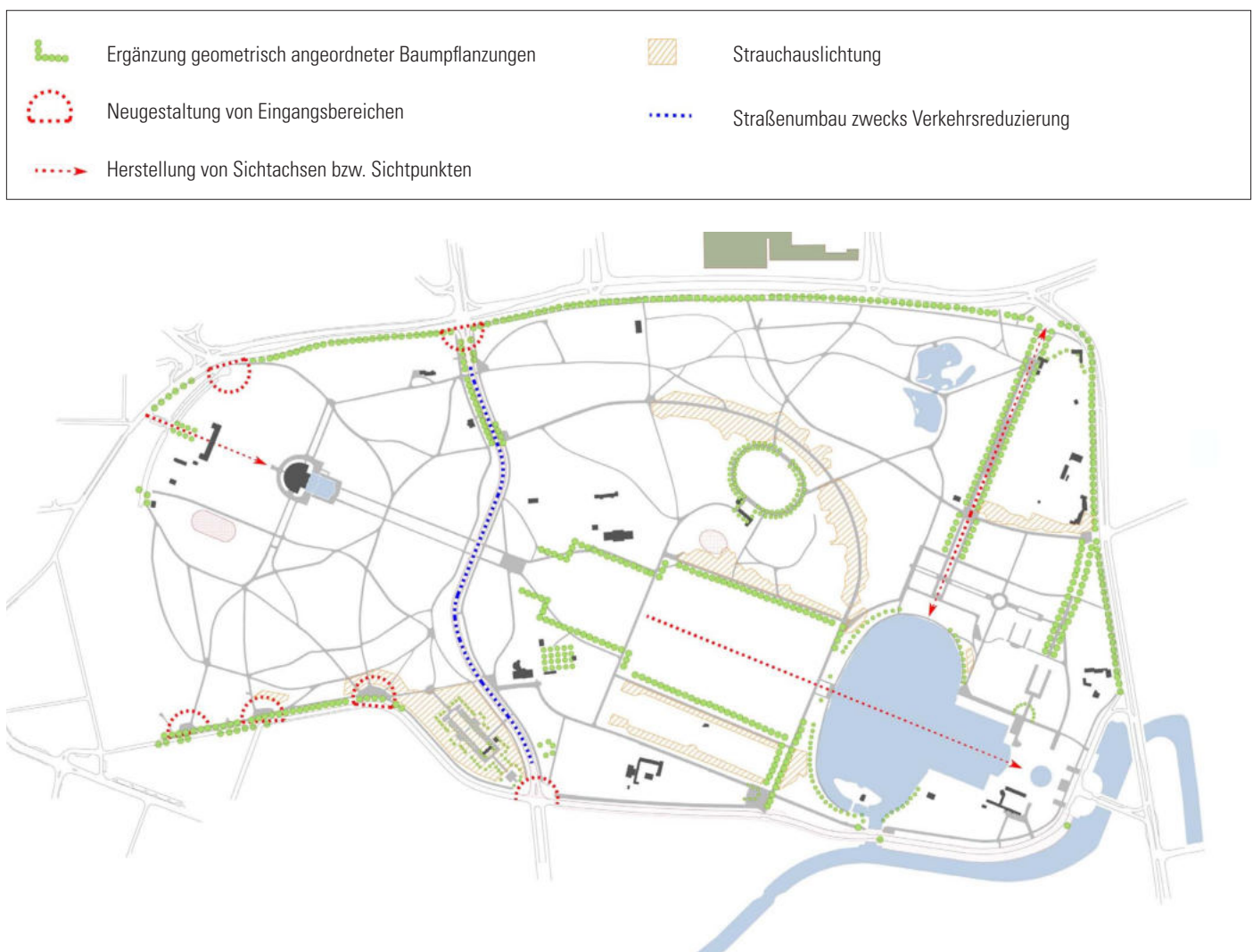
2.6.1 Pflege- und Entwicklungskonzept 1995¹

Das im Auftrag der Umweltbehörde erstellte „langfristige Pflege- und Entwicklungskonzept“ resultierte aus der Aufmerksamkeit, die die noch junge städtische Gartendenkmalpflege dem Stadtpark widmete.

Das Konzept empfahl:

- eine Ergänzung geometrischer Baumpflanzungen (Bereich Festwiese, Platanenallee, Allee zwischen Dianagarten und Eingang Alte Wöhr, Planschbecken, Parksee, Kurgarten, Landhaus Walter, Otto-Wels-Straße sowie Parkgrenzen an Jahning, Saarlandstraße und Grasweg
- die Neugestaltung von Eingangsbereichen Grasweg, Borgweg, Hindenburgstraße, Braamkamp
- die Herstellung von Sichtachsen bzw. Sichtpunkten (Ohlsdorfer Straße - Planetarium, Festwiese - Modellbootbecken, Platanenallee - Parksee
- Strauchauslichtungen (Kurgarten, Nördliche und südliche Randbereiche der Festwiese, Spielwiesenweg am Planschbecken, Rosengartenweg am Eingang Alte Wöhr
- einen Umbau der Otto-Wels-Straße zwecks Reduzierung des Durchgangsverkehrs

1 FHH, Stadtpark Hamburg, 1995



Nachzeichnung aus: FHH, Stadtpark Hamburg, 1995

KERNELEMENTE DES PFLEGE- UND ENTWICKLUNGSKONZEPTS VON 1995

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN



aus: FHH, Stadtpark Hamburg, 1995, Plan: Gestaltungsvarianten Hindenburgstraße (Ausschnitt)

IDEENSKIZZE ZUM UMBAU DER HEUTIGEN OTTO-WELS-STRASSE ZUR EINSPIRIGEN Kfz-FAHRSPUR MIT BEIDSEITIGEN FAHRRADWEGEN VON 1995

Die Rahmung der Festwiese ist heute (im Westen dem Wegeverlauf angepasst) umgesetzt worden, ebenso die Nachpflanzung der Platanenallee. Die Ergänzung der Planschbeckenrahmung sollte erst erfolgen, wenn wegen Ausfalls der vorhandenen Linden eine Totalerneuerung der Lindenrahmung ansteht.

Die Überarbeitung der Eingangsbereiche steht weiterhin aus, ebenso die Optimierung der Sichtachsen/ Sichtpunkte. Die Strauchauslichtungen sind erfolgt.

Die damals vorgestellten Ideenskizzen beschäftigten sich auch mit einer diskutierten Straßenbahntrasse durch die heutige Otto-Wels-Straße, ein Konzept, das derzeit nicht mehr verfolgt wird. Die Ideen für einen Umbau der Straße mit einer Stärkung des Radverkehrs und einer möglichen Reduzierung der Kfz-Fahrsuren auf eine Spur könnte heute jedoch noch immer mögliche Lösungen darstellen.



aus: FHH, Stadtpark Hamburg, 1995, Plan: Gestaltungsvarianten Hindenburgstraße (Ausschnitt)

IDEENSKIZZE ZUM UMBAU DER HEUTIGEN OTTO-WELS-STRASSE ZUR ZWEISPIRIGEN Kfz-FAHRSPUR MIT BEIDSEITIGEN FAHRRADWEGEN VON 1995

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

2.6.2 Moderationsverfahren Stadtparksee-Freibad, 1997

Um dem zunehmenden Verfall der baulichen Anlagen des Stadtparkbads entgegenzuwirken, wurde 1996 seitens einer privaten Gesellschaft der bauliche Bestand erfasst, bewertet sowie Vorschläge zur Sicherung und Weiterentwicklung entwickelt.

Eine Einigung zwischen Politik, beteiligten Behörden und interessierten Bürgern und Verbänden über die vorgeschlagenen Entwicklungsmaßnahmen kam jedoch bis zum Oktober des Jahres nicht zustande.

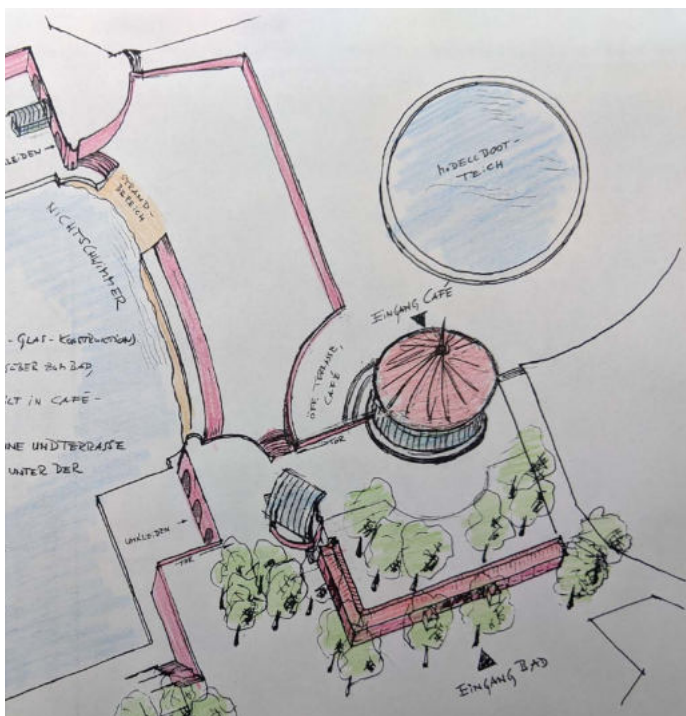
Durch die damalige Umweltbehörde wurde daraufhin im Juli 1997 ein Büro mit der Durchführung eines moderierten Beteiligungsverfahrens beauftragt. Das Verfahren sollte der Entwicklung eines Leitbildes für eine Neukonzeption des Bades dienen.

Eine grundlegende Umgestaltung des Bades wurde von den damals beteiligten Nutzern mehrheitlich abgelehnt: „Die schönen alten Grünanlagen (...) sollten im Großen und Ganzen unverändert bleiben“.¹

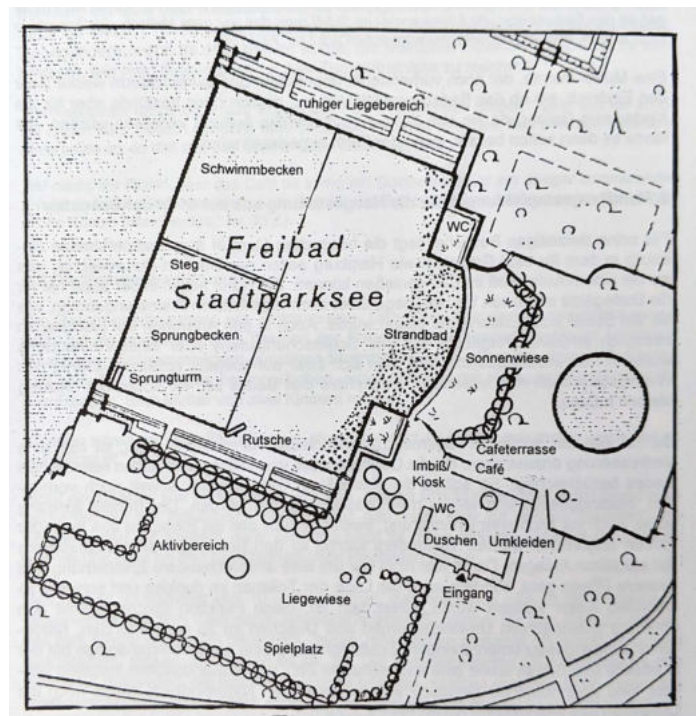
Die unterschiedlichen Wünsche der Befragten wurden in einem Lageplan dargestellt, der vorsah, die wesentlichen baulichen Strukturen weitgehend unverändert zu erhalten. Diesem Votum wurde in den später folgenden Sanierungen der Anlage weitgehend entsprochen.

1

Planungsgruppe Professor Laage, Stadtparksee-Freibad, S. 25



ENTWURFSKIZZE ZUM UMBAU DES FREIBADS VON JENS KLAUS, ARBEIT UND LERNEN HAMBURG GMBH, 05.07.1996



UMPLANUNGSWUNSCH DER BEFRAGTEN BESUCHER

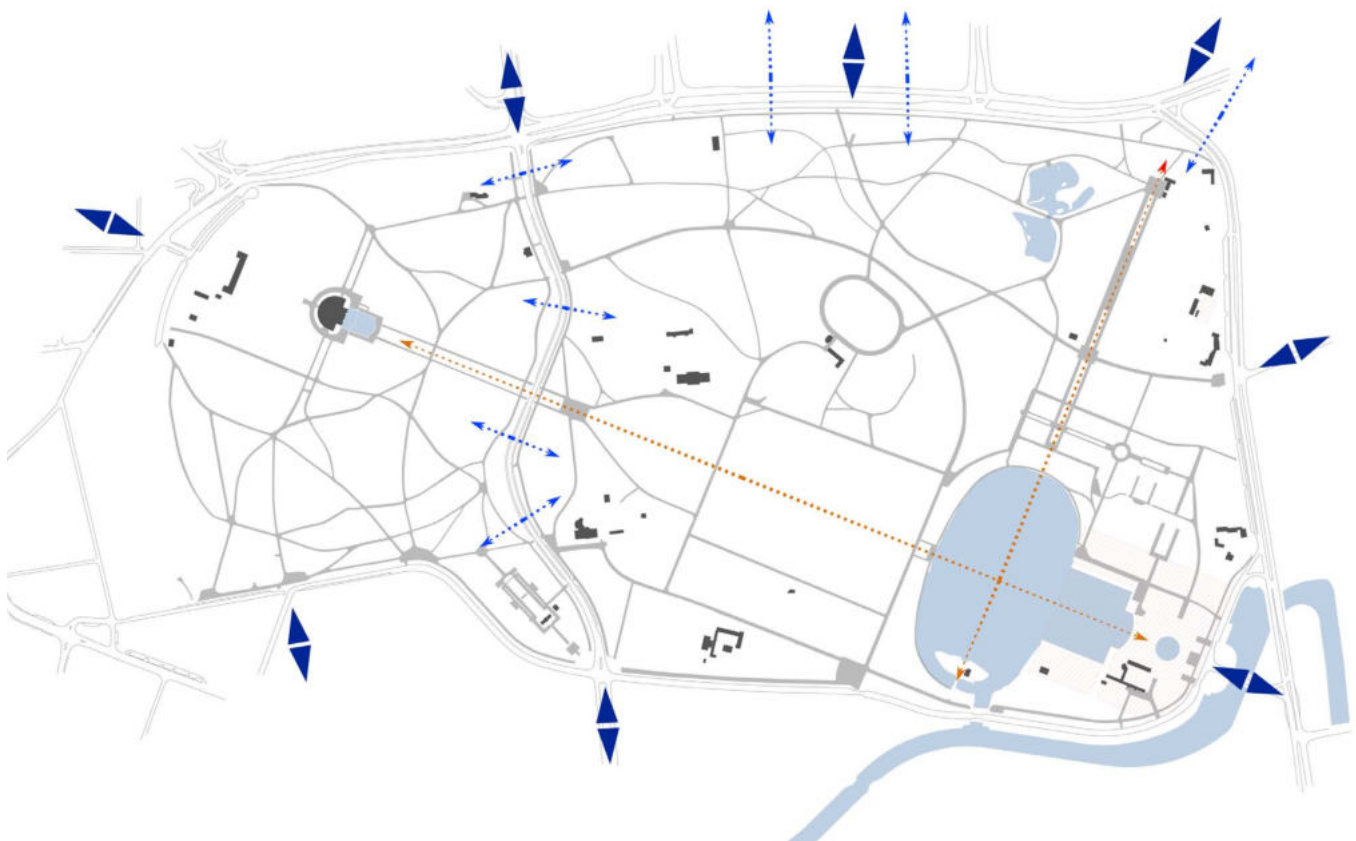
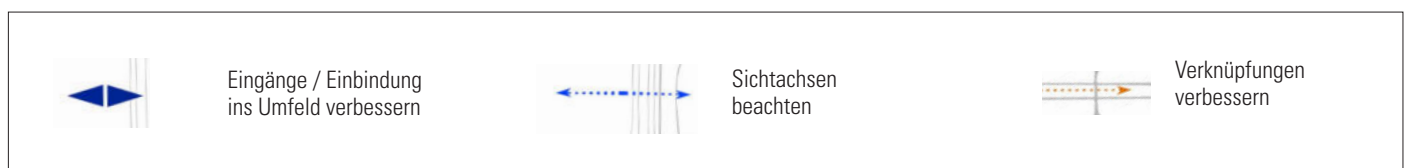
BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

2.6.3 Stadtparkwerkstatt, 1999

Auf Initiative der Bezirksversammlung sollte sich die „Stadtparkwerkstatt“ insbesondere mit der Umsetzung des Pflege- und Entwicklungskonzepts von 1995 sowie mit Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung des Badebetriebs im Stadtpark beschäftigen und dabei die interessierte Öffentlichkeit beteiligen.

Wesentliche Empfehlungen lauteten auf:

- einer stärkeren Beachtung der Hauptsichtachsen
- einer Neugestaltung von Eingangsbereichen, verbunden mit einer verbesserten Verknüpfung ins räumliche Umfeld des Stadtparks, insbesondere zur Parkanlage City Nord sowie nach Nordosten
- den Erhalt des Badebetriebs
- den Rückbau der vorhandenen Traglufthalle an der Saarlandstraße
- einer Reduzierung von Exklusivnutzungen
- einer Überarbeitung des Spiel- und Sportplatzkonzepts sowie der Einrichtung eines Spielgeräteverleihs



KERNELEMENTE AUS DER STADTPARK-WERKSTATT, 1999

Vgl. Hermann. Die Zukunft des Stadtparks, 1999

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

- ein verbessertes Schlechtwetterangebot
- die Wiederbelebung des Kunstprogramms (Skulpturen)
- die Einrichtung von Toiletten
- einer Überarbeitung des Beleuchtungskonzepts
- die Einrichtung von Orientierungshilfen
- die Installierung von Notrufsäulen
- die Wiedererrichtung der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Stadthalle wurde kontrovers diskutiert

Zwei Hauptpunkte der Empfehlungsliste, der Erhalt des Badebetriebs sowie die Beachtung von Hauptsichtachsen (erfolgt durch Wiedergewinnung der zwischenzeitlich verlorenen Hauptachse „Platanenallee“) wurden erreicht, ebenso der Rückbau der damals vorhandenen Traglufthalle. Die aktuellen Forderungen nach einer - nun noch größeren - Traglufthalle zeigen jedoch, dass dieses letzte Thema nicht gelöst werden konnte.

Eine verbesserte Anbindung an den City Nord-Park wurde 2002 eingehender untersucht (vgl. Kapitel 2.2.4), ist jedoch bis heute nicht gelungen.

Trotz Einrichtung eines WC-Konzepts - derzeit bieten im Stadtpark ansässigen Gastronomen eine entgeltliche Nutzung ihrer WCs für Parkbesucher an - wird dieser Punkt bis heute neben einer als unzureichend empfundenen Beleuchtung als eines der wichtigsten Defizite im Park genannt.

Eine Überarbeitung des Orientierungsangebots (Beschilderung) ist inzwischen erfolgt.

Eine Überarbeitung des Spiel- und Sportkonzepts ist inzwischen ebenfalls erfolgt, zum Beispiel durch Einrichtung von gut genutzten Beachvolleyballfeldern, eines Slackline Parcours und des Fitnesspunkts „4-F-Circle“. Weiterhin werden andererseits Exklusivnutzungen, z.B. für Vereins-sport oder Kitas, als Konfliktfeld mit öffentlicher Nutzung wahrgenommen.

Offen sind bis heute außerdem ein verbessertes Schlechtwetterangebot, die Wiederbelebung des Kunstprogramms, und die Installation von Notrufsäulen.

Die mögliche Wiedererrichtung einer Stadthalle wurde 2006 eingehender, jedoch ohne abschließendes Ergebnis, untersucht (vgl. Kapitel 2.6.6).

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

2.6.4 Ideenwettbewerb City Nord, 2002

Auf Initiative der Behörde für Bau und Verkehr, Amt für Landschaftsplanung, wurde 2002 ein mehrstufiger freiraumplanerischer und städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt, um Möglichkeiten aufzuzeigen, die Attraktivität der Zentralen Grünzone des City Nord-Parks zu steigern. Teil der Aufgabe war dabei auch eine Auseinandersetzung mit der Verbindung zum südlich gelegenen Stadtpark.

Sowohl der Umgang mit der denkmalgeschützten Parkanlage City Nord-Park als auch die Vorschläge zur Verbindung mit dem Stadtpark waren vielgestaltig und reichten vom Erhalt der derzeitigen Brückenverbindung bis zur Schaffung eines breiten Gewässerstreifens quer über den trennenden sechsspürigen Ring 2 (Jahnring).

Keine der Lösungen wurde baulich umgesetzt oder wird heute noch diskutiert. Während der den City Nord-Park betreffende Denkmalschutz einen radikalen Umbau der Grünzone derzeit nicht zulässt, bleibt aber die Frage der Anbindung mit dem Stadtpark und eine damit verbundene, möglicherweise großzügige Querung des Jahnring, virulent.



LAGE DES CITY NORD-PARKS, ZENTRALE ZONE

Stand 22.09.2022
ohne Bilder ungeklärter Veröffentlichungsrechte

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

1. PREIS (BORNHOLDT - AMEND - RICHTER; FISCHER / FROMM UND PARTNER)
Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

2. PREIS (SCAPES JÖRG SIEWEKE; FREDERIKE SIEWEKE-LAGEMANN)

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

FHH, Freiraumplanerischer und städtebaulicher Ideenwettbewerb City Nord, 2002

FHH, Freiraumplanerischer und städtebaulicher Ideenwettbewerb City Nord, 2002

3. PREIS (NAGEL, SCHONHOFF UND PARTNER)

4. PREIS (STEPHAN EURICH; BRENNER & PARTNER)

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

<https://tchobanvoss.de/Projekt.php?i=123>

FHH, Freiraumplanerischer und städtebaulicher Ideenwettbewerb City Nord, 2002

ANKAUF 1 „CITY LAKE“ (TCHOBAN VOSS ARCHITEKTEN)

ANKAUF 2

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

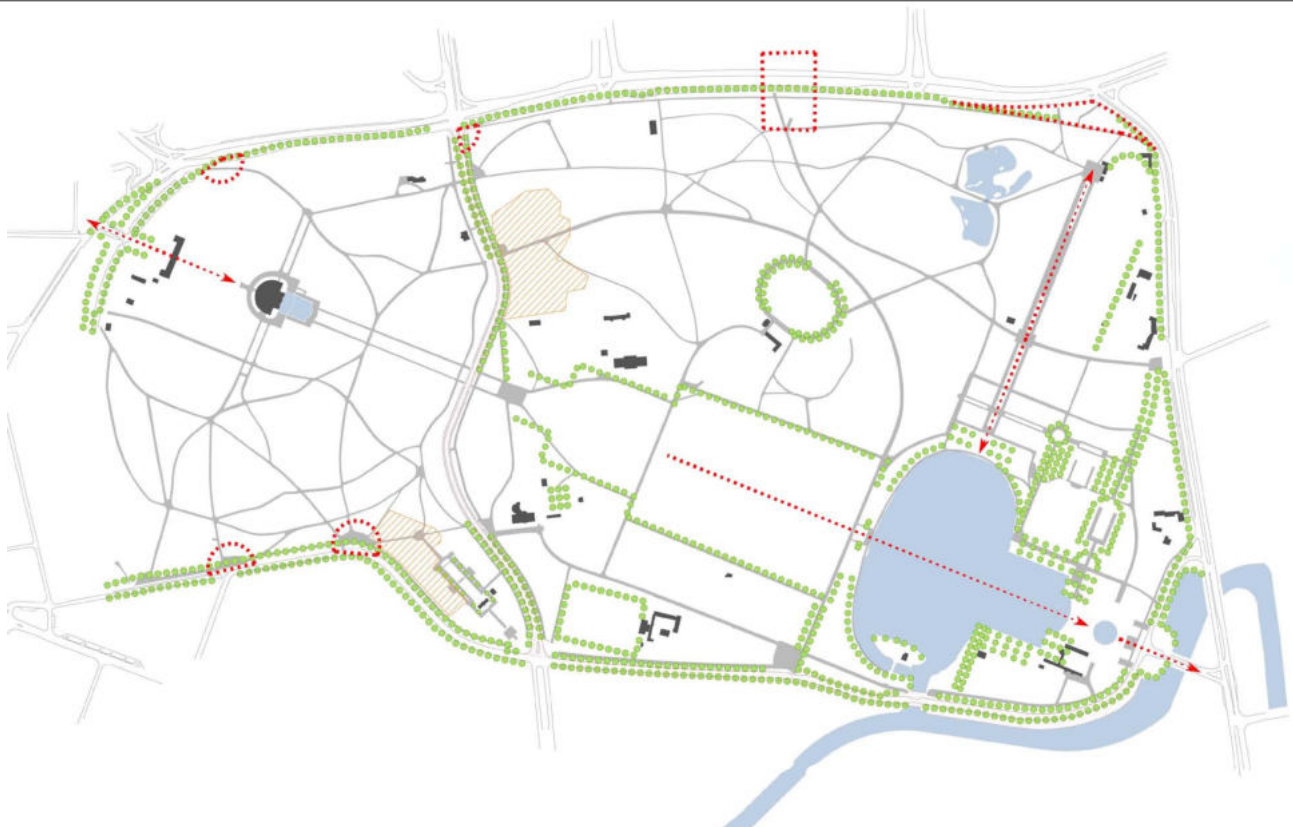
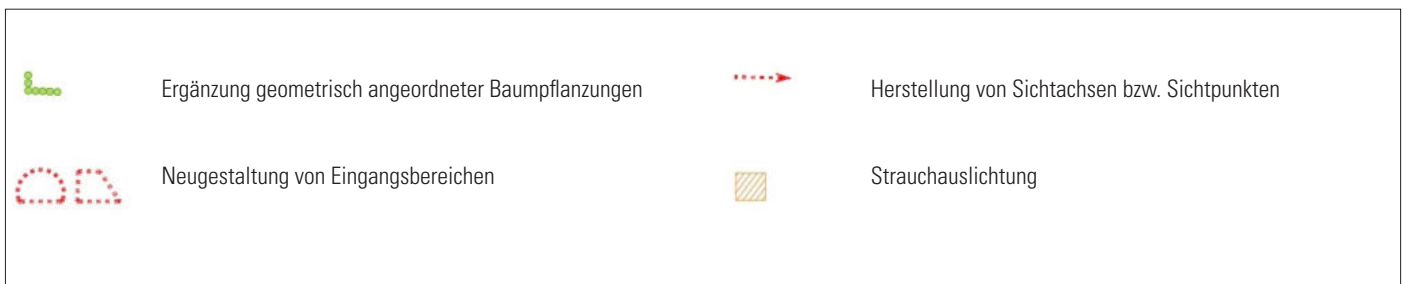
2.6.5 Fortschreibung der Pflege- und Entwicklungsplanung, 2004

Auf Initiative der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt wurde die Umsetzung des 1995 vorgelegten Pflege- und Entwicklungsplan evaluiert und an aktuelle Bedürfnisse angepasst fortgeschrieben. Trotz zahlreicher Maßnahmen, die inzwischen erfolgt waren, hielt die Fortschreibung wichtige Empfehlungen weiterhin aufrecht. Dazu zählten:

- die Ergänzung geometrischer Baumpflanzungen
- die Neugestaltung von Haupteingangsbereichen (am Jahning - inkl. City Nord - und am Grasweg)
- die Herstellung von Sichtachsen bzw. Sichtpunkten (Planetarium - Ohlsdorfer Straße, Festwiese - Modellbootbecken, Stadtparksee - Platanenallee)

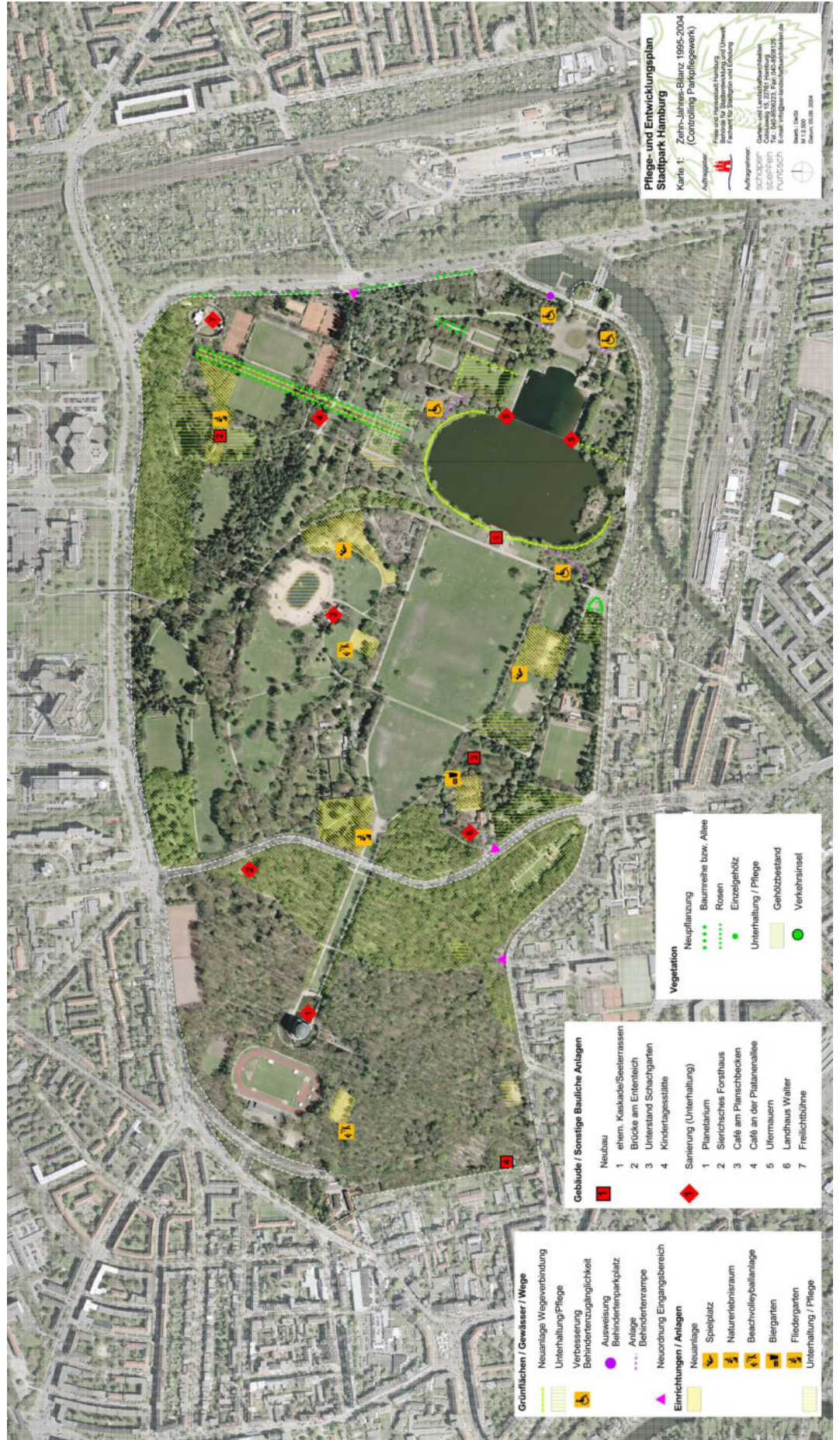
- die Auslichtung von Strauchbeständen westlich des Kurgartens und im Bereich des ehemaligen Licht- und Luftbades

Die im Rahmen der Fortschreibung aufgestellte 10-Jahres-Bilanz stellt eine Vielzahl umgesetzter Maßnahmen dar. Die 2004 neuerlich aufgestellten Empfehlungen sind teilweise (z.B. Nachpflanzungen der Ulmen an der Festwiese, Strauchlichtungen) umgesetzt worden.



Nachzeichnung aus: FHH, Fortschreibung, 2004

KERNELEMENTE AUS DER FORTSCHRIBUNG DES PFLEGE- UND ENTWICKLUNGSPLANS, 2004



10-JAHRES-BILANZ DER UMGESTALTUNGEN GEMÄSS DEM PFLEGE- UND ENTWICKLUNGSPLAN VON 1995

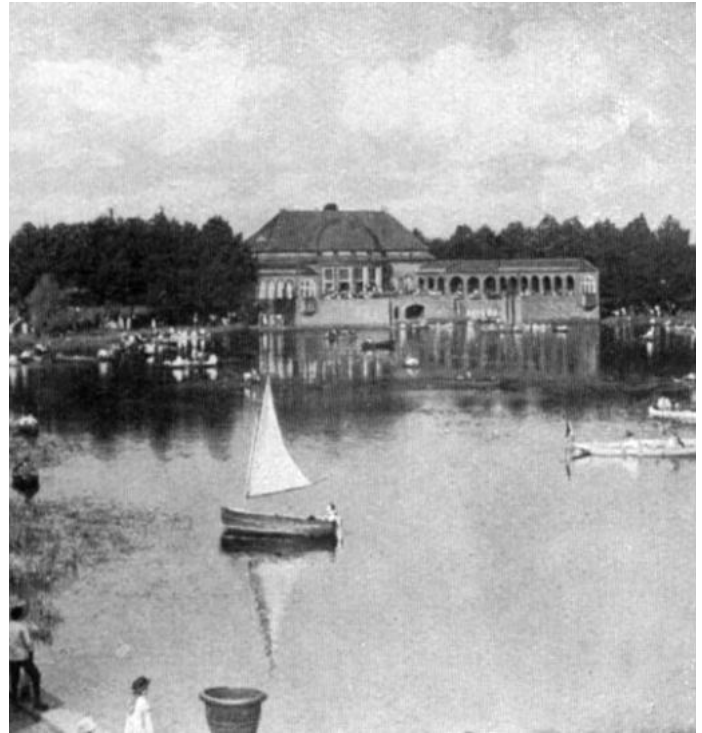
FHH, Fortschreibung, 2004

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

2.6.6 Architekturolympiade, 2006

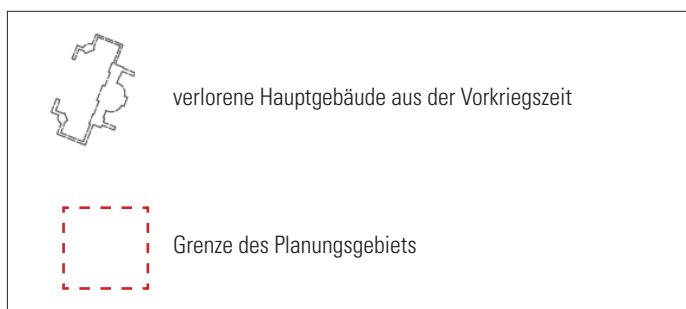
Auf Initiative der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt wurde im Rahmen der Hamburger „Architekturolympiade“ im Jahr 2006 auch eine architektonische Lösung für den Bereich der 1943 zerstörten Stadthalle gesucht. Die Wettbewerbsbeiträge zeigten verschiedenen Lösungen für eine neue Stadthalle in moderner Formen- und Materialsprache, von denen jedoch kein Entwurf über den Wettbewerb hinaus weiter diskutiert wurde.

Bis heute gehen die Meinungen darüber, ob der Stadtpark eine neue Stadthalle benötigt oder auch nur verträgt, auseinander. Gegen ein Neuerrichtung wird angeführt, dass das seit den 1950er Jahren den Mittelpunkt der zerstörten Stadthalle markierende Modellbootbecken damit zur Disposition stünde, und außerdem mit einer neuen Stadthalle der jetzt freie Blick zwischen der Stadthallenbrücke und dem Planetarium verloren zu gehen drohte. Auch ein tragfähiges Nutzungsprogramm liegt bis heute nicht vor.



Encke, Grünanlagen in Hamburg, S. 4

ANSICHT DER STADTHALLE VOM STADTPARKSEE, UM 1928



LAGE DES PLANUNGSGEBIETS



Archiv Denkmalschutzamt

LUFTBILD DER STADTHALLE UM 1930

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

FHH, Architektur Olympiade, 2006, S. 59



EMPFEHLUNG 1 (SML ARCHITEKTEN)

Jury-Empfehlung 1:

Ein langgestreckter, schlanker Pavillon liegt quer zur Achse des Planetariums und ist vom Platz aus als 2,5 m hohe Kante sichtbar. Die 2,5 m hohe und 55 m breite Betonwand, die die Eingangssituation des Platzes prägt, wird kontrovers diskutiert.

Jury-Empfehlung 2:

Ein aufgesetzter, eingeschossiger Hotelriegel bildet einen großen Rahmen und inszeniert den Ausblick zum Planetarium. Das Gebäude selbst sich als Skulptur im Park dar, ein zusätzlicher Kunstlauf durch den Park soll dieses noch verstärken. Grundsätzlich wird die Architektursprache kontrovers diskutiert.

FHH, Architektur Olympiade, 2006, S. 60



EMPFEHLUNG 2 (BOLLES+WILSON GmbH & Co. KG)



dfz Architekten

EMPFEHLUNG 3 (DFZ ARCHITEKTEN)

Jury-Empfehlung 3:

In der Typologie eines Pavillons entsteht ein Baukörper, der auf einem quadratischen Wasserbecken zu schweben scheint. Über asymmetrisch gelegte Stege wird er erreicht. Dreh- und verschiebbare, transparente Wandflächen schaffen Blickbeziehungen zum Planetarium und gleichzeitig unterschiedlich große Räume im Inneren des Pavillons.

Jury-Empfehlung 4:

Diese Arbeit inszeniert mit einem V-förmigen Baukörper, gleich einer Torsituation, den Auftakt der Parkachse mit Blick zum Planetarium. Kontrovers wird das aufgegriffene Thema eines großen monumentalen Baukörpers an dieser Stelle diskutiert.



FHH, Architektur Olympiade, 2006, S. 62

EMPFEHLUNG 4 (CARSTEN ROTH ARCHITEKT)

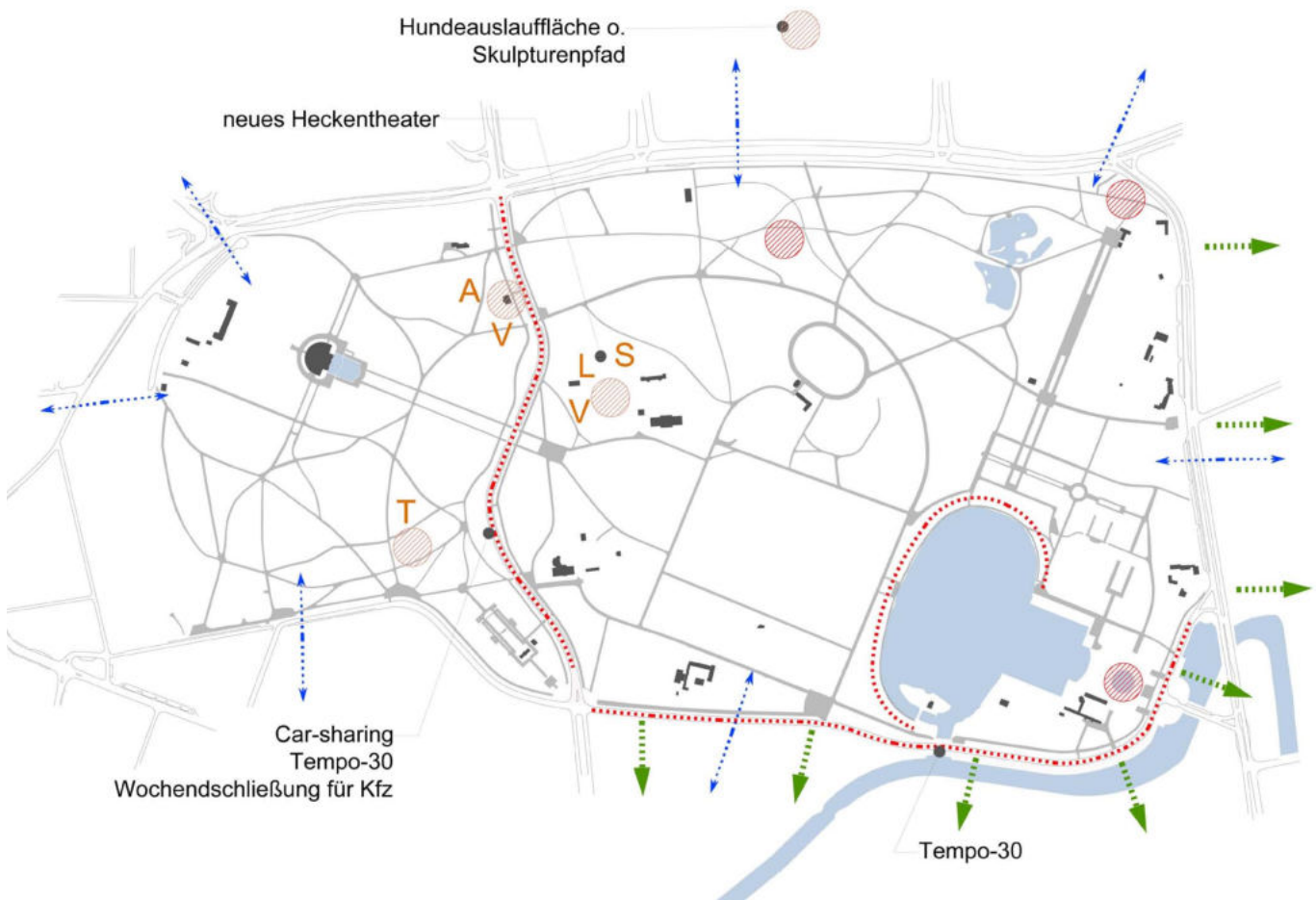
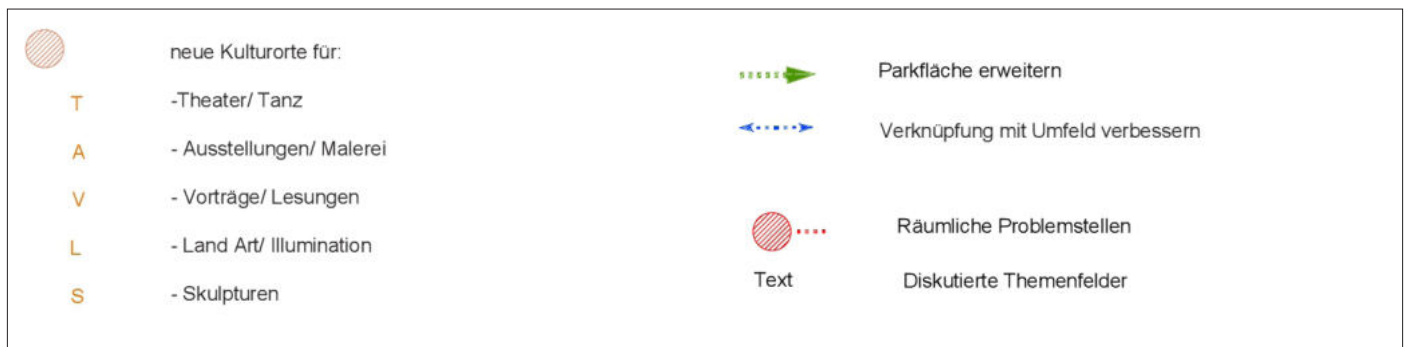
BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

2.6.7 Zukunftswerkstatt, 2014

Anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Stadtparks führte der Stadtpark Verein Hamburg e.V. eine öffentliche Diskussionswerkstatt durch, die sich der zukünftigen Entwicklung des Stadtparks widmete.

Benannte Themen waren:

- die Einrichtung zusätzlicher Standorte für Kulturerfahrung (Theater, Tanz, Ausstellungen, Malerei, Vorträge und Lesungen, Land Art, Illuminationen und Skulpturen, eine Gauklerecke, ein Heckentheater)
- die Einrichtung neuer Bewegungsareale



KERNELEMENTE AUS DER ZUKUNFTSWERKSTATT, 2014

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

- Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern
- wildes Parken
- Generationengerechtigkeit, Barrierefreiheit, fehlende Sitzmöbel, ein defizitäres Beleuchtungskonzept
- übermäßige Nutzung zum Grillen
- Vandalismus
- zu viele Exklusivflächen und wenig genutzte Sportflächen
- Förderung von Saumgesellschaften, Hemmung von Neophyten
- eine verbesserte Verknüpfung mit dem räumlichen Umfeld, insbesondere Richtung Nordosten (Pergolenviertel)
- störender Verkehr in der Otto-Wels-Straße (Einrichtung vom Tempo 30, Car-Sharing, Wochenendschließung für Pkw)
- Verbesserung des Weges um den Parksee
- Einrichtung einer Hundebereichsfläche oder eines Skulpturenpfads im City Nord-Park
- eine Erweiterung der Parkfläche Richtung Süden (Südring/ Goldbekkanal) und Osten (Saarlandstraße)

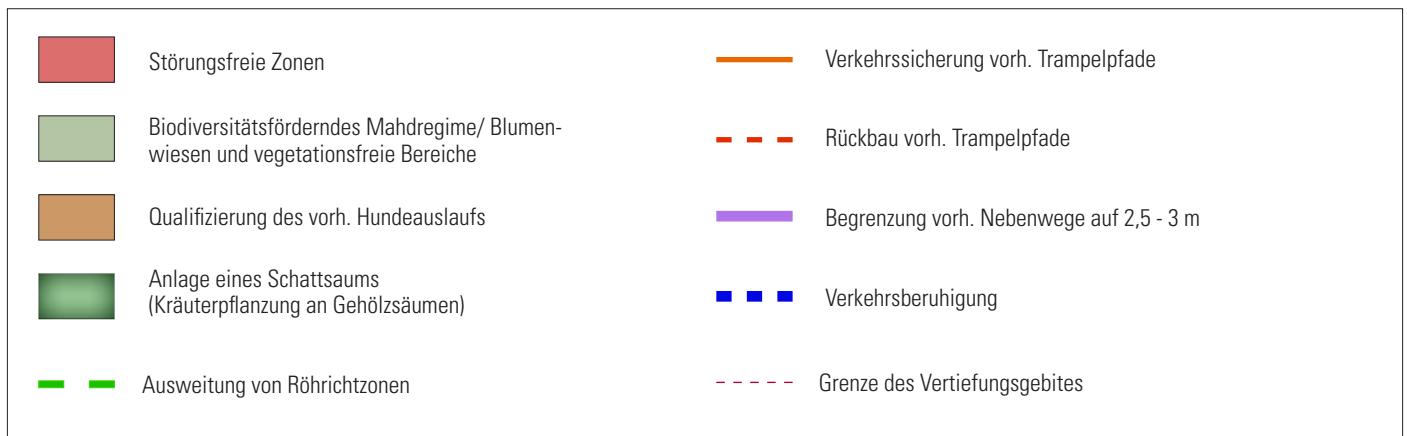
BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

2.6.8 Pflege- und Entwicklungsplan 2020 („Natürlich Hamburg“)

Im Rahmen des hamburgweiten Naturschutzgroßprojekts „Natürlich Hamburg“ wurden unter der Leitung der BUKEA eine größere Anzahl Hamburger Parks und Naturschutzgebiete untersucht. Der Fokus galt hier der Vermittlung und Umsetzung naturschutzfachlicher Belange. Das Untersuchungsareal umfasste durch zusammenhängende Baumflä-

chen geprägte Areale des Stadtparks (Sierichsches Gehölz und Bereich zwischen Jahning und Spielwiesenweg).

Die Untersuchung suchte in diesen Arealen nach Möglichkeiten, bestehende Konflikte zwischen Erholungsnutzung und Naturschutz zu minimieren.



Vgl. FHH, Pflege- und Entwicklungsplan, 2020

KERNELEMENTE AUS DEM PFLEGE- UND ENTWICKLUNGSPLAN „NATÜRLICH HAMBURG“, 2020

BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

Hierzu wurde vorgeschlagen:

- zahlreiche Trampelpfade im Sierichschen Gehölz zurückzubauen bzw. stellenweise dauerhaft abzupflanzen, andere dagegen dauerhaft zu unterhalten bzw. zu sichern und Nebenwege auf 2,5 bis 3,0 Meter Breite zu begrenzen (durch die angestiegenen Besucherzahlen infolge der Corona-Pandemie waren zahlreiche Nebenwege auf eine Breite ausgetreten worden, die der von Hauptwegen entsprach)
- die bestehende Hundenauslauffläche zu verbessern
- Ausweisung störungsfreier - von Menschen und Hunden nicht betretene - Zonen (nördlich der Planetariumsachse und um die Ententeiche)
- Einrichtung von Schattensaumpflanzungen (sierichsches Gehölz) und Röhrichtzonen (nördliches Ufer des Stadtparksees)
- Verkehrsberuhigung der Otto-Wels-Straße

DIE SICHT DER NUTZER

Aus bestehenden Untersuchungen und Analysen (Kapitel 2.2) waren Wünsche und Konfliktlagen aus verschiedenen Jahren in teilweise bemerkenswerter Konstanz deutlich geworden, wie etwa:

- Bedürfnis nach Vereins- und Individualsport und Verringerung von Exklusivnutzungen
- Beeinträchtigung des Erholungswerts durch ruhenden und fließenden motorisierten Verkehr
- Anbindung der City Nord
- Stadthallenfrage
- Traglufthallenfrage
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahren
- Fortführung bzw. Erweiterung des Kulturprogramms
- Stärkung naturschutzfachlicher Belange gegenüber Erholungsnutzung oder Gartendenkmalpflege

Um diese Eindrücke im Hinblick auf im Stadtpark ausgeübte Nutzungen zu überprüfen, aktualisieren, differenzieren und auf eine möglichst breite und repräsentative Datenbasis zu stellen, wurde im Herbst 2020 (02.10.-16.11) durch das Bearbeiterteam dieses Gutachtens eine Nutzerbefragung erarbeitet, mit BA Nord und BUKEA abgestimmt und durchgeführt.

2.7.1 Durchführung der Nutzerbefragung

Auf die Befragung wurde durch die behördliche Verlautbarungen (hamburg.de, BA Nord-Website, Stadtgrün BA Nord-Website), die Presse (Hamburger Morgenpost, taz und ndr.de) soziale Medien (Facebook, Instagram, Twitter) sowie durch großformatige Banner mit QR-Codes im Stadtpark aufmerksam gemacht.

Die Befragung erfolgte mittels eines standardisierten Fragebogens. Die Teilnehmer konnten zwischen einer Kurz- und einer Langfassung wählen. Personenbezogene Daten (ohne Namensangaben) wurden anonymisiert verarbeitet. Die Nichtbeantwortung von Fragen - gleich welcher - führte nicht zum Wertungsausschluss. Die Teilnehmer mussten

zur Teilnahme keine Kriterien erfüllen.

Zur Online-Beantwortung der Fragebögen war ein Online-Portal eingerichtet worden. Daneben lagen an verschiedenen Stellen im Park und in Ämtern Papierfragebögen aus, die dort auch wieder abgegeben oder postalisch BA Nord zugeschickt werden konnten. Die Maßnahme wurde durch Studenten flankiert, die vor Ort an verschiedenen Wochentagen und zu jeweils verschiedenen Tageszeiten Besuchern Hilfe bei der Handhabung der Fragebögen anboten, auf Wunsch auch stellvertretend nach Ansage der Teilnehmer in die online-Masken eingaben und Papierbögen verteilten.

Die Gesamtzahl eingegangener und wertbarer Fragebögen belief sich auf 11.239 Stück. Davon entfielen 10.621 auf online-Rückmeldungen, 412 auf Papierfragebögen und 206 auf Rückmeldungen unter Mithilfe der Studenten vor Ort.



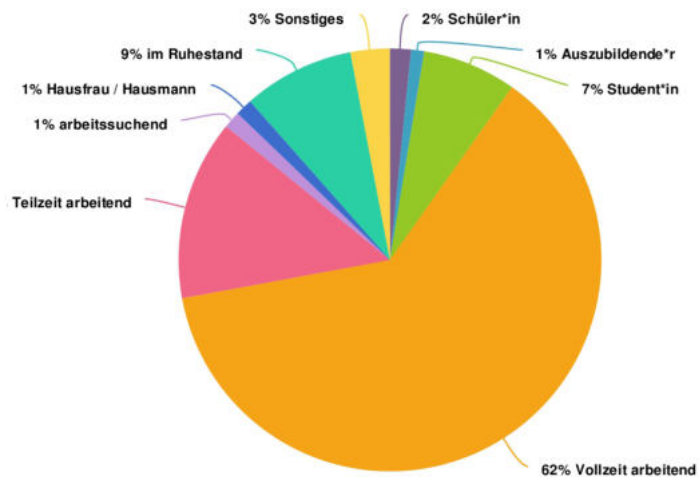
Foto: J. Schnitter

BANNERMUSTER, SEPTEMBER 2020

DIE SICHT DER NUTZER

2.7.2 Ergebnisse der Nutzerbefragung

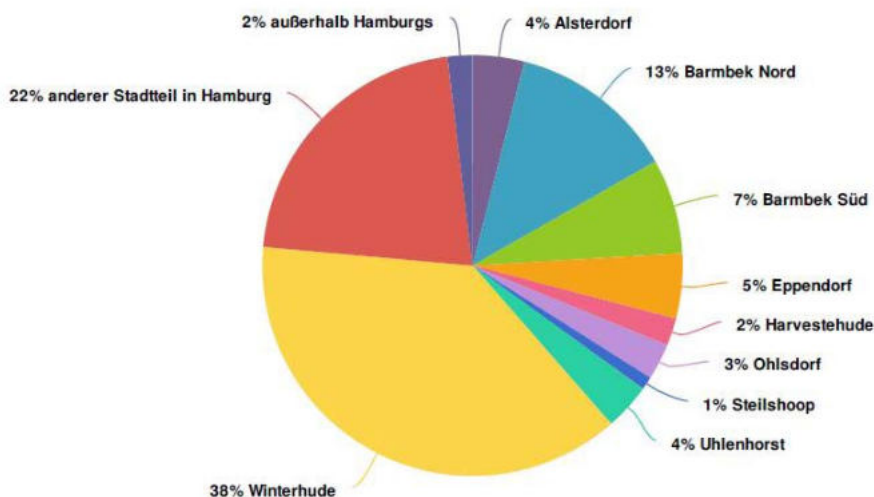
Die Befragungsergebnisse wurden nach verschiedenen Kriterien miteinander verknüpft (z.B. Wohnortentfernung und Anreisemittel: aus welchen Stadtteilen kommen Besucher, die den Stadtpark mit dem Fahrrad erreichen, und zu welchen Anteilen?) und die Ergebnisse in Diagrammen, Konzentrationskarten (heatmaps) oder Schlagwortgraphiken (wordclouds) visualisiert. Das vollständig Auswertungsdokument ist im Anhang (Kapitel 6.6) wiedergegeben. Im Folgenden werden einige der aus gutachterlicher Sicht für das gewählte Ziel wichtigsten, deutlichsten oder auch überraschendsten Ergebnisse dargestellt.



BEFRAGUNGSERGEBNIS ZUR BESCHÄFTIGUNG (VERTEILUNG VON 11.021 ANTWORTEN)

Schlussfolgerung:

- etwa 3 von 4 der Parknutzern sind berufstätig
- knapp jeder 10. Nutzer befindet sich im Ruhestand
- knapp jeder 10. Nutzer befindet sich in schulischer oder beruflicher Ausbildung



BEFRAGUNGSERGEBNIS ZUM WOHNORT (VERTEILUNG VON 10.368 ANTWORTEN)

Schlussfolgerung:

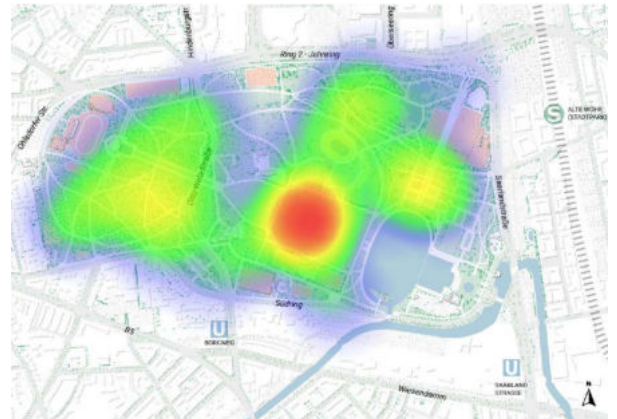
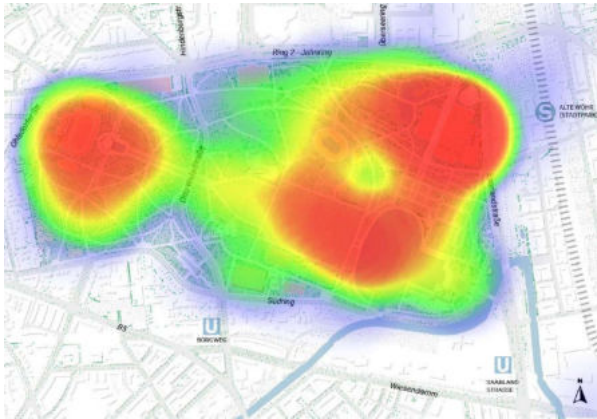
- etwa jeder dritte Nutzer kommt aus Winterhude
- etwa jeder vierte Nutzer kommt aus Barmbek
- etwa jeder vierte Nutzer kommt aus einem Stadtteil Hamburgs, der nicht an den Stadtpark grenzt
- nur 3% der Nutzer wohnen außerhalb Hamburgs

DIE SICHT DER NUTZER

Lieblingsorte

Gemiedene Orte

Sport



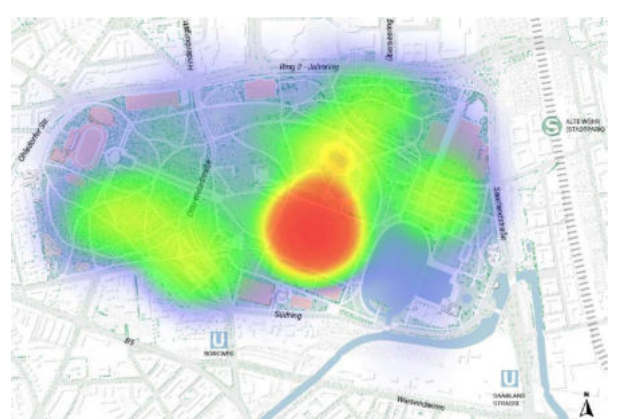
Spielen u.ä.



Entspannen



Hunde ausführen



BEFRAGUNGSERGEBNIS ZU BESONDERS GESCHÄTZTEN / GEMIEDENEN ORTEN, GETRENNT NACH HAUPTNUTZUNGEN (BLATT 1)

DIE SICHT DER NUTZER

Liebingsorte

Gemiedene Orte

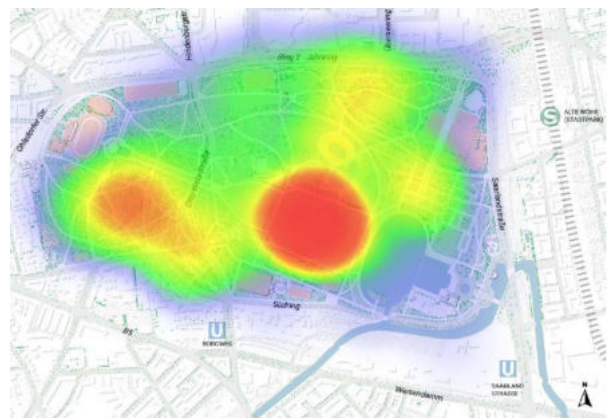
Freunde treffen



Picknick u.ä.



Gastronomie besuchen



Spazieren gehen

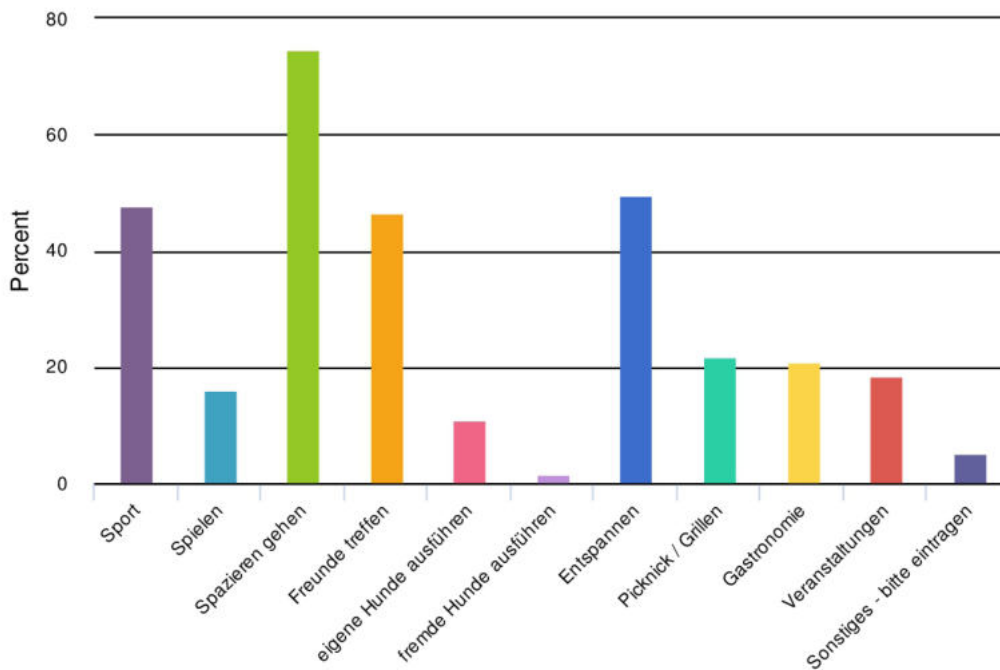


BEFRAGUNGSERGEBNIS ZU BESONDERS GESCHÄTZTEN / GEMIEDENEN ORTEN, GETRENNT NACH HAUPTNUTZUNGEN (BLATT 2)

DIE SICHT DER NUTZER

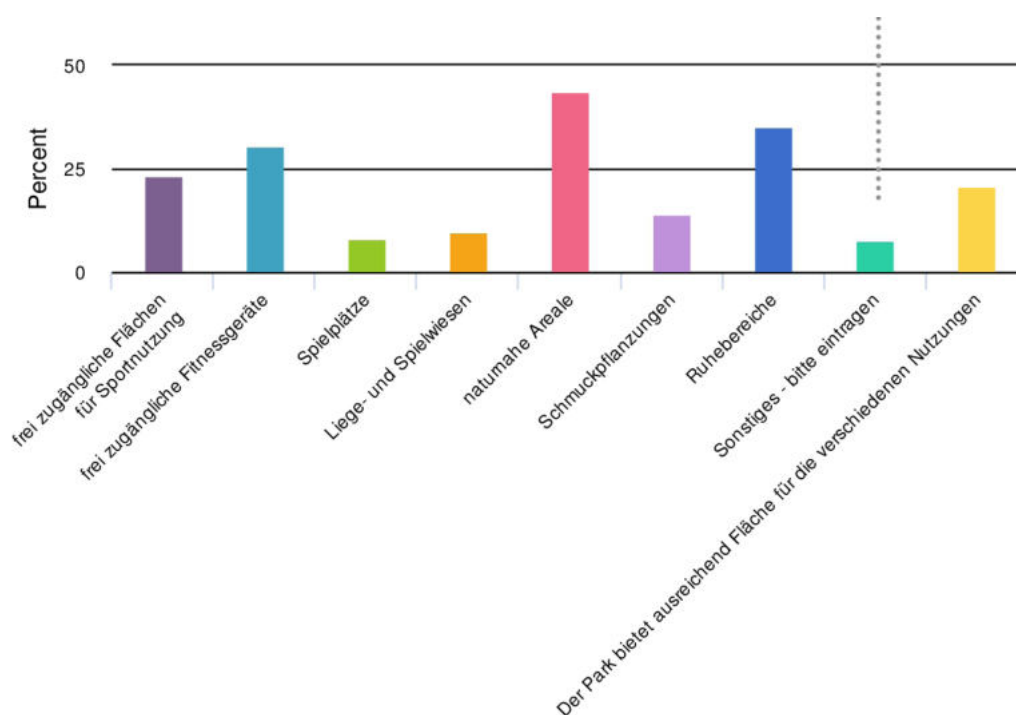
Schlussfolgerung aus „Besonders geschätzte/gemiedene Orte:

- Lieblingsorte verteilen sich oft relativ gleichmäßig auf den gesamten Stadtpark. Die Beliebtheit nimmt zu den Randbereichen des Stadtparks ab.
- die Otto-Wels-Straße wirkt als Trennlinie besonders geschätzter Parkteile für alle Nutzergruppen
- die Ententeiche, die Themengärten (Adam und Eva-Garten, Dianagarten, Pinguinbrunnen, Steingarten, Kurgarten) sowie die Festwiese werden besonders oft gemieden und zählen dennoch oft in denselben Nutzergruppen trotzdem zu den Lieblingsorten: Sie wirken offenbar polarisierend. Diese Polarisierung wird besonders für die Festwiese deutlich

Schlussfolgerung:

- für 3/4 der Befragten ist Spaziergehen eine Hauptnutzung
- etwa die Hälfte der Befragten gibt auch Sport, Freunde treffen und Entspannen als eine Hauptnutzung an

BEFRAGUNGSERGEBNIS ZU HAUPTNUTZUNGEN IM STADTPARK (ALLE GRUPPEN, MEHRFACHNENNUNGEN WAREN MÖGLICH)

Schlussfolgerung:

- 43% der Nutzer wünschen sich mehr naturnahe Areale im Park
- 35% wünschen mehr Ruhebereiche
- 30% wünschen mehr frei zugängliche Fitnessgeräte

BEFRAGUNGSERGEBNIS ZUR FRAGE, WOFÜR MEHR FLÄCHE GEWÜNSCHT WIRD (ALLE GRUPPEN)

DIE SICHT DER STAKEHOLDER

Die im Stadtpark ansässigen bzw. über Nutzungs- und Pachtverträge in besonderer Weise mit dem Stadtpark verbundenen Institutionen verfügen naturgemäß über besondere, oft partikuläre Interessen, die sich von denen der übrigen Parknutzer teilweise signifikant unterscheiden (z.B. Bedürfnis nach Nutzungserweiterungen), teilweise deckungsgleich sind (z.B. Pkw-Stellplätze in möglichst kurzer Distanz). Oft sind diese Institutionen dem Stadtpark schon seit Jahrzehnten verbunden und bereichern seine Nutzungsmöglichkeiten oft signifikant (z.B. durch gastronomische Angebote inkl. Gästetoiletten, Sportangebote, Veranstaltungen u.a.).

Um diese positiven Wirkungen für alle zu erhalten und Verbesserungsmöglichkeiten auszuloten, sollten diese Institutionen in einem Workshop Gelegenheit erhalten, ihre spezielle Sicht auf den Stadtpark sowie empfundene Defizite und Anregungen in den Abwägungsprozess der Planer einzubringen.

2.8.1 Durchführung der Stakeholder-Workshops

Das Planerteam stellte zunächst eine Liste möglicher Stakeholder zusammen und stimmte diese mit BA Nord und BUKEA ab. Wegen pandemiebedingt geltender Kontaktbeschränkungen musste der Workshop als Online-Veranstaltung durchgeführt werden. Durch die Firma SUPERURBAN als Subunternehmer des Planungsteams wurden die Einladungen verschickt und der Ablauf mit Planern und Auftraggebern abgestimmt. Im Zuge der Anmeldung waren die Teilnehmenden bereits im Vorfeld dazu aufgefordert worden, sich für eines der vier Themenfelder (Sport – Kultur & Veranstaltungen – Gastronomie – Spiel & Freizeit) anzumelden. Auch die technische Realisierung, Moderation und spätere Dokumentation (siehe Kapitel 6.7) oblag SUPERURBAN.

An der digitalen Veranstaltung nahmen 38 Personen teil. Darunter waren neun Vertretende des Bezirksamts Hamburg-Nord, sechs Mitarbeiter von SUPERURBAN und vier Mitarbeiter des Planungsteams. Zudem waren zwei Vertreter des Denkmalschutzamtes anwesend. Die Vertretenden des Bezirksamts hatten im Vorhinein festgelegt, die Rolle als „stille Beobachter“ einnehmen zu wollen und sich nicht inhaltlich in die Diskussion einzubringen.

Die Teilnehmer vertraten die folgenden Institutionen:

- Aktion Kinderparadies (Grasweg)
- Bäderland Hamburg GmbH
- Café Cloudette
- Lesecafé GbR
- Hamburg Pioneers (SV Polizei Hamburg von 1920 e.V.)
- Hamburg Rugby-Verband e.V.
- Hamburger Sportbund e. V.
- Hamburger Volleyball-Verband e. V.
- Karsten Jahnke Konzertdirektion GmbH
- Rudolf-Ballin-Stiftung e. V. (Kita im Stadtpark)
- Parkvilla Café & Restaurant
- Planetarium Hamburg
- Stadtpark Verein Hamburg e. V.
- Tennis- u. Hockey-Club v. Horn u. Hamm e. V.
- Waterkant-Hamburg Event & Locations GmbH (Trinkhalle)
- VfL Hamburg von 1893 e. V.

Die folgenden Institutionen waren der Einladung trotz Einladung nicht gefolgt:



EINLADUNG ZUM DIGITALEN STAKEHOLDER-WORKSHOP

DIE SICHT DER STAKEHOLDER

- Café am Planschbecken (CKG Cafékultur GmbH)
- Café Sommerterrassen
- Die Bucht GmbH
- FC Winterhude e. V.
- Hamburger Leichtathletik-Verband e. V.
- Elbkinder Vereinigung Hamburger Kitas GmbH (Kita Grasweg)
- Landhaus Walter OHG
- Minigolf im Stadtpark
- Sport-Club Sperber von 1898 e. V.
- AJB Stadtpark Gaststättenbetriebs GmbH (Sierichs Biergarten Hamburg)
- SV St. Georg von 1895 e. V.
- Winterhude United Football Club e.V.

Die Arbeitsgruppen waren zahlenmäßig unterschiedlich stark belegt:

- Arbeitsgruppe 1 - Sport: 11 Teilnehmer
- Arbeitsgruppe 2 - Kultur & Veranstaltungen: 5 Teilnehmer
- Arbeitsgruppe 3 - Gastronomie: 5 Teilnehmer
- Arbeitsgruppe 4 - Spiel & Freizeit: 6 Teilnehmer

Nach einer kurzen Präsentation der bisher erzielten Untersuchungsergebnisse und einer kurzen allgemeinen Fragerunde startete die Arbeit der vier Arbeitsgruppen, jeweils eingeleitet von einem Vertreter des Planungsteams mit einer eigenen kurzen Präsentation zur je spezifischen Thematik.

In allen Arbeitsgruppen wurden drei Hauptthemenfelder behandelt:

- Weiterentwicklung des Stadtparks
- Strukturen
- konkrete Lösungsansätze

Im Plenum wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppen von SUPERURBAN in zusammengefasster Form vorgetragen. Nach einer kurzen Rückfragerunde durch die Teilnehmer gab das Planungsteam einen Ausblick auf den weiteren Planungsablauf. Der Baudezernent schloss mit einer kurzen Einschätzung des Workshops.

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

AUSZUG AUS DER EINGANGSPRÄSENTATION DES PLANUNGSTEAMS IM PLENUM

DIE SICHT DER STAKEHOLDER

2.8.2 Ergebnisse der Stakeholder-WorkshopsARBEITSGRUPPE 1 - SPORT

Im Themenfeld „Weiterentwicklung des Stadtparks“ wurden folgende Anregungen eingebracht:

- Denkmalschutzgerechte (Um-)Gestaltung von Sportstätten:
Es besteht Bedarf nach genauen Richtlinien und transparenter Informationsvermittlung bzgl. Denkmalschutz im Vorfeld von Umgestaltungsplanungen, um zielgerichtet planen zu können
- Vernetzung + Verständnis:
Es werden Netzwerke gewünscht, die Nutzer von Vereinsflächen untereinander sowie mit Nutzern öffentlicher Flächen ins Gespräch bringen, um gegenseitiges Verständnis zu schaffen und Konkurrenzen zu vermeiden
- Qualität der Sportflächen:
Es besteht der Bedarf nach Schutz (z. B. durch Zäune) sowie nach Erhalt und Ausbau qualitativer Sportflächen. Ein Rückbau von Zäunen (ausgenommen Ballfangzäune wäre nur möglich, wenn Unterhaltungs- und Pflegekosten wegen der höheren Nutzeraufkommen mit der Stadt geteilt würden.

Im Themenfeld „Strukturen“ wurden folgende Anregungen eingebracht:

- Gemeinschaftliche Flächennutzung der Vereine untereinander:
Alle Akteure sind sich einig, dass ihre Flächen bereits voll ausgelastet sind.
- Alle Akteure wären zwar offen dafür, ihre Flächen zu teilen, jedoch fehle es hier an Kapazitäten sowie an einer Vernetzungsstruktur.
- Eine geteilte Nutzung durch verschiedene Sportarten erfordere zunächst eine angepasste Infrastruktur in Form qualitativerer Sportanlagen (z. B. Kunstrasen statt normalem Rasen) und einer breiter aufgestellten Platzgestaltung.

Im Themenfeld „Konkrete Lösungsansätze“ wurde folgendes Resümee gezogen:

- Es fehlen Richtlinien zur denkmalschutzgerechten (Um-)Gestaltung und Vergrößerung von Sportstätten.
- Vernetzung, Austausch und Konfliktmanagement müssen organisiert werden.
- Es sind Nutzungsausweitungen im räumlichen Umfeld nötig, da im Stadtpark die Kapazitäten erschöpft sind.



AUSZUG AUS DER EINGANGSPRÄSENTATION DES PLANUNGSTEAMS IM WORKSHOPS „SPORT“

DIE SICHT DER STAKEHOLDER

ARBEITSGRUPPE 2 - KULTUR & VERANSTALTUNGEN

Im Themenfeld „Weiterentwicklung des Stadtparks“ wurden folgende Anregungen eingebracht:

- Wegeföhrung / Leitsystem:
In- und externe Vernetzung der Kulturstätten im Stadtpark mit gegenseitigen Hinweisen und Wegeföhrungen: Alle Einrichtungen sollten an einem gemeinsamen Kulturkonzept arbeiten.
- Neue publikumsorientierte Informationsstrukturen:
Durch eine Kultur-App sollte ein digitaler Zugang zum kulturellen Angebot im Stadtpark geschaffen werden.
- Synergien zwischen Veranstaltungen und Kleinkunst:
Bei ortsgebundenen Veranstaltungen sollten weitere Teile des Stadtparks einbezogen werden, z.B. durch Kleinkunst-Konzepte oder Eventtage

Im Themenfeld „Strukturen“ wurden folgende Anregungen eingebracht:

- Schaffung verknüpfter, über den öffentlichen Raum des Stadtparks verteilte Kunst und Kultur, beispielsweise durch Kleinkunst-Veranstaltungen.

- Bedarf nach regelmäßiger Vernetzung und Austausch untereinander
- Die Idee einer gemeinsamen Werbestrategie bzw. Markenbildung für Kulturangebote im Stadtpark wird kritisch diskutiert: Ein abgestimmtes optisches Auftretens (z. B. durch ein gemeinsames Farbspektrum) wird prinzipiell befürwortet, eine übergeordnete Markenbildung jedoch abgelehnt.

Im Themenfeld „Konkrete Lösungsansätze“ wurden folgende Vorschläge entwickelt:

- Bestehende Formate und Einrichtungen sollten überdacht und wieder aufgenommen werden. Konkret benannt werden Formate „Singen im Stadtpark“ oder Projektionen an das Planetarium sowie die Etablierung einer „artist residency“ und „punktueller“ (kleinräumig wirksame) Kunst
- Die angedachten Kulturachsen können den bestehenden Lichtachsen folgen, aber auch neue Pfade herstellen – z. B. anhand von Themensträngen wie ‚walk of fame‘ oder ‚Licht‘. Auch neue Formen audiovisueller Darstellung werden angedacht. Bestehende Gebäude könnten Teil einer solchen Inszenierung werden.

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen



AUSZUG AUS DER EINGANGSPRÄSENTATION DES PLANUNGSTEAMS IM WORKSHOP „KULTUR & VERANSTALTUNGEN“

DIE SICHT DER STAKEHOLDER

ARBEITSGRUPPE 3 - GASTRONOMIE

Im Themenfeld „Weiterentwicklung des Stadtparks“ wurden folgende Anregungen eingebracht:

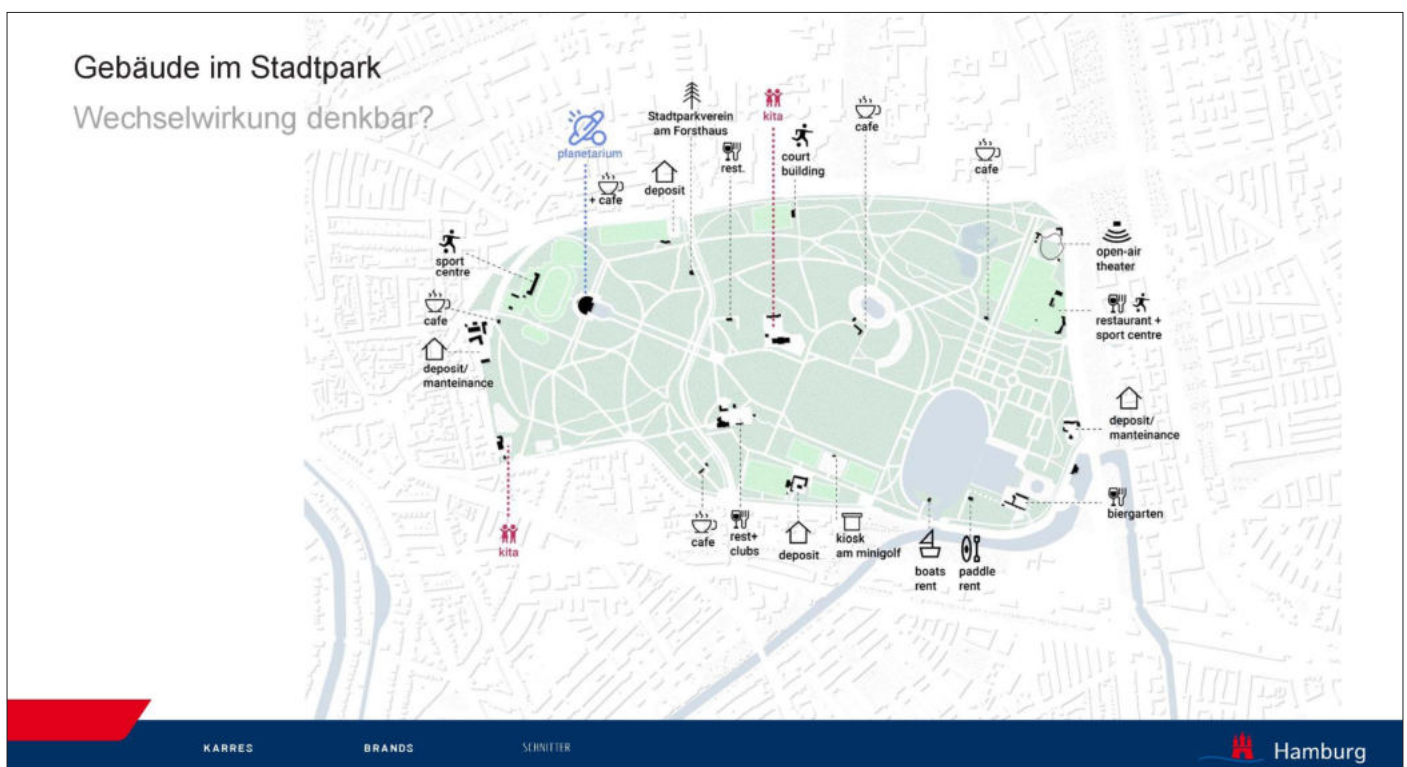
- **Wegeföhrung / Leitsystem:**
Das bestehende Leitsystem ist nicht ausreichend, da viele Nutzer im Stadtpark orientierungslos seien und nicht wüssten, wo sich die Gastronomien befänden. Die Gastronomen wünschen sich ein neues Wegeleitsystem, welches sie mitentwickeln, ggf. testen und optimieren können.
- **Beleuchtung:**
Die Wege – v. a. zwischen Otto-Wels-Str. und Parkvilla – werden als zu dunkel bewertet.
- **Liefern, Parken, Durchfahren:**
Die Frage, ob die Otto-Wels-Straße als Barriere empfunden wird, wird kontrovers diskutiert: Die Befahrbarkeit der Straße sei für manchen Gastronom für notwendige Anlieferungen unentbehrlich, und eine Umfahrung sehr umständlich. Möglicherweise könne der Bereich zwischen Planetarium und Festwiese gepflastert werden und Fußgängern Vorfahrt eingeräumt werden.

Im Themenfeld „Strukturen“ wurden folgende Anregungen eingebracht:

- Ein Mangel an öffentlichen Toiletten wird bestätigt. Eine Lösung könnte ein Toilettenzahlungssystem – analog zu Raststättensystemen – sein.
- Eine Stakeholder-Vernetzung existiert derzeit nicht, wird aber ausdrücklich gewünscht. Bereits eine Messengergruppe könnte helfen. Aufgrund des Zeitaufwands wird eine externe Leitung/Dachorganisation für die interne Kommunikation gewünscht.

Im Themenfeld „Konkrete Lösungsansätze“ wurde folgendes Vorschläge entwickelt:

- Ein Instrument zur Weiterentwicklung des Stadtparks wäre eine externe Koordinationsstelle – ggf. könnte die Klimaschutzkonzeptbeauftragte bereits Teile übernehmen
- Ebenfalls gewünscht sind nachhaltige Strategien, wie z. B. To-Go-Systeme, um Einwegverpackungsmüll entgegenzuwirken
- Ein neues, sichtbares und erfassbares Wegeleitsystem, sollte in Abstimmung mit der ansässigen Gastronomie entwickelt werden. Die Schilder sollten an prominenten Orten stehen und evtl. digital verknüpft sein.



AUSZUG AUS DER EINGANGSPRÄSENTATION DES PLANUNGSTEAMS IM WORKSHOP „GASTRONOMIE“

DIE SICHT DER STAKEHOLDER

ARBEITSGRUPPE 4 - SPIEL & FREIZEIT

Im Themenfeld „Weiterentwicklung des Stadtparks“ wurden folgende Themenfelder als wichtig erachtet:

- Übergreifende Themen/Probleme:
 - Verkehr; Parksituation/Anfahrt
 - Wirtschaftlichkeit
 - Sicherheit im Park (z. B. Beleuchtung)
 - Denkmalschutz bei baulichen Veränderungen
- institutionsspezifische Themen:
 - ganzjährige Nutzungs- und Veranstaltungskonzepte für den Stadtparksee und das Stadtparkbad
 - Betreuung des Spielplatzes und anderer Flächen sowie Wartung und Anschaffung neuer Spielgeräte

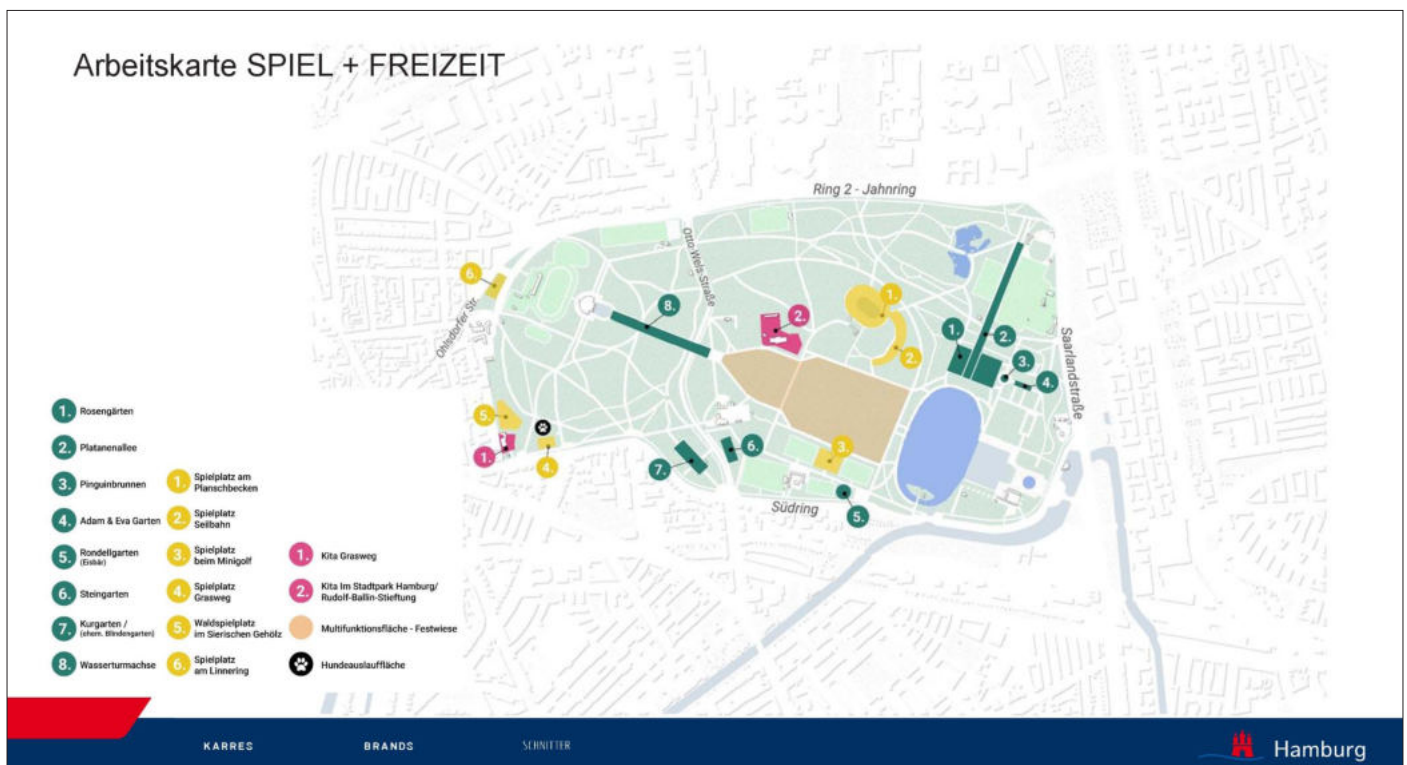
Im Themenfeld „Strukturen“ wurden folgende Anregungen eingebracht:

- ein gemeinsames Bespielen von Flächen wird von einigen Teilnehmern für möglich erachtet, es bestehen aber Bedenken in Bezug auf Betreuung der Flächen. Eine Kita-Nutzung und öffentliche Spielplätze seien grundsätzlich aber kombinierbar.

- die Stadtparkwiesen (am See) verfügen bereits über eine Aufteilung/Abgrenzung und sind saisonal von unterschiedlichen Akteuren gemeinsam bespielbar. Kulturevents/Installationen könnten hier die Veranlassung zu gemeinsamer Nutzung darstellen
- Ein Potenzial wird in einer gemeinsamen Flächennutzung zwischen Sportvereinen/privaten Nutzergruppen und Bäderland ausgemacht. Gemeinsame Sportevents könnten hier Veranlassung bieten

Im Themenfeld „Konkrete Lösungsansätze“ wurde folgendes Vorschläge entwickelt:

- Saisonal/temporär genutzte Flächen sollten durch Veranstaltungskooperationen ganzjährig belebt werden
- die Aufenthaltsqualität sollte durch Installation von Dächern und Beleuchtung verbessert werden
- die Erreichbarkeit für Fahrräder, Roller und Alstertouristik ist zu verbessern



AUSZUG AUS DER EINGANGSPRÄSENTATION DES PLANUNGSTEAMS IM WORKSHOP „SPIEL & FREIZEIT“

DIE SICHT DER STAKEHOLDER

RESÜMEE DES WORKSHOPS

In seinem Schlusswort zeigte sich Baudezernent Hans-Peter Boltres von dem Wunsch nach Vernetzung der Interessenvertreter positiv überrascht. Diesbezüglich gelte es nun, das weitere Vorgehen, wie z. B. die Möglichkeit einer Justierung des Auftrags seitens des Bezirksamts, abzuwägen.

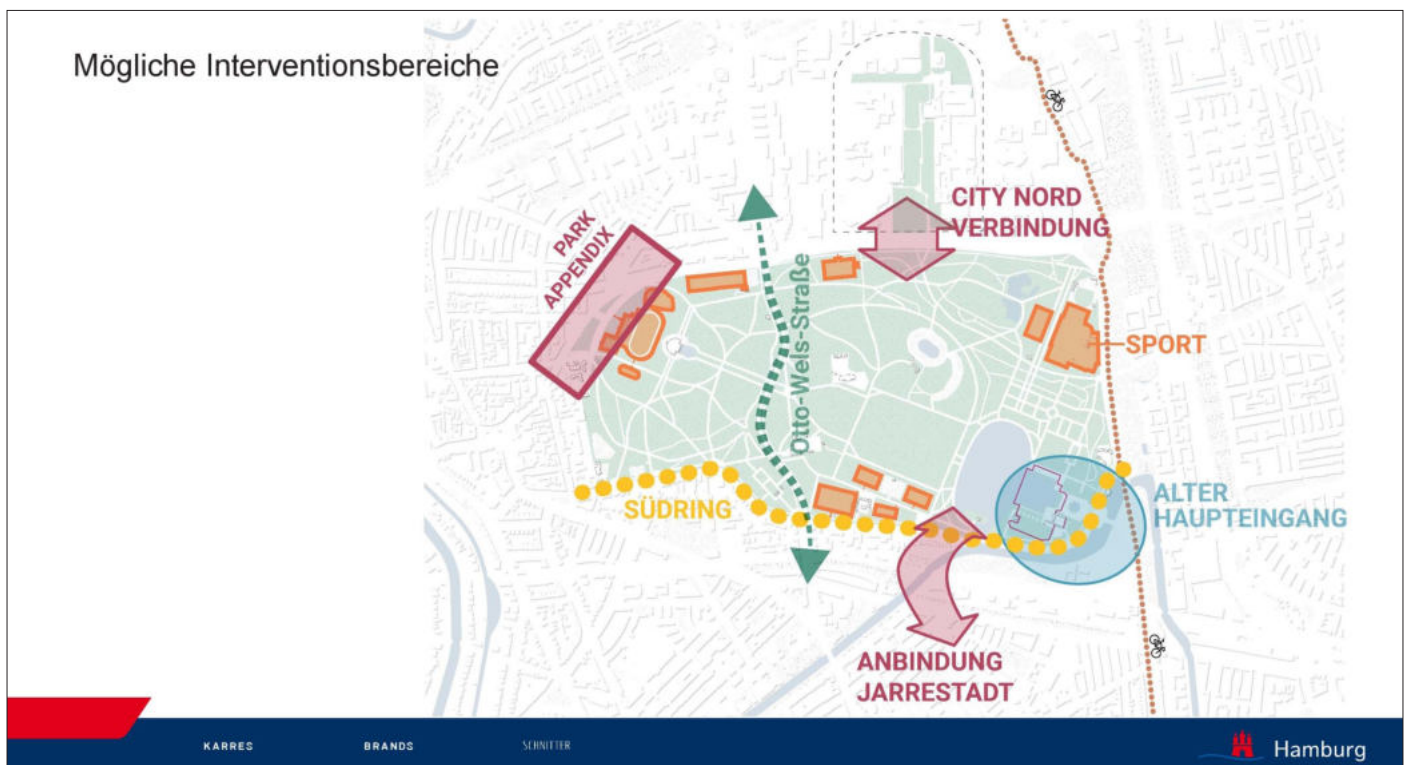
Im Hinblick auf den weiteren Prozess sowie den Umgang mit Ergebnissen erläuterte er, dass neben der Festlegung von Interventionsbereichen das Forcieren von zentralen Themenclustern ein übergeordnetes Ziel sei. Es handle sich um eine strategische Komponente, die der Abwägung kurzfristiger und langfristiger Weiterentwicklungskonzepte für den Stadtpark dienlich sei. So würden nach Abschluss des Gutachtens keine unmittelbaren Bauaufträge ausgesprochen. Abschließend bedankte sich Herr Boltres bei allen Teilnehmenden für die engagierte Mitarbeit.

Das Planungsteam hob unter den Ergebnissen des Workshops intern die folgenden hervor:

- der Stadtpark wird überwiegend als positiv und als den Ansprüchen der Stakeholder angemessen bewertet. Forderungen nach baulichen Veränderungen oder Nutzungsausweitungen einzelner Betreiber waren die

Ausnahme

- die große Bereitschaft zu Vernetzung und Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der verschiedenen Arbeitsgruppen bietet möglicherweise Chancen auf strukturelle Verbesserungen der Stadtparknutzung
- für diese Vernetzungsarbeit bestehen derzeit keine institutionalisierten Strukturen. Sie kann aber im Rahmen der gegenwärtigen Verwaltungsstrukturen nicht einfach nebenbei bzw. zusätzlich übernommen werden.
- während bauliche Entwicklungen im vorliegenden Gutachten im Fokus stehen, erscheint die Frage nicht minder wichtig, wie die Vernetzung privater und staatlicher Akteure im Stadtpark optimiert werden kann. Wäre sie in einer staatlichen Institution wie etwa einer eigenen Stadtparkverwaltung organisierbar? Welche Vor- und Nachteile böte sie, insbesondere gegenüber einer Vernetzung auf privater Initiative der privaten Akteure oder der Beibehaltung des status quo?



AUSZUG AUS DER EINGANGSPRÄSENTATION DES PLANUNGSTEAMS IM PLENUM

DIE SICHT DER VERWALTUNG

Das am breitesten gefächerte Wissen um Probleme im Stadtpark sowie in seinem Umfeld sowie langjährige Erfahrungen im Umgang mit diesen Problemen ist bei der städtischen Verwaltung vorhanden. Die Verwaltung des Stadtparks und seines Umfelds ist derzeit in verschiedenen Ämtern mit je eigenen Perspektiven angesiedelt, von denen die folgenden als von besonderer Bedeutung für die vorliegende Untersuchung bewertet werden:

- Bezirksamt Hamburg-Nord (BA Nord), Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt (D 4), Fachabteilung „Management des öffentlichen Raumes“ (MR), außerdem Fachabteilung „Stadt- und Landschaftsplanung“ (SL)
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) und Behörde für Kultur und Medien (BKM), Denkmalschutzamt, Referat Gartendenkmalpflege
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)

2.9.1 Bezirksamt Hamburg-Nord (BA Nord)

Für die Auftraggeber wirkte das BA Nord, hauptsächlich vertreten durch die MR-Fachabteilung „Stadtgrün“ als direkte Ansprechpartner des Planungsteams und als erste beratende Instanz. Zusätzlich zu den im Auftrag an das Planungsteam explizit genannten Untersuchungsaufträgen wurden in einer Vielzahl von Besprechungsterminen die folgenden besonderen Anliegen deutlich:

- Beschränkung von stellenweise wachsenden Exklusivnutzungsansprüchen zugunsten allgemeiner Nutzung
- Abwehr von erholungs- oder denkmalunverträglichen baulichen Erweiterungswünschen privater Gruppen und Institutionen
- Abwehr von erholungs- oder denkmalunverträglichen Sondernutzungswünschen
- ästhetische Aufwertung des Auftaktbereichs im Areal von Bäderland
- Verringerung der Barrierewirkung der Otto-Wels-Straße insbesondere im Bereich der Hauptachse zwischen Planetarium und Festwiese
- Erhalt der historisch gewachsenen Wegebreiten und des Unterholzes im Bereich des Sierichschen Gehölzes in Zeiten massiver Übernutzung (z.B. Corona-Pandemie im Sommer 2020)
- Abwehr von verstärkten Nutzungskonflikten infolge zunehmenden Radverkehrs im Park
- denkmalgerechter und verwaltungstechnisch leistbarer Umgang mit zukünftig erwartbaren Ausfällen historischer Baumensembles



ÄSTHETISCH UNANGEMESSENE ABGRENZUNG DES BADESEES IM BEREICH DER EHEMALIGEN STADTHALLE, JULI 2020

DIE SICHT DER VERWALTUNG



VERKEHRSSITUATION IM BEREICH PLANETARIUMSACHSE/ OTTO-WELS-STRASSE, JULI 2020

- Aufrechterhaltung des Verwaltungsauftrags trotz erweiterter Aufgabenbereiche und angespannter Personalressourcen
- Aufrechterhaltung des Stadtparkpflegereviers und des Anzuchtgartens mit zugehörigem erfahrenen Personalstab
- Verteilung des zunehmenden Nutzungsdrucks durch Erholungssuchende im Stadtpark durch Optimierung von Freiraumkapazitäten im räumlichen Umfeld



HISTORISCHER, BEREITS UNVOLLSTÄNDIGER BUCHENKRANZ UM DEN PINGVINBRUNNEN, SOMMER 2014

DIE SICHT DER VERWALTUNG

2.9.2 BUKEA und BKM

Für die Auftraggeber wirkte BUKEA, hauptsächlich vertreten durch die Fachabteilung Gartendenkmalpflege als erste Ansprechpartnerin des Planungsteams in gartendenkmalfachlichen Belangen. BKM, Denkmalschutzamt, Referat Gartendenkmalpflege wirkte unterstützend und beratend mit. Zusätzlich zu den im Auftrag an das Planungsteam explizit genannten Untersuchungsaufträgen wurden in mehreren Besprechungsterminen die folgenden besonderen Anliegen deutlich:

- Abwehr von erholungs- oder denkmalunverträglichen baulichen Erweiterungswünschen privater Gruppen und Institutionen
- Beschränkung des motorisierten Verkehrs im Umfeld der Stadthallenbrücke zugunsten eines würdigen Eingangsbereiches
- ästhetische Aufwertung des Auftaktbereichs im Areal von Bäderland
- Abwehr von freiraumplanerischen oder baulichen Verknüpfungswünschen des Stadtparks mit seinem Umfeld, die zu einer nachhaltigen Verunklarung seiner historischen Grenzen und/oder seiner historischen Gestaltungssprache führen würden

2.9.3 BVM

BVM, vertreten durch den Staatsrat, unterstützte das Planungsteam in räumlich ausgreifend wirksamen verkehrstechnischen Fragen.

Zusätzlich zu den im Auftrag an das Planungsteam explizit genannten Untersuchungsaufträgen wurde dabei deutlich, dass BVM bei der Prüfung möglicher Nutzungseinschränkungen des motorisierten Verkehrs im und am Stadtpark eine Auswirkungsbetrachtung des räumlichen Umfelds zu berücksichtigen wünscht.



RUHENDER VERKEHR BEEINTRÄCHTIGT MASSIV DEN PRÄGENDEN BLICK VON DER STADTHALLENBRÜCKE ÜBER DES STADTPARKSEE AUF DIE FESTWIESE UND DAS PLANETARIUM. MÄRZ 2021

RECHTLICHE SITUATION

Die rechtliche Situation des Stadtparks (in den Karten mit roter Strichlinie umrandet) wird hinsichtlich der folgenden Kategorien dargestellt:

- Eigentumsverhältnisse/ Nutzungsverträge
- Flächennutzungsplan
- Denkmalschutz
- Biotop- und Klimaschutz

3.1.1 Eigentumsverhältnisse/ Nutzungsverträge

Der weit überwiegende Teil der den Stadtpark umgebenden Flächen ist in Privatbesitz.

Unter den städtischen Flächen formen Straßen, Wege und Plätze ein eng verzweigtes, das gesamte Gebiet durchziehendes Netz. Insbesondere Hauptverkehrsstraßen wie

- Hindenburgstraße
- Jahnring
- Saarlandstraße
- Wiesendamm
- Barmbeker Straße

stellen dabei erhebliche Flächenpotentiale dar.

Doch auch verkehrstechnisch nachrangige Straße wie Borgweg/Otto-Wels-Straße (F) und Südring (G) bieten größere Flächenpotentiale.

An vorhandene Bahntrassen (U1 im Norden, U3 im Süden, S1 im Osten) und Fließgewässern (Alster im Westen und Norden, Goldbekkanal und Osterbek im Süden schließen zahlreiche städtische Flächen an, stellenweise (meist im Bereich von Kleingartenflächen) mit Erbbaurecht belegt.

Die flächenmäßig größten zusammenhängenden Flächen in städtischem Besitz befinden sich in den Bereichen

- Alster
- U1-Bahntrasse
- City Nord
- Berufliche Schule City Nord/ Wohnunterkunft Pavillondorf Tessenowweg
- S1-Bahntrasse/Rübenkamp
- Goldbekkanal/ Anzuchtgarten

Darüber hinaus existieren zahlreiche, auch größere Einzelflächen, die überwiegend Schulimmobilien darstellen oder mit Erbbaurecht belegt sind.

RECHTLICHE SITUATION

3.1.2 Flächennutzungsplan

Der weit überwiegende Teil der den Stadtpark umgebenden Flächen ist als Wohnbaufläche, als gemischte Baufläche (für Dienstleistungen und Sonstiges) ausgewiesen.

Grünflächen (mit Wasserflächen) bilden ein grobes Netz:

- Alsterufer (A)
- Hindenburgstraße (B)
- Bahntrasse U1 (C)
- City Nord (D)
- S1-Bahntrasse/Rübenkamp (E)
- Sengelmanstraße/ Rübenkamp/ Saarlandstraße (F)
- Goldbekkanal/ Wiesenstieg/ Anzuchtgarten (G)
- Jarrestadt (H)
- Osterbek (J)

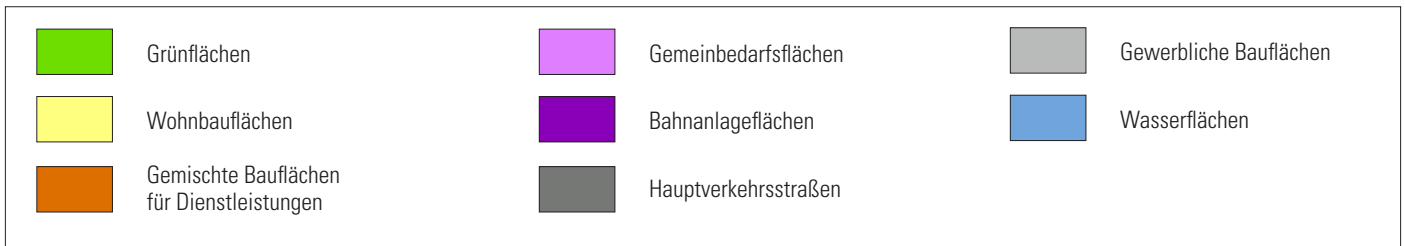
Dieses Grünflächen- und Wassernetz schließt aus östlichen Richtungen an verschiedenen Stellen an den Stadtpark an. Aus westlichen Richtungen fehlen diese Anschlüsse.

Daneben bestehen drei größere zusammenhängende Flächen für Gemeinbedarf im Norden:

- für Polizei und Sport (1)
- für Berufsschule, Universität und Notunterkünfte (2)
- für Krankenhaus (3)

Diese Flächen schließen jeweils an bestehende Grünflächen an und stellen damit ein erhebliches Freiraumerweiterungspotential dar.

RECHTLICHE SITUATION



Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/> (Infrastruktur, Bauen und Wohnen/Flächennutzungsplan Hamburg, Abruf 01.12.2020)

FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG IM GESAMTEN UNTERSUCHUNGSGEBIET, STAND 2020

RECHTLICHE SITUATION

3.1.3 Denkmalschutz

Neben zahlreichen Einzeldenkmalen sind die folgenden räumlich zusammenhängenden hochbaulichen Denkmalgruppen zu verzeichnen:






- City Nord (1)
- ehem. Krankenhauskomplex /Quartier 21 (2)
- Bahnbetriebshof (3)
- Wohnsiedlung Jarrestadt (4)
- Wohnensemble Ulmenstraße (5)
- Wohnsiedlung Braamkamp (6)
- Schule Wilhelm-Metzger-Str/
Wohnkomplex Alsterdorfer Str (7)
- Kaserne (Polizei) (8)
- Hochschulgebäude Hebebrandstraße (9)

Es existieren die folgenden Gartendenkmale:

- City Nord (A)
- Saarlandstraße (ehem. Stadtpark) (B)
- Anzuchtgarten (ehem. Stadtpark) U1 (C)
- Grünzug Hölderlinsalle - Semperplatz (D)
- Bebelallee (E)
- Meenkweise (F)
- Winterhuder Kai (G)

Außerdem sind der Alsterkanal, der Stadtparksee und der den Stadtpark begleitende Abschnitt des Goldbekkanals denkmalgeschützte Gewässer

RECHTLICHE SITUATION

	Baudenkmal		denkmalgeschütztes Gewässer		Gebäude ohne Denkmal-schutz
	Gartendenkmal		Denkmalensemble		



Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/> (Infrastruktur, Bauen und Wohnen/Flächennutzungsplan Hamburg, Abruf 01.12.2020)

DENKMALE IM GESAMTEN UNTERSUCHUNGSGEBIET, STAND 2020

RECHTLICHE SITUATION

3.1.4 Biotop- und Klimaschutz

Erwartungsgemäß sind die ausgedehnten und zusammenhängenden Grünflächen Bereiche von hoher bis sehr hoher klimatischer Bedeutung, während stärker verdichtete Wohngebiete und Dienstleistungszentren mäßige bis sehr hohe bioklimatische Belastungen zeigen.

Bereiche mit prioritärem Handlungsbedarf konzentrieren sich im Süden des Untersuchungsgebiets.

Flächen des Biotopverbundsystems folgen hauptsächlich der Alster sowie ihren Zuflüssen.

Eine Prüffläche für den Biotopverbund liegt im Barmbeker Stichkanal (1).

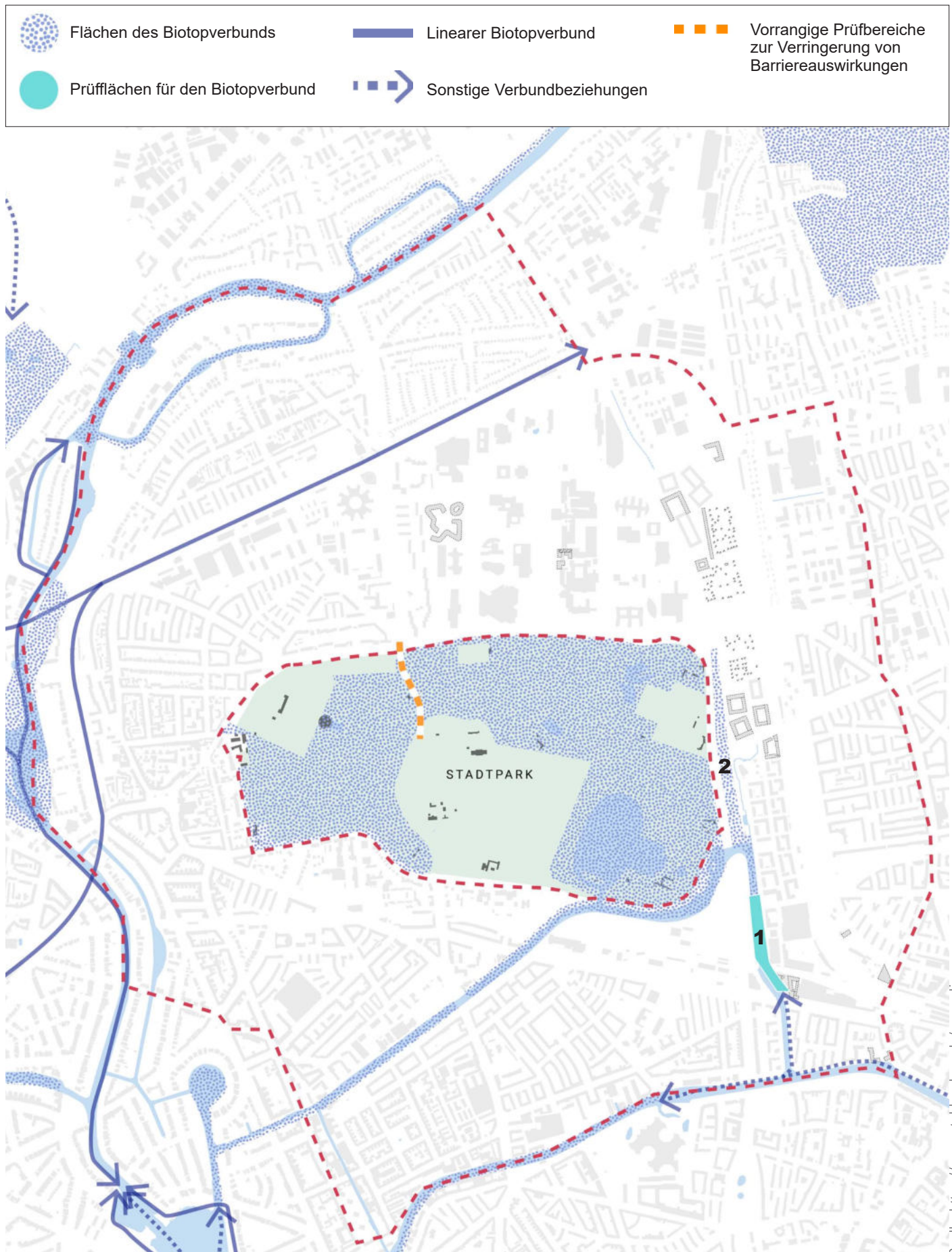
Zwischen Saarlandstraße und Saarlandstieg befinden sich naturnahe Laubwaldreste (2).

	hohe bis sehr hohe klimaökologische Bedeutung		hohe bis sehr hohe bioklimatische Belastung
	mittlere bis hohe klimaökologische Bedeutung		mäßige bis hohe bioklimatische Belastung
	geringe bis mittlere klimaökologische Bedeutung		Bereiche mit prioritärem Handlungsbedarf



PLANUNGSHINWEISE DES KLIMASCHUTZKONZEPTS IM GESAMTEN UNTERSUCHUNGSGBIET, STAND 2020

RECHTLICHE SITUATION



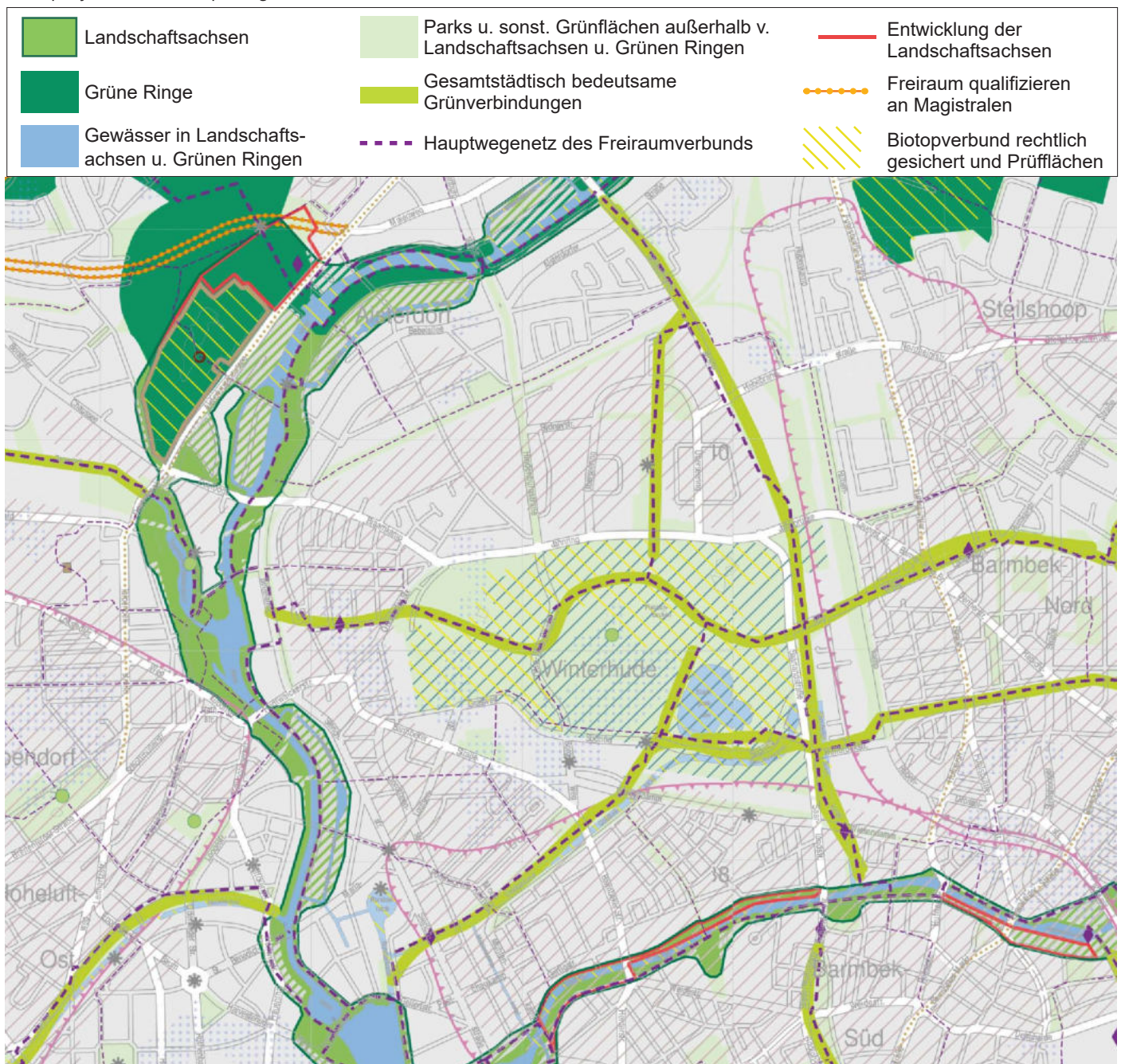
BIOTOPFLÄCHEN IM GESAMTEN UNTERSUCHUNGSGEBIET, STAND 2020

FREIRAUMSTRUKTUR

3.2.1 Städtisches Grün- und Gewässersystem

Die größten zusammenhängenden Freiflächen befinden sich im Umfeld des Alsterflusses im Westen und Norden sowie der Osterbek im Süden, die alle zum System der Hamburger Landschaftsachsen zählen. Im Nordwesten schließen diese an den 2. Grünen Ring an. In alle Himmelsrichtungen sollen Grünverbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung zu diesen obengenannten Freiflächen sowie nach Osten Richtung der Grünzüge Barmbek-Nord führen. Diese Grünverbindungen sind weitgehend identisch mit dem projektierten Hauptwegenetz des Freiraumverbunds.

Sowohl der Alsterfluss im Westen als auch die Osterbek im Süden sind kanalisiert. Das dem Stadtpark zugewandte Nordufer der Osterbek ist über weite Strecken durch unmittelbar an das Wasser grenzende Bebauung geprägt, die nur von wenigen uferbegleitenden Freiflächen unterbrochen wird. Der Alsterkanal wird im Untersuchungsgebiet hauptsächlich von privaten Haus- und Kleingärten sowie einigen öffentlichen Grünflächen gesäumt. Der ufernahe Altbaumbestand ist hier prägend.



FACHKARTE „GRÜN VERNETZEN“ IM GESAMTEN UNTERSUCHUNGSGBEIT, STAND 2020

FREIRAUMSTRUKTUR

3.2.2 Zusammenhängende Grünstrukturen

Zusammenhängende Grünstrukturen im Untersuchungsgebiet lassen sich grob in vier Kategorien teilen:

a) Flächen im direkten Umfeld und in funktionalem Zusammenhang mit dem Stadtpark

Hierzu zählt der Grünzug Saarlandstraße sowie der Anzuchtgarten als ehemals dem Stadtpark zugehörige Flächen

b) Kleingartenflächen

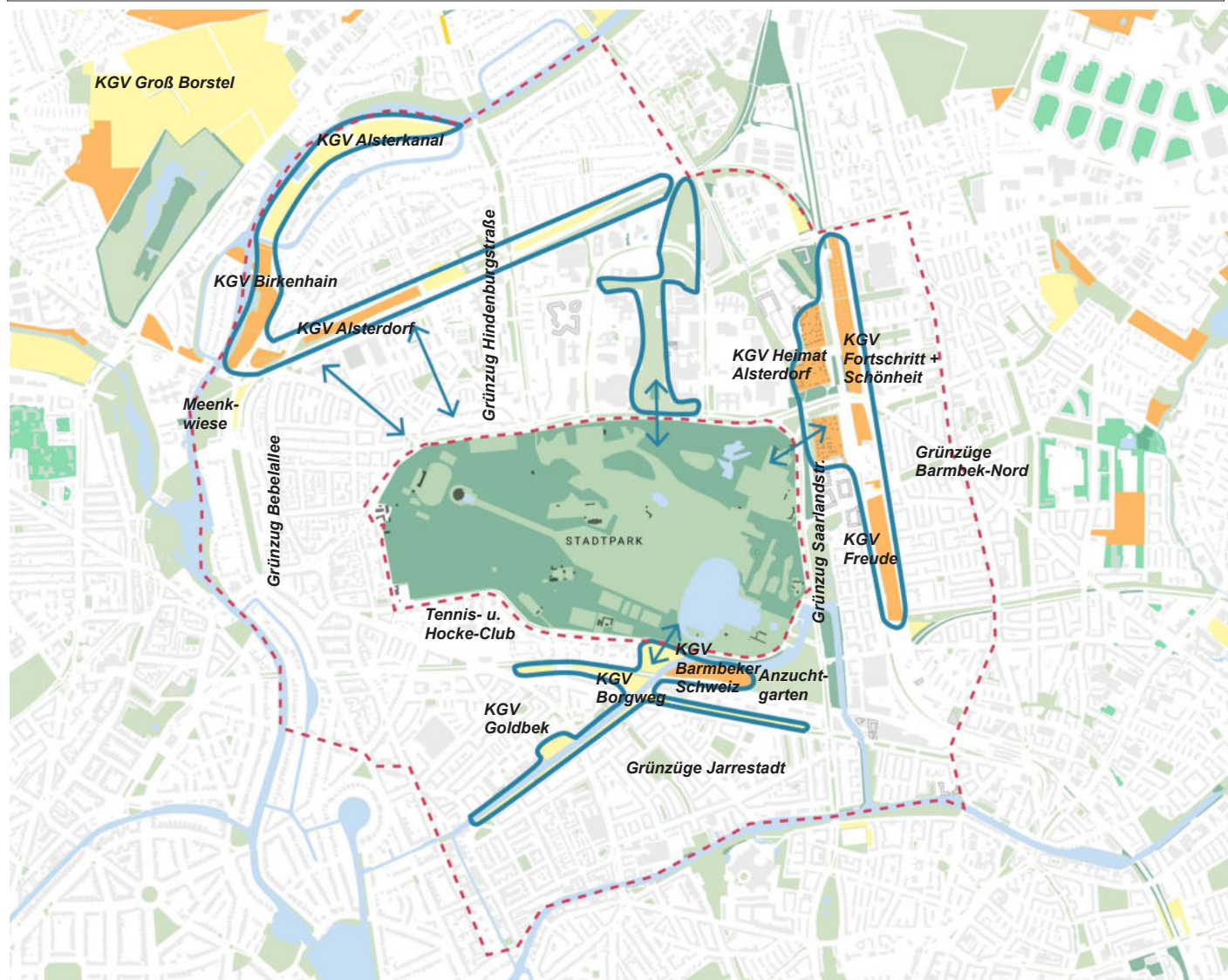
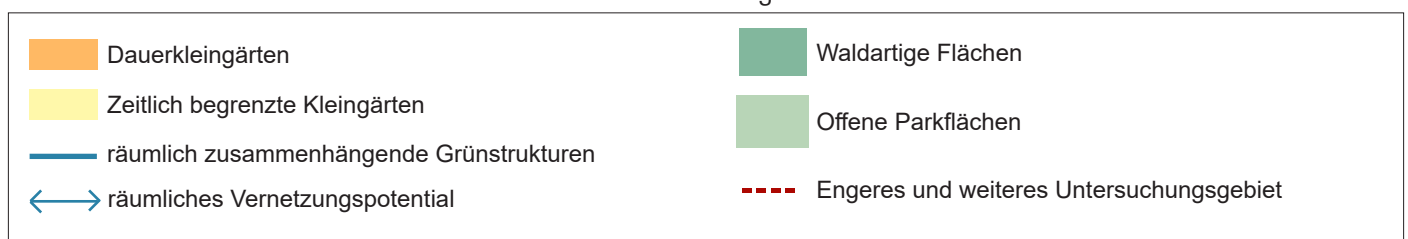
diese erstrecken sich überwiegend entlang der Kanäle sowie an Bahntrassen

c) Quartiersparks u. Quartiersgrünzüge

dazu zählen die öffentlichen Grünflächen der City Nord und die Grünzüge der Jarrestadt

d) Straßenbegleitende Grünzüge

hierzu zählen die Grünzüge Bebelallee und Hindenburgstraße



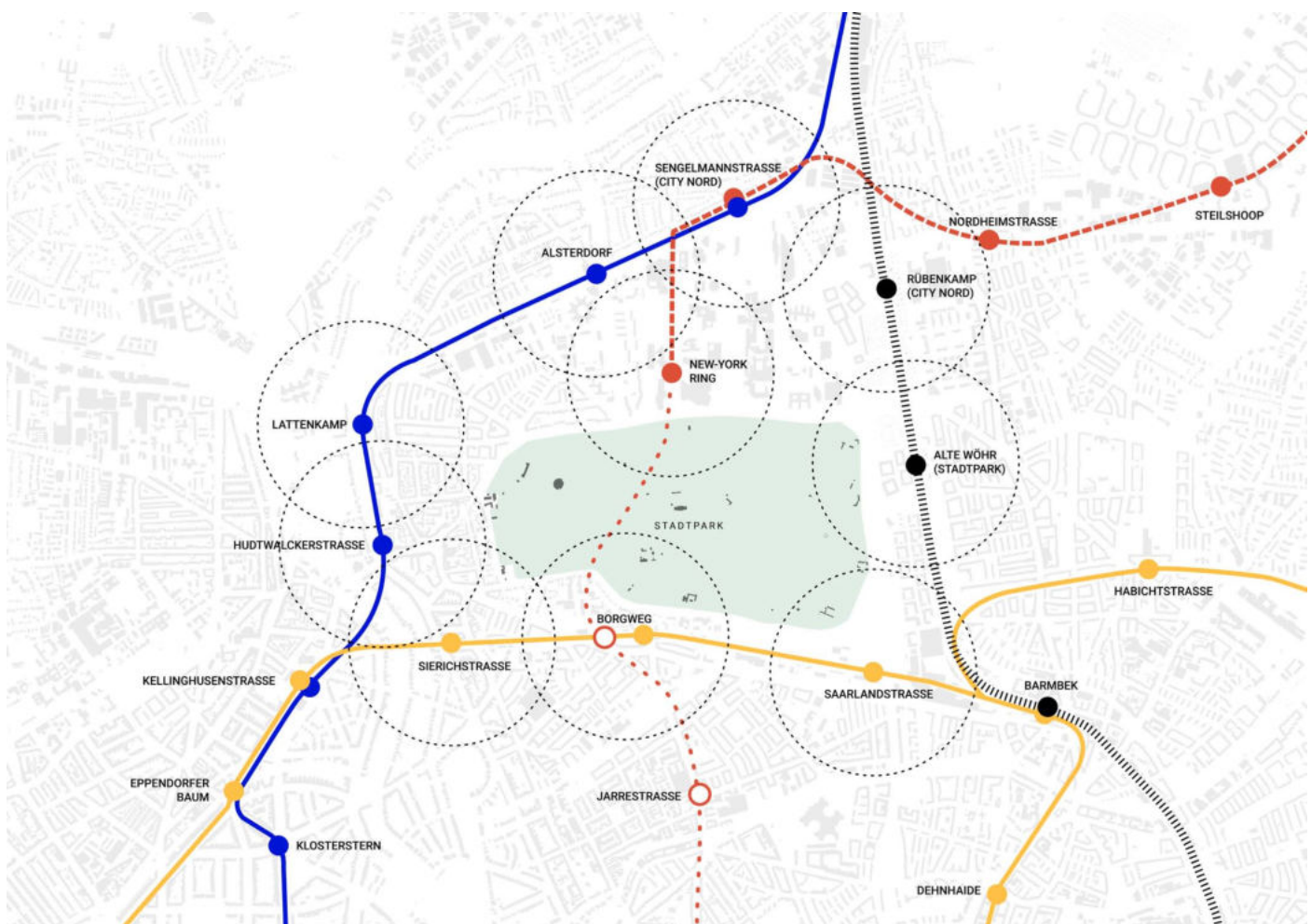
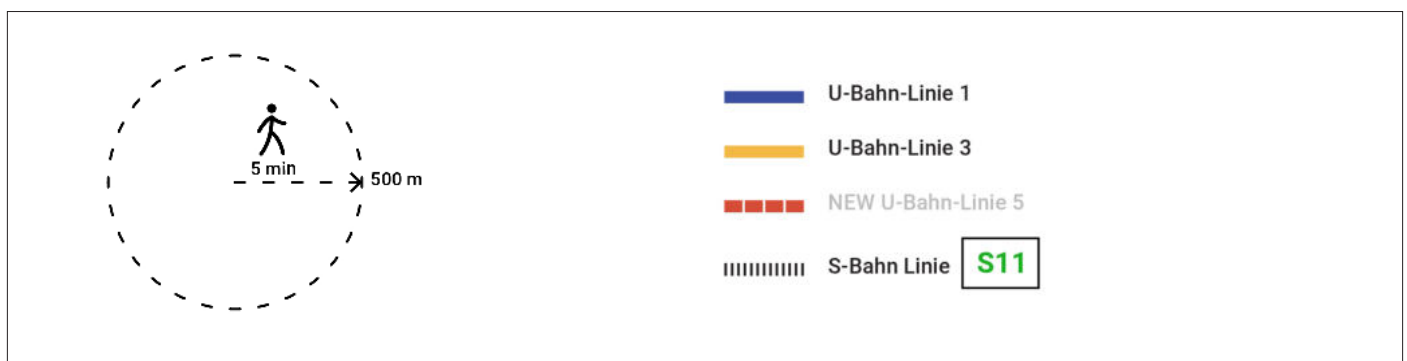
GRÜNSTRUKTUREN IM GESAMTEN UNTERSUCHUNGSGBEIT, STAND 2020

ERREICHBARKEIT

3.3.1 ÖPNV

Der Anschluss des Stadtparks an den ÖPNV ist als gut zu bewerten. Die Haltestellen Borgweg und Alte Wöhr sind nur 100 bis 300 Meter von Parkeingängen entfernt, die Haltestelle Saarlandstraße führt in 500 Metern zum Haupteingang am Modellbootbecken. Weitere sechs S- bzw U-Bahn-Haltestellen liegen in einer Entfernung von rund 500 bis 1.000 Meter.

Die geplante U5 wird mit ihrem Haltepunkt am Überseeering eine zusätzliche und enge Anbindung des derzeit vergleichsweise weniger gut versorgten Nordrand des Stadtparks gewährleisten. Eine geplante weitere U5-Haltestelle am Borgweg würde die bereits aktuell sehr gute Erreichbarkeit im Süden nochmals verstärken.

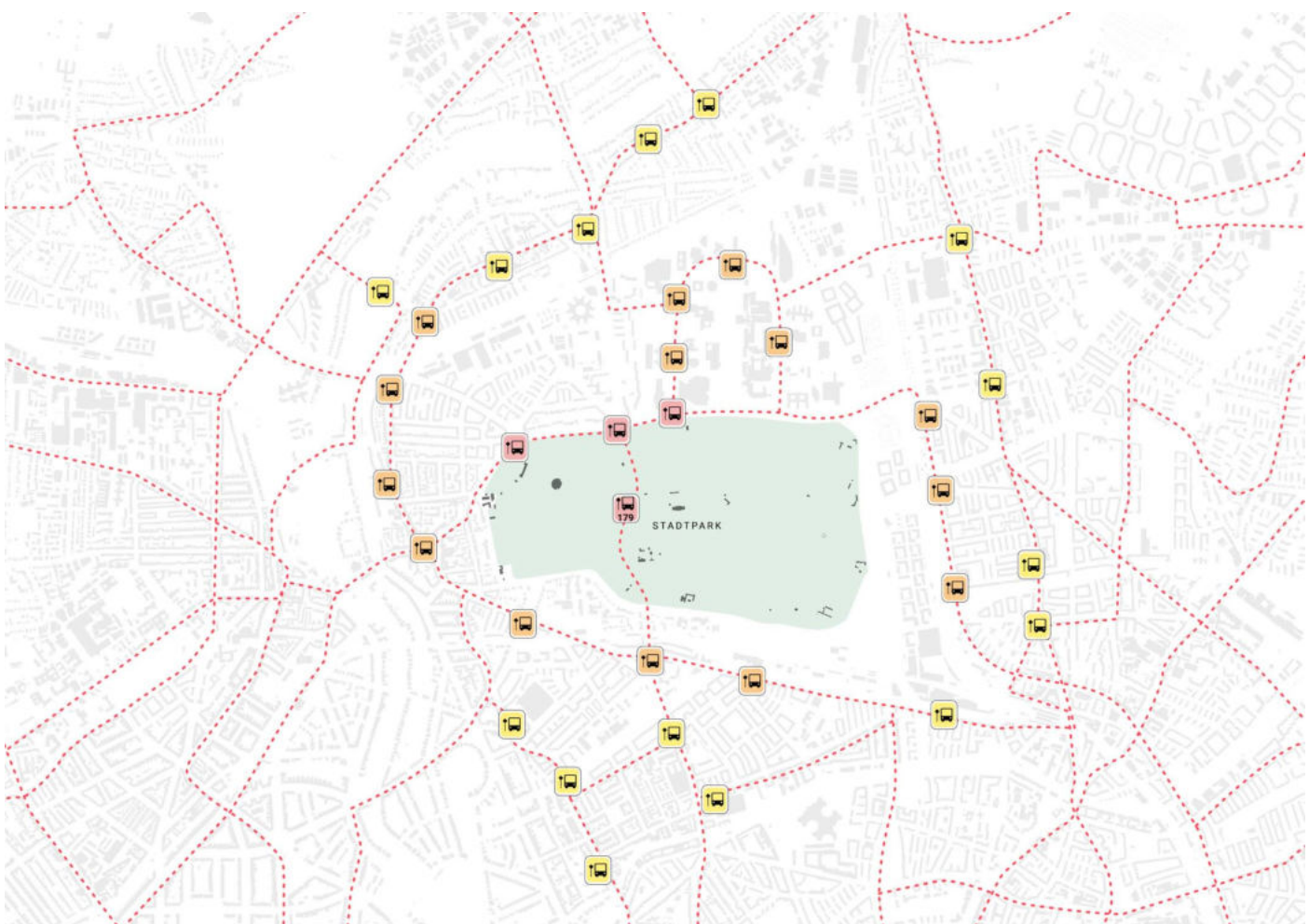


ANSCHLUSS AN DAS U- UND S-BAHNNETZ, STAND 2020

Streckenübersicht U5; 1920px-Karte_U5_Hamburg

ERREICHBARKEIT

Die Anbindung an den öffentlichen Busverkehr ist ebenfalls gut, wobei mit vier Haltestellen das direkte Umfeld bzw. der Stadtpark selbst vergleichsweise schlecht angebunden sind. Im dichteren Umfeld bis etwa 500 Meter Entfernung ist das Angebot mit vierzehn Haltestellen dagegen sehr gut und wird mit weiteren 15 Haltestellen in einer Entfernung bis zu rund 1.000 Metern ergänzt



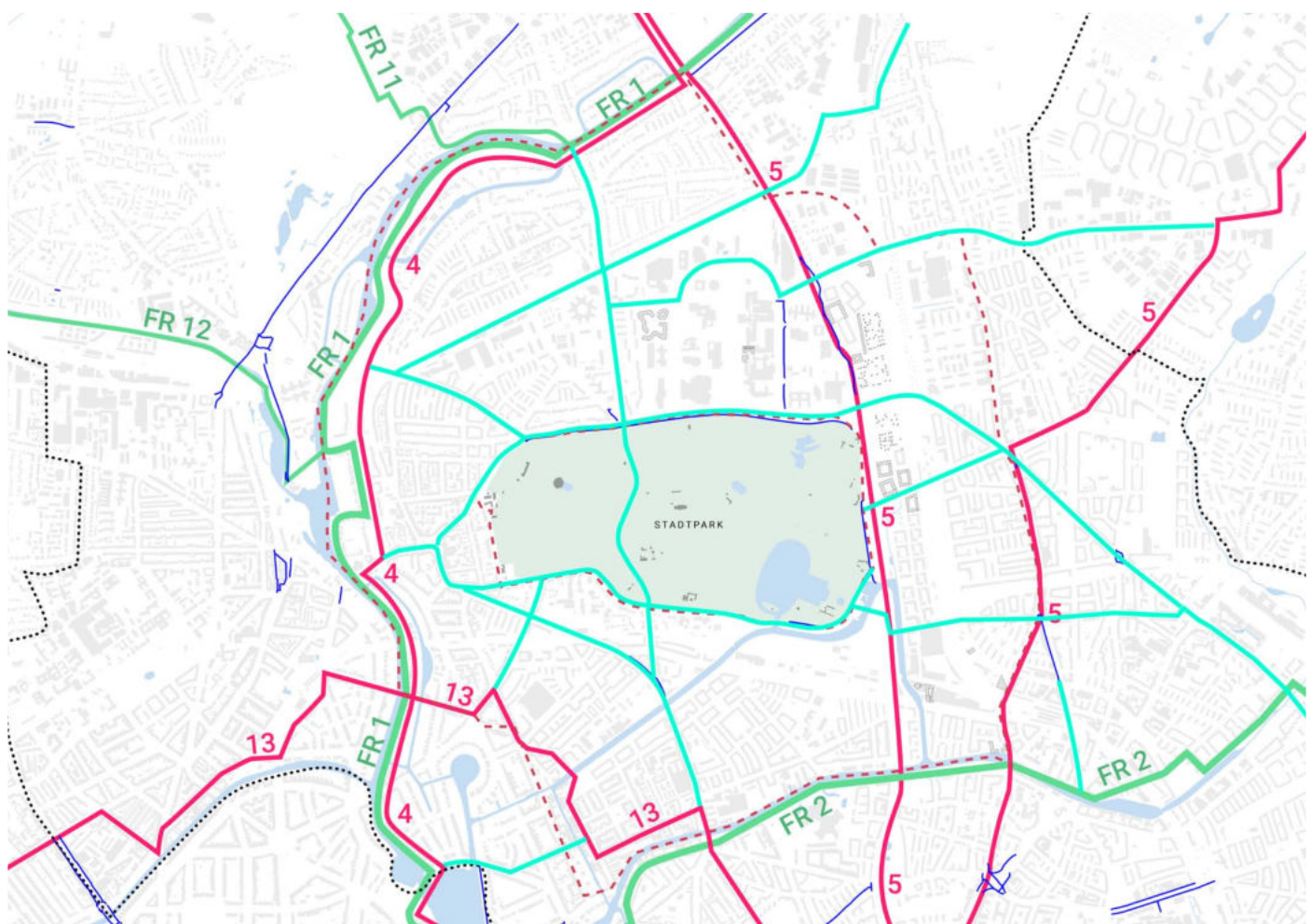
BUSANBINDUNG, STAND 2020

ERREICHBARKEIT

3.3.2 Fahrradverkehr

Die Veloroute 5 führt etwa in Nord-Süd-Richtung verlaufend direkt am Osten des Stadtparks vorbei. Die verbleibenden Parkränder im Norden, Süden und Westen sind nicht an eine Veloroute angebunden.

Auffällig ist das Fehlen einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Veloroute sogar im weiteren Umfeld des Stadtparks



VELO- UND FREIZEITROUTEN, STAND 2020

Streckenübersicht U5; 1920px-Karte_U5_Hamburg; <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>

ERREICHBARKEIT

Die derzeitige Nutzung der den Stadtpark umgebenden Straßen entspricht in etwa ihrer Bedeutung als Haupt- oder Nebenstraßen. Auffällig ist die Konzentration entlang des Alsterkanals (Veloroute 4).

Die bestehende Veloroute 5 gewinnt von der Höhe Jahnring nach Süden an Bedeutung.

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen



FREQUENTIERUNGSINTENSITÄT DES STADTPARKS UND SEINES UMFELDES MIT FAHRRÄDERN, STAND 2020

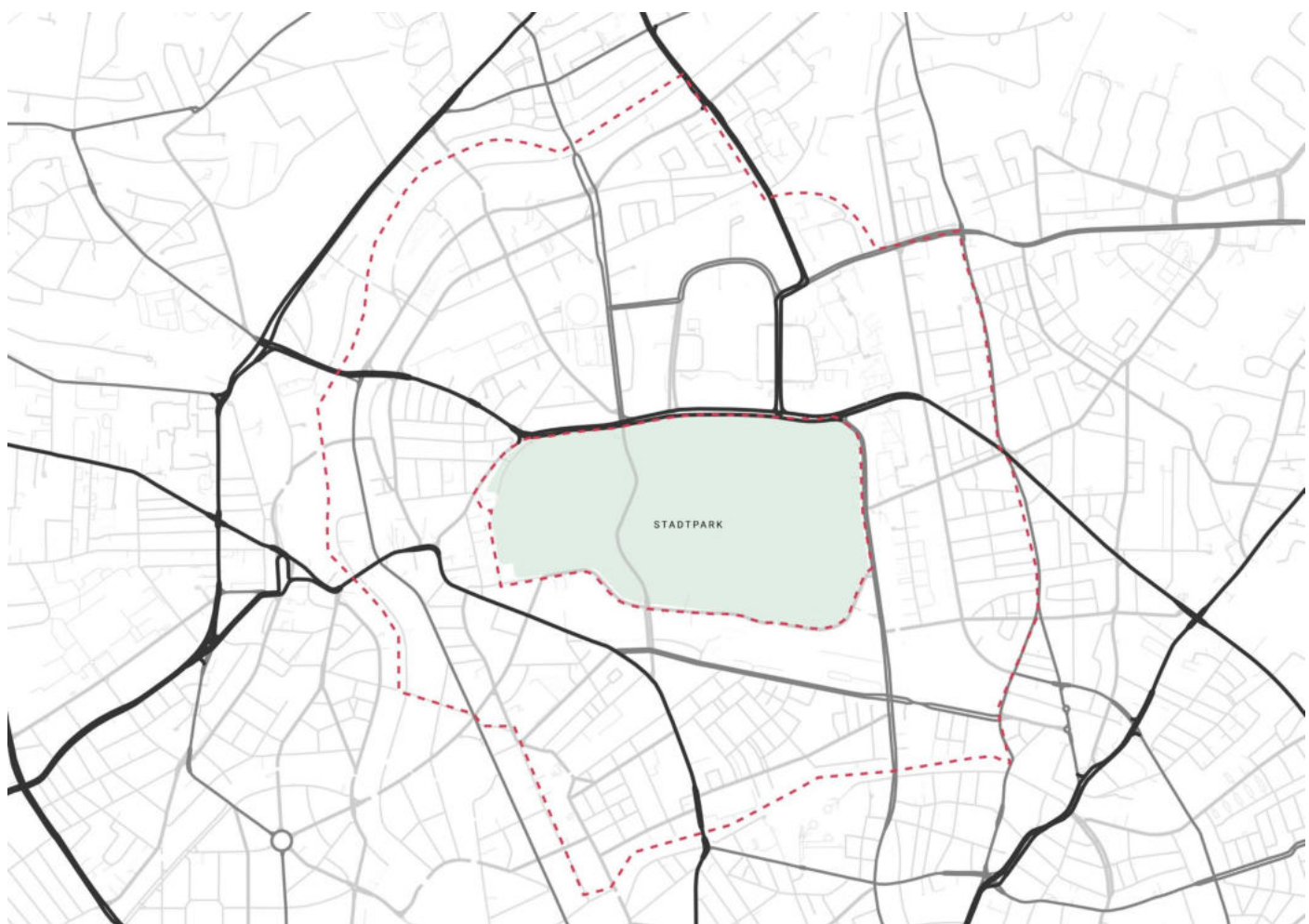
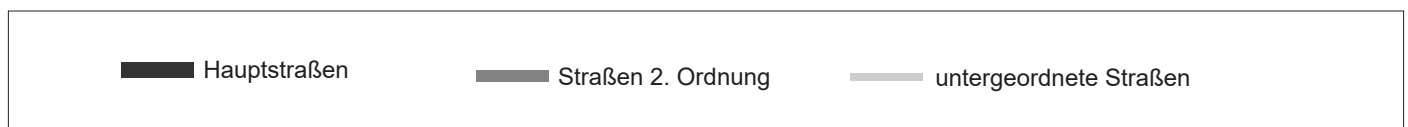
ERREICHBARKEIT

3.3.3 Straßensystem, Verkehrsdichte und -lärm

Im Norden grenzt der Stadtpark an den Ring 2, eine der meistbefahrenen Straßen der Stadt. Weitere Hauptstraßen führen in kürzerer Entfernung (im Süden) oder weiterer Entfernung (im Osten und Westen) am Stadtpark vorbei.

Mit der Otto-Wels-Straße führt eine Straße untergeordneter Bedeutung durch den Park. Die Straßendichte im direkten Umfeld des Parks ist zumeist gering, im weiteren Umfeld dagegen überwiegend hoch.

Als Straße 2. Ordnung tangiert die Saarlandstraße den östlichen Stadtparkrand, während die Hindenburgstraße aus Norden auf ihn zuführt. Die weiteren Straßen 2. Ordnung führen in kürzerer oder weiterer Entfernung am Stadtpark vorbei.

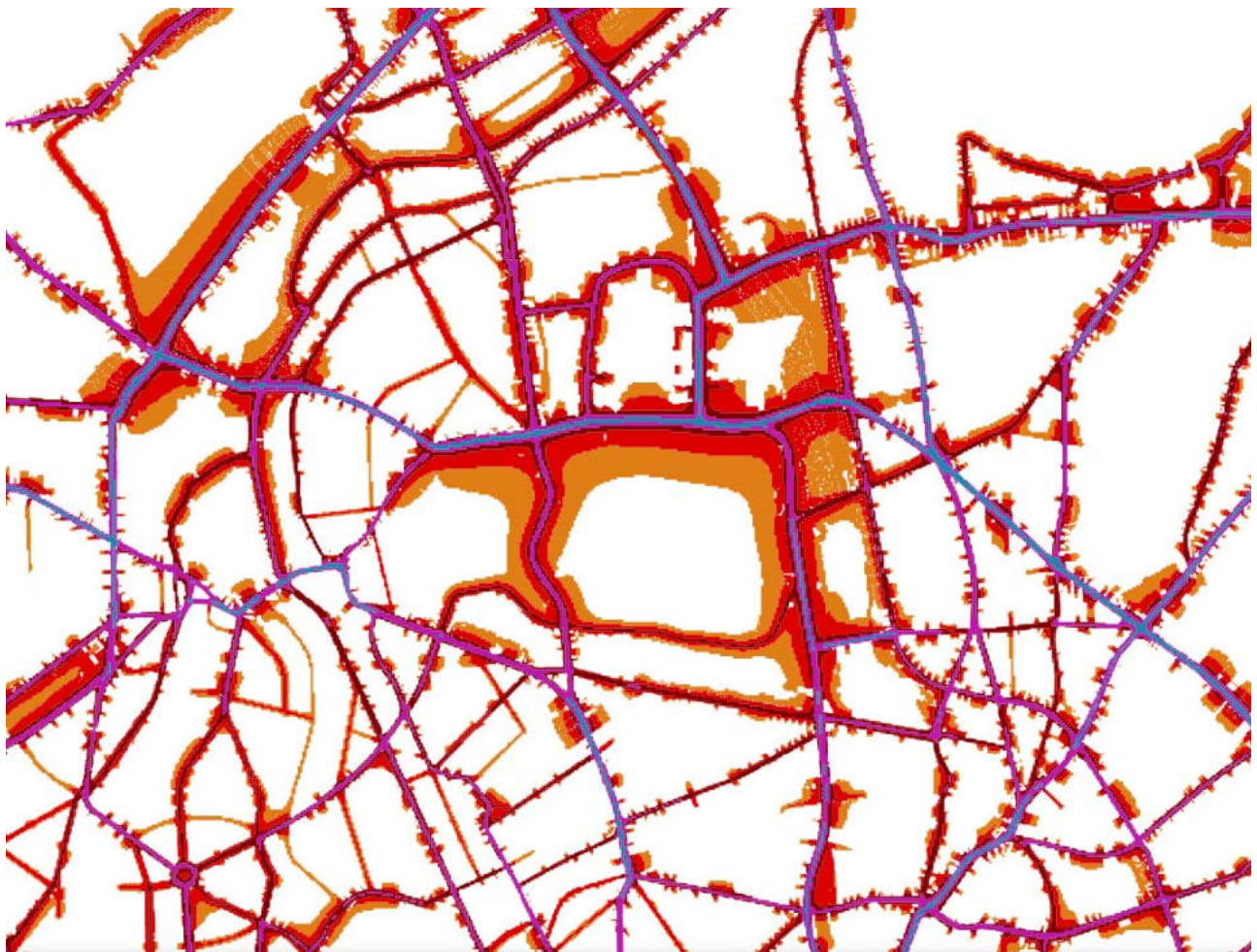
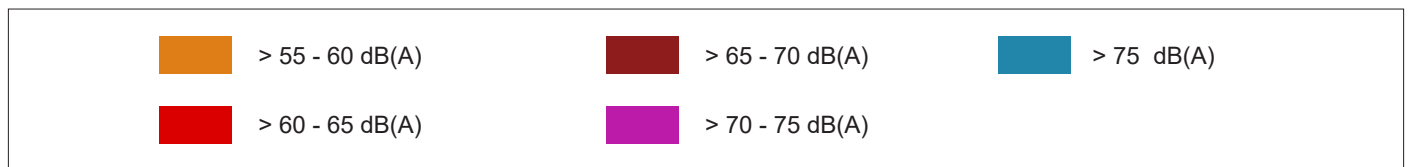


STRASSENSYSTEM, STAND 2020

ERREICHBARKEIT

Der Verkehrslärm im Stadtpark erreicht Stärken von bis zu 75 dB(A) nur in der Otto-Wels-Straße. Auffällig ist die weit in den Stadtpark reichende Lärmimmission aus Norden sowie entlang von Otto Wels-Straße und Saarlandstraße, während der Südwesten und Südosten des Stadtparks selten von Lärmbelastungen über 55 dB(A) erreicht wird.

Im weiteren Umfeld des Stadtparks werden auf den Hauptstraßen häufig Lärmpegel von über 75 dB(A) erreicht, die jedoch meist auf das engere Straßenumfeld begrenzt sind.



VERKEHRSMENGEN, STAND 2020

<https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>

3.3.4 Jogging

Die Frequentierung verschiedener Wege und Straßen durch Freizeit-Jogger zeigt eine erkennbare Intensivierung auf den im Stadtpark befindlichen Hauptwegen, überwiegend in den Randbereichen doch in nennenswertem Umfang auch auf den alten Corsowegen und Hauptachsen. Im näheren Umfeld des Stadtparks nimmt diese Frequentierung signifikant ab und verdichtet sich hauptsächlich im Westen entlang des Alsterflusses.

Da es sich bei den verfügbaren Daten nicht um eine statistisch nachprüfbar-repräsentative Erhebung handelt,¹ sind diese Einschätzungen nicht belastbar, decken sich jedoch mit den Erwartungen. Die Daten deuten darauf hin, dass der Stadtpark überwiegend als eigenständiger Laufbereich genutzt wird und seltener als Teilstrecke einer längeren Route, was durch seine relativ große Ausdehnung begründbar ist.

¹ <https://medium.com/strava-engineering/the-global-heatmap-now-6x-hotter-23fc01d301de>

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen



Strava Heatmap 01.09.2020








JOGGINGDICHTE, STAND 2020

BAUMILIEU

3.4.1 Bualter

Die Entstehungszeit historischer und bis heute zeitlich weitgehend homogener Baugebiete sowie Gebäude im Stadtpark vor 1950 lässt sich gruppenweise erfassen: Ältere Ensembles (z.B. in Winterhude-Uhlenhorst) datieren auf

das ausgehende 19. Jh., während die Stadt insbesondere in den 1920er und 1930er Jahren mit großen Backsteinsiedlungen (Jarrestadt, Barmbek-Nord, Braamkamp) dicht an den Stadtpark heranwuchs.

	Bestandsgebäude im Stadtpark, Bj. vor 1933		Städtebauliches Erhaltungsgebiet mit Bausubstanz überwiegend vor 1940
	Bestandsgebäude im Stadtpark, Bj. nach 1933		Städtebauliches Erhaltungsgebiet mit Bausubstanz überwiegend 1920er bis 1950er
	Verlorene hist. Hauptgebäude im Stadtpark		raumgreifende Baudenkmalhäufungen außerhalb städtebaulicher Erhaltungsgebiete mit Entstehungszeitraum
	Bestandsgebäude außerhalb des Stadtparks		



<https://geoportal-hamburg.de/go-online/Infrastruktur, Bauen und Wohnen/Denkmalkartierung Hamburg/ Baudenkmalstädtebauliche Erhaltungsverordnungen, FHHPEP 1995, Bualtersplan>

BAUALTER

3.4.2 Aktuelle bauliche Nutzung

Das Umfeld des Stadtparks ist insbesondere im Westen, Süden und Osten überwiegend von Wohnnutzung geprägt. Dienstleistungen prägen vor allem den Norden (City Nord, Polizei, Alsterdorfer Sporthalle) und stellenweise den

Süden. Gewerbe und Industrie sind meist nur auf kleinere Gebäudeensembles beschränkt. Transport und Verkehr prägt vor allem den Bahnstandort im Südosten des Untersuchungsgebiets.

 Wohnen: bestehende / geplante Gebäude	 Sonderfall Kleingarten: bestehende / geplante Gebäude
 Dienstleistungen: bestehende / geplante Gebäude	 Gewerbe und Industrie: bestehende Gebäude
 Dienstleistungen und Wohnen: geplante Gebäude	 Transport und Verkehr: bestehende Gebäude









BAUNUTZUNGEN, STAND 2020

3.4.3 Laufende und geplante Bauentwicklungen

Das flächenmäßig bedeutendste Bauprojekt ist das Wohn- und Kleingartengebiet „Pergolenviertel“ nördöstlich des Stadtparks. In den Bauvorhaben „Ipanema“ und „Zentrale Zone City Nord“ in der City Nord zeigt sich ebenfalls die

aktuelle Tendenz zur Nutzungsdurchmischung. Die Bauvorhaben „Wiesendamm“, „Barmbeker Gleisbogen“ und „Hufnerstraße“ sind demgegenüber von eher untergeordneter Bedeutung.

	Bestehende Gebäude		Geplante Gebäude für Kleingärten
	Geplante Gebäude für Wohnen		Geplante Gebäude für Wohnen und Dienstleistung
	geplante Gebäude für Dienstleistungen		Geplante Wege und Plätze



BAUENTWICKLUNGEN, STAND 2020

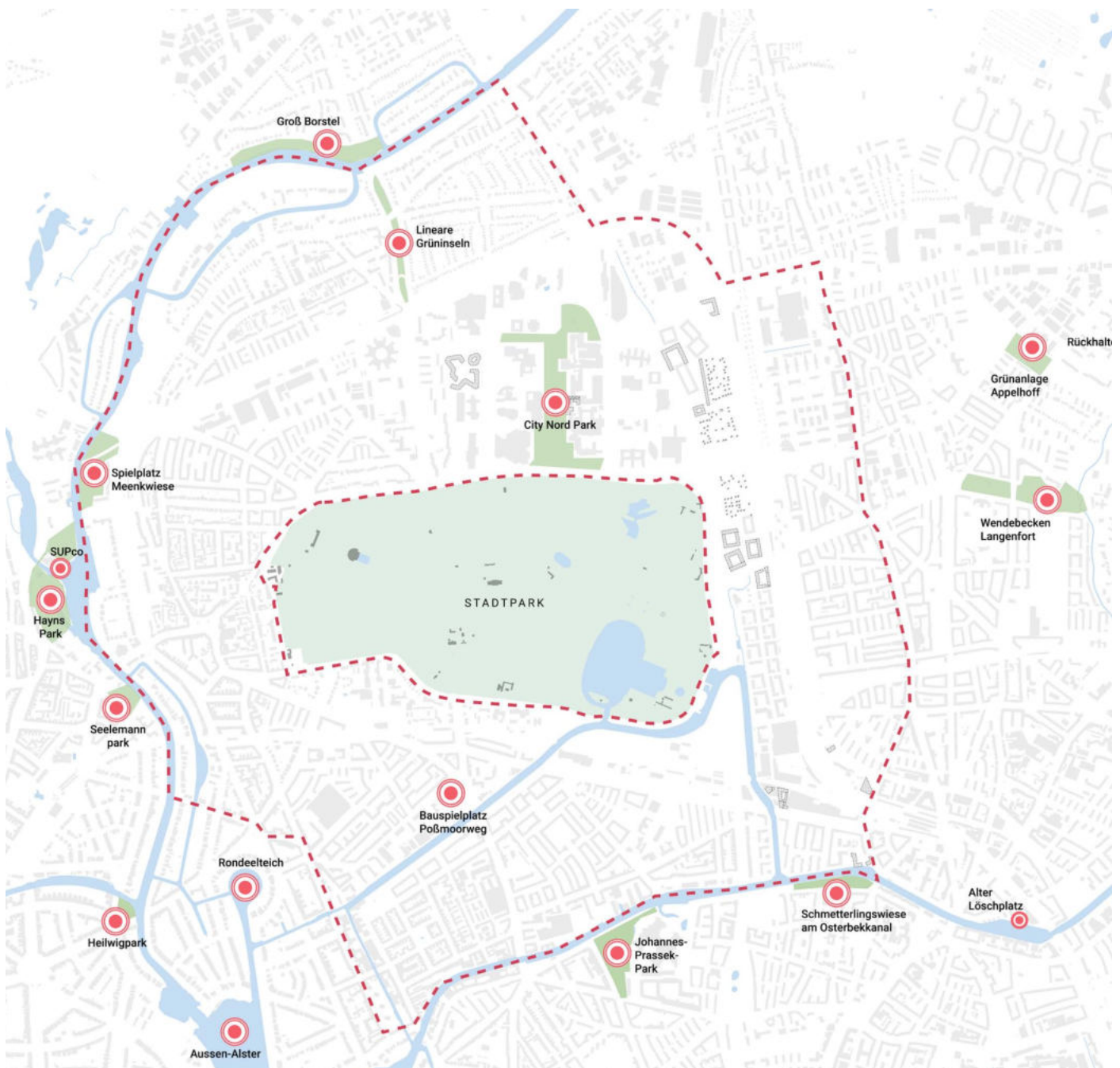
B-Plan Barmbek-Nord 38B-Plan Barmbek-Nord 41B-Plan Barmbek-Nord 60B-Plan Winterhude 70B-Plan Winterhude 71B-Plan Winterhude 81/Barmbek-Nord 81 ergänzende Angaben Bezirksamt Hamburg-Nord

SOZIALE INFRASTRUKTUR

3.5.1 Hot Spots

Im weiteren Umfeld des Stadtparks stellen vor allem die ausgedehnteren Grün- und Wasserflächen die wichtigsten Aufenthaltsgebiete zur Erholung dar. Bedingt durch den Alsterfluss und den Osterbekkanal verdichten sie sich im Süden und Westen linear, während der Osten und Norden - mit der bedeutenden Ausnahme der City Nord - weniger dieser Orte aufweisen.

Im direkten Umfeld des Stadtparks stellt die zentrale Grünzone der City Nord die einzige stärker frequentierte größere Freifläche dar.



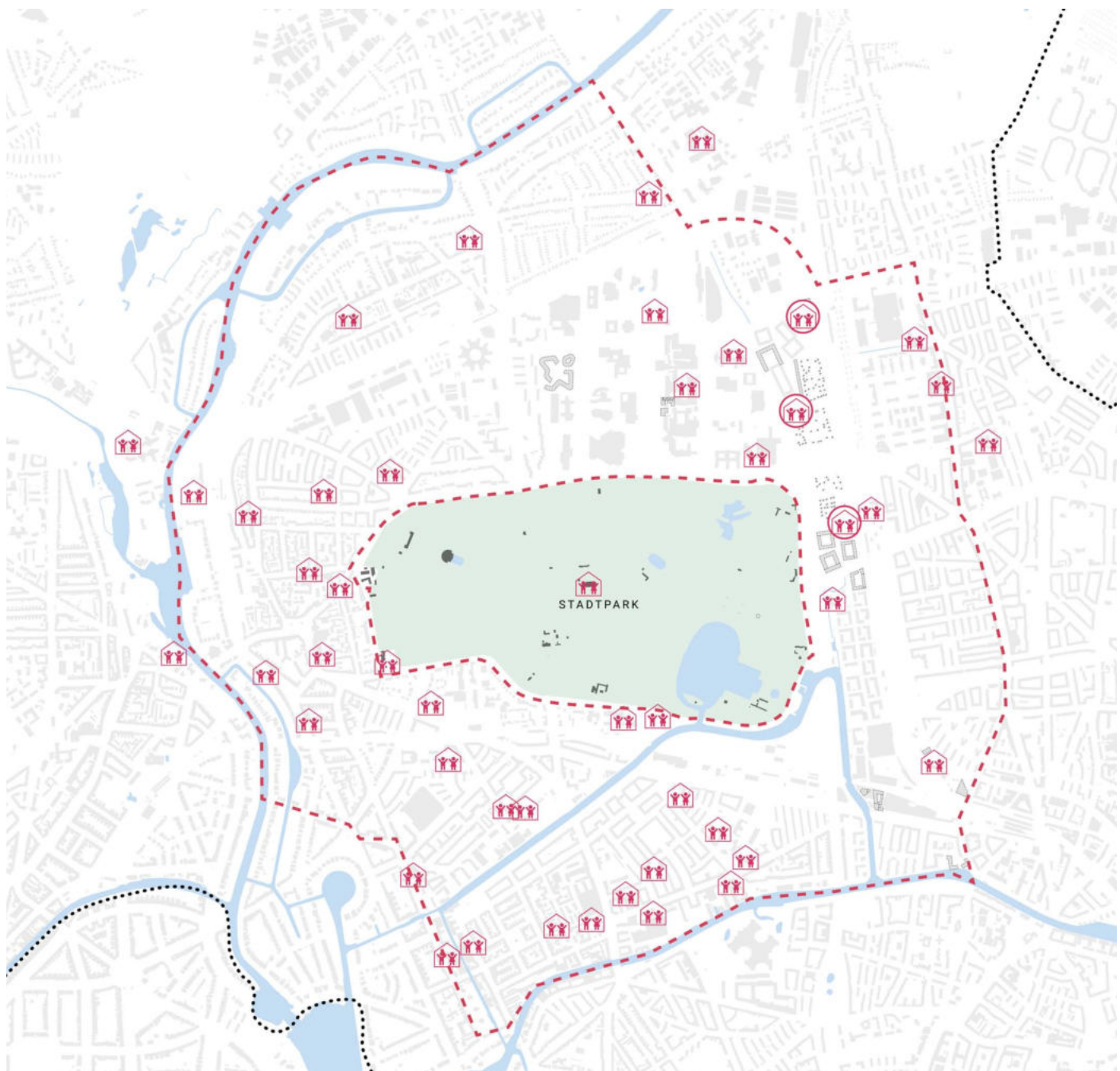
DURCH HOHE NUTZUNGSZAHLEN GEPRÄGTE FREIRÄUME, STAND 2020

SOZIALE INFRASTRUKTUR

3.5.2 Kindertagesstätten

Die Kitas sind überwiegend im Westen und Süden verteilt und entsprechen der Verteilung von Wohnnutzung. Im Norden und Osten dünnt sich der Bestand stark aus. Die

Nähe zum Stadtpark scheint keine Rolle bei der Verteilung zu spielen.



BESTEHENDE KITAS, STAND 2020

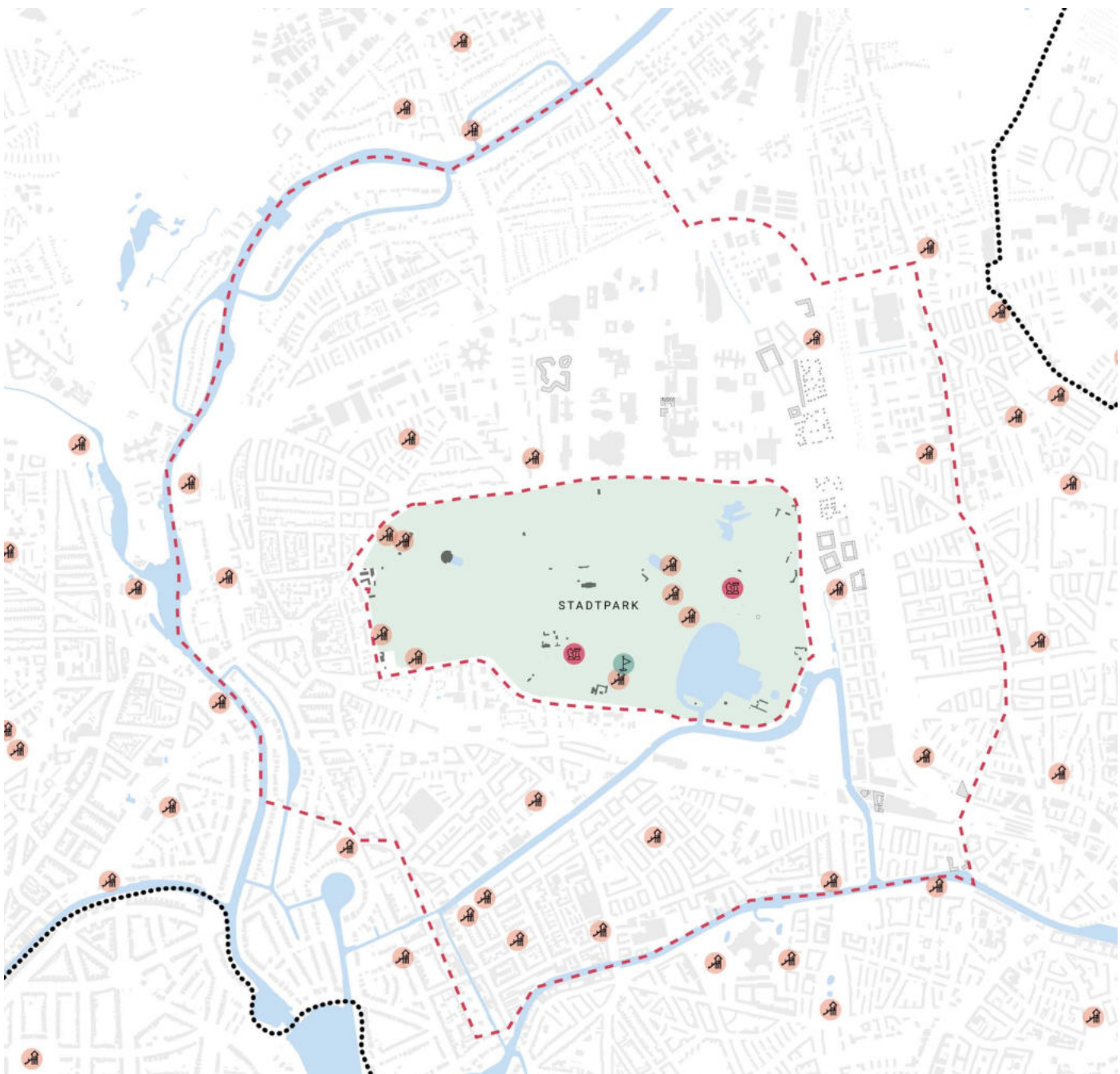
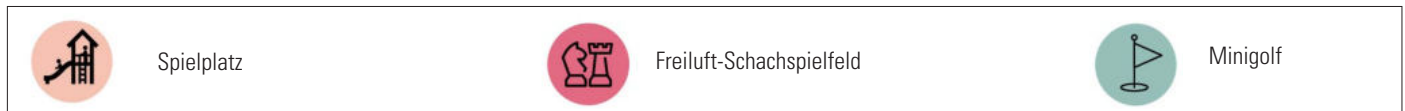
SOZIALE INFRASTRUKTUR

3.5.3 Spielplätze und Freizeitangebote

Im Norden sind kaum Spielplätze vorhanden. Es ist anzunehmen, dass der Bedarf sich künftig durch eine Durchmischung von Gewerbe- und Bürostandorten (z.B. City Nord) erhöhen wird.

Nach Westen, Osten und Süden sind Spielplätze annähernd gleichmäßig um den Park herum verteilt.

Im Osten kann durch den Bau des Pergolenviertels der Bedarf an zusätzlichen Spielplätzen auch im Stadtpark vermutet werden, wird jedoch durch Anlage eines Spiel- und Bolzplatzes im eigenen Viertel sowie den unmittelbar südlich an der Alten Wöhr angrenzenden Spielplatz gedeckt werden.



SPIELPLÄTZE UND FREIZEITANGEBOT, STAND 2020

SOZIALE INFRASTRUKTUR

3.5.4 Sportanlagen

Im Stadtpark konzentrieren sich die Sporteinrichtungen des Untersuchungsraums deutlich. Die an den Park angrenzenden Gebiete weisen nur vereinzelt Sporteinrichtungen aus.



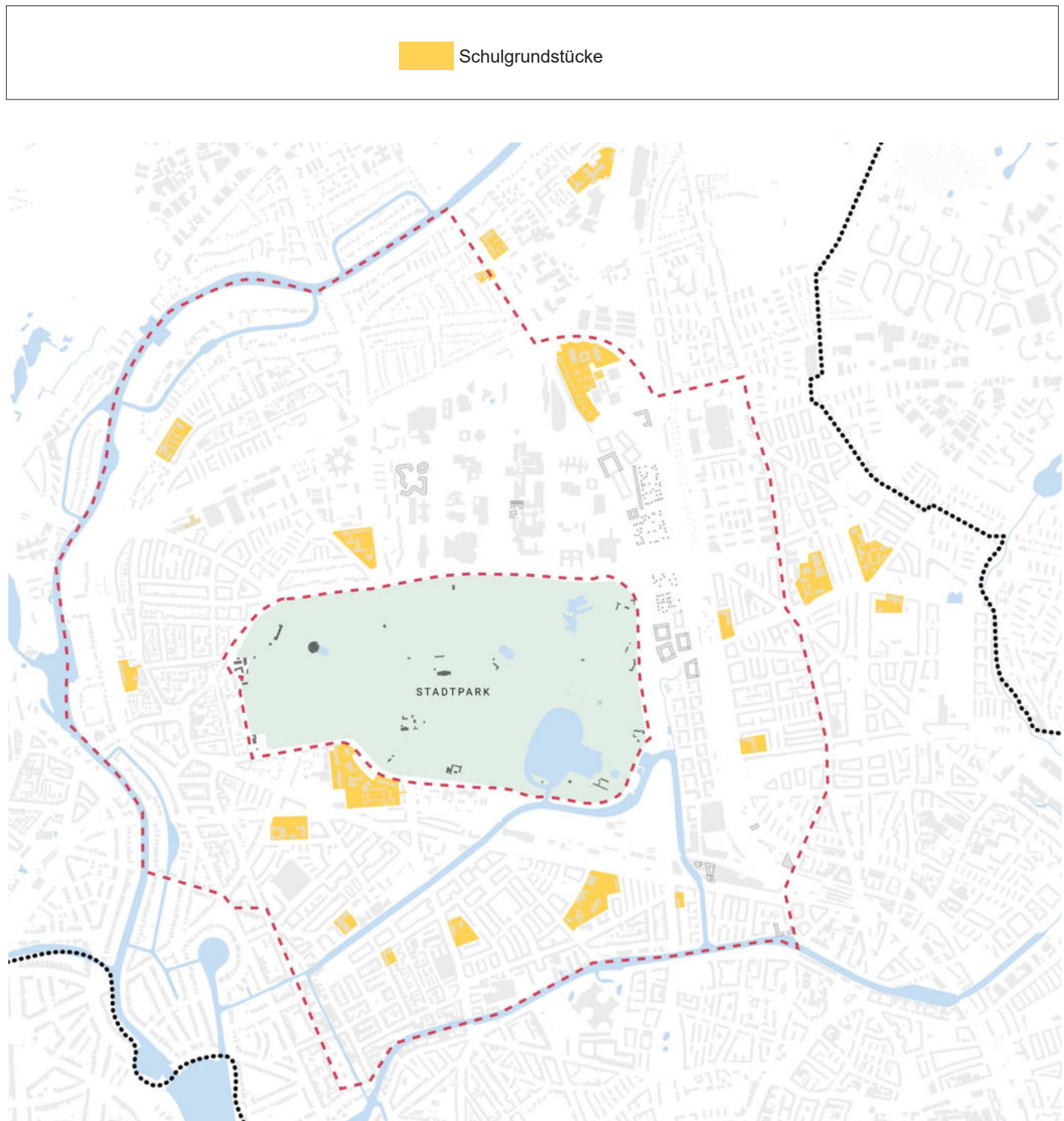
SPORTANLAGEN, STAND 2020

SOZIALE INFRASTRUKTUR

3.5.5 Schulen

Schulen sind relativ gleichmäßig über das Untersuchungsgebiet verteilt, eine mit dem Stadtpark zusammenhängende Häufung ist nicht erkennbar.

Im Süden dem Stadtpark direkt benachbart liegt die Heinrich-Hertz-Schule, im Norden nur etwas entfernt vom Stadtpark die Carl-Cohn-Schule

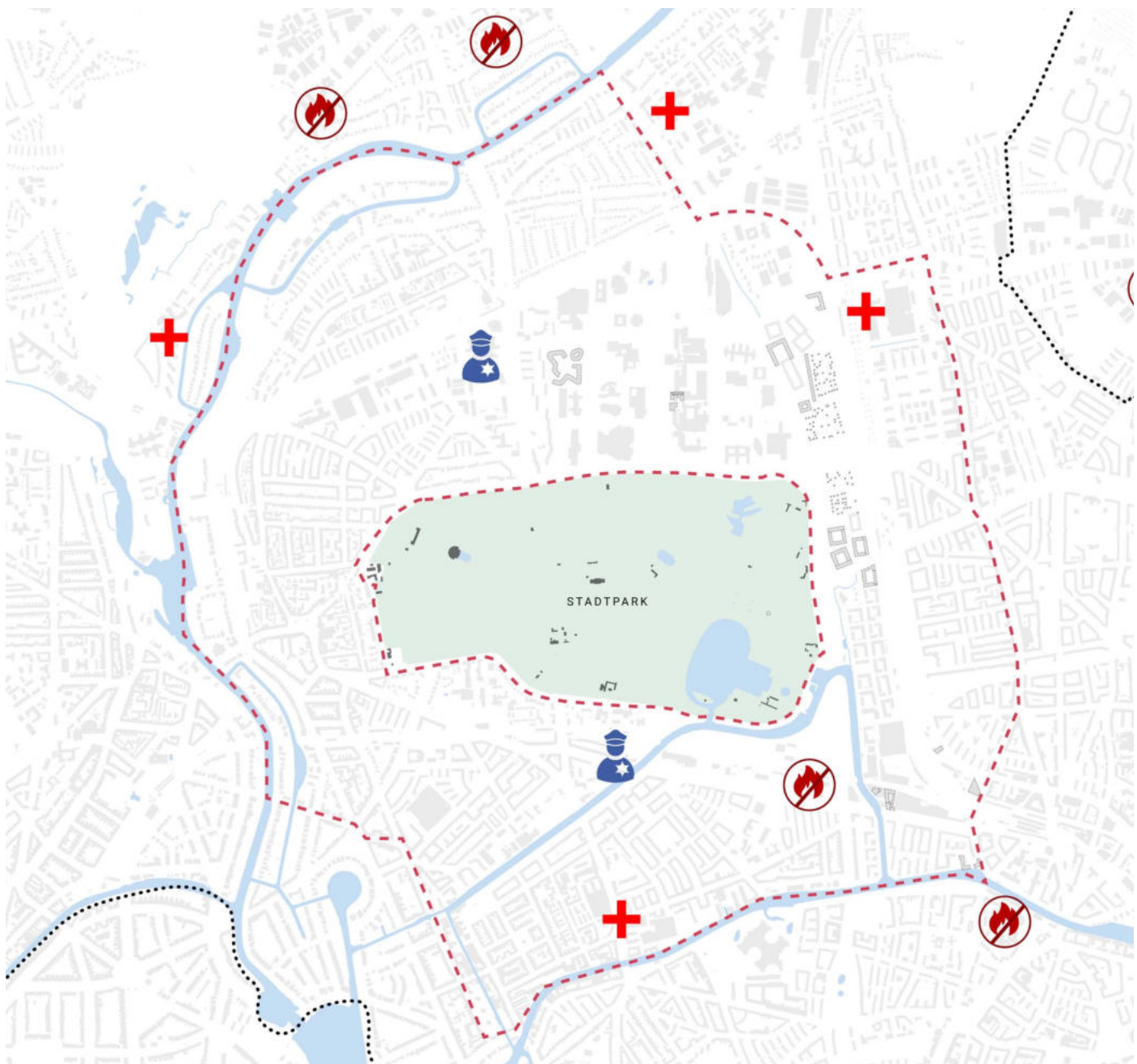
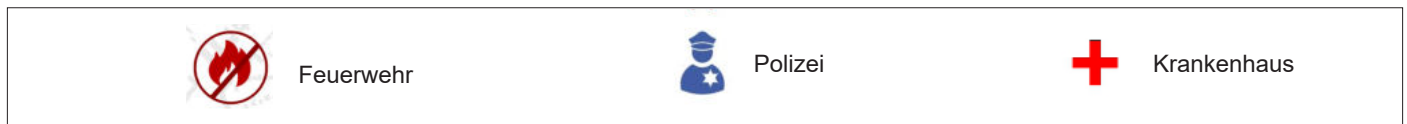


BESTEHENDE SCHULFLÄCHEN, STAND 2020

SOZIALE INFRASTRUKTUR

3.5.6 Krankenhäuser/ Polizei/ Feuerwehr

Krankenhäuser, Polizei- und Feuerwehrstationen sind im gesamten Untersuchungsgebiet verteilt. Für Einsatzfahrzeuge und Rettungskräfte hat die Otto-Wels-Straße eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Nordseite und der Südseite des Stadtparks und angrenzender Gebiete.

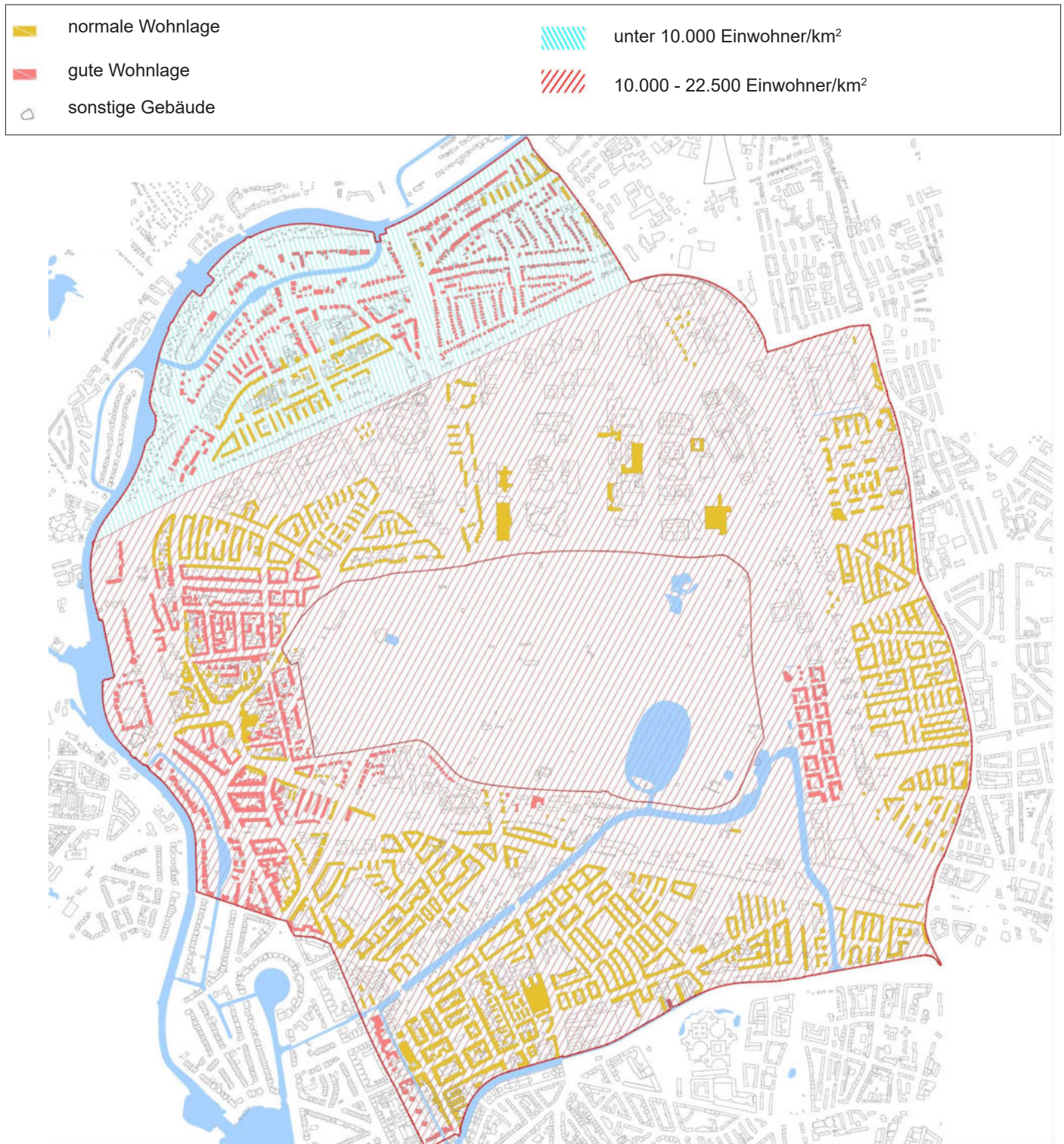


BESTEHENDE EINRICHTUNGEN VON KRANKENHÄUSERN, POLIZEI UND FEUERWEHR, STAND 2020

3.5.7 Wohnlage und Bevölkerungsdichte

Die Bevölkerungsdichte im Untersuchungsgebiet liegt im Allgemeinen zwischen 10.000 und 22.500 Einwohnern pro km^2 (Hamburger Durchschnitt sind ca. 2.500 Einwohner/ km^2 .), also in einem bevölkerungsreichen Umfeld. Lediglich

im Nordteil, der „Gartenstadt Alsterdorf“, liegt die Einwohnerdichte unter 10.000 Einwohner/ km^2 .



WOHNLAGEN UND BEVÖLKERUNGSDICHTE, STAND 2020

Als steckbriefartige Zusammenfassung der vorangegangenen Bestandsaufnahme werden im Folgenden die aus Gutachtersicht wichtigsten Erkenntnisse, hier als „Stadtpark-DNA“ bezeichnet, nochmals resümiert:

NUTZUNGS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

4.1.1 Flächeninanspruchnahme (gerundet)

Wiesenflächen	42%
Waldflächen	36%
Sportflächen	9%
Wasserflächen	7%
Privatflächen	4%
Spielplätze	2%



FLÄCHENVERTEILUNG

4.1.2 Nutzbarkeit öffentlich/privat (gerundet)

öffentlich nutzbare Flächen	149 ha
nicht öffentlich nutzbare Flächen	21 ha



NUTZBARKEIT

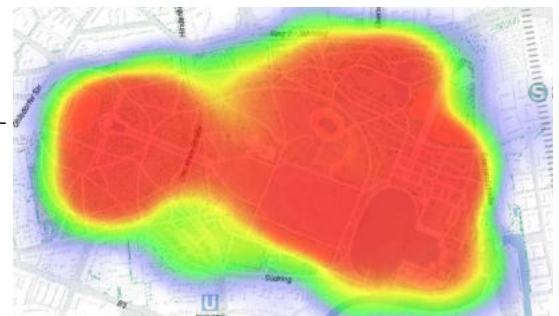
4.1.3 Hauptnutzungen (gerundet)

Spazieren	75%
Entspannen	50%
Sport*	50%
Freunde treffen	50%
Picknick/Grillen	21%
Gastronomiebesuch	20%
Veranstaltungsbesuch	19%
Spielen	18%

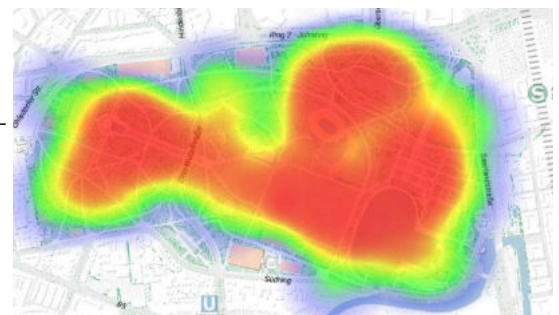
*davon Hauptsportarten (gerundet)

Jogging	57%
Radfahren	27%
Schwimmen	12%
Gymnastik/Fitness	9%
Wassersport	8%
Beachvolleyball	8%
Krafttraining	7%
Frisbee o.ä.	7%
Tennis	7%
Hockey	6%

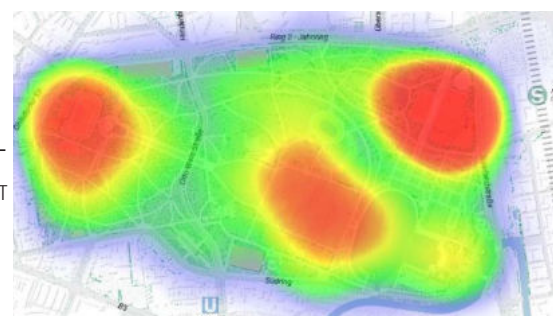
SCHWERPUNKT-
BEREICHE
SPAZIEREN



SCHWERPUNKT-
BEREICHE
ENTSPANNEN



SCHWERPUNKT-
BEREICHE
SPORT



WEGESYSTEM

4.2.1 Wegenetz

- Das Wegenetz beruht weitgehend auf der bauzeitlichen Konzeption von 1914

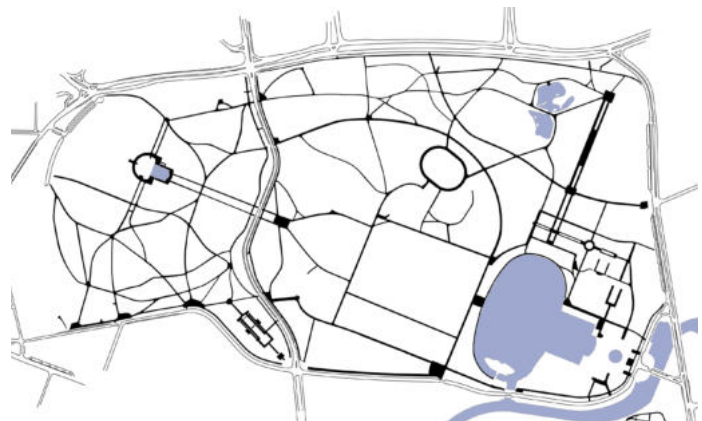
4.2.2 Verkehr

- Motorisierter Verkehr im Park hauptsächlich in der Otto-Wels-Straße mit Nutzungsbeeinträchtigung für Parkbesuchende
- Motorisierter Verkehr mit Lärmeintrag überwiegend im Norden
- Ruhender Verkehr hauptsächlich im Nordwesten, Osten und Süden des Parks sowie in der Otto-Wels-Str, stark frequentiert durch Dauerparker
- Fahrradnutzung im Schritttempo wird unter dem Gebot der Rücksichtnahme auf andere Erholungssuchende geduldet
- Die PEP-Fortschreibung verortet fahrradgeeignete Wege nur teilweise auf alten Corsostraßen (orange)

4.2.3 Barrierefreiheit

- Die Parkwege sind weitgehend schwellenlos
- Hauptwege häufig mit Asphaltbelag oder Grandbelag ausgeführt
- Nebenwege überwiegend als Granddecke, im Winterhalbjahr eingeschränkt mit Rollstühlen oder Gehhilfen nutzbar

- — — — — Für Radfahrer geeignete Wege
- • • • • Veloroute 5
- Fahrradleihstation
- für Fahrräder gut nutzbare Korsoweg
- für Fahrräder optimierbare Korsowege



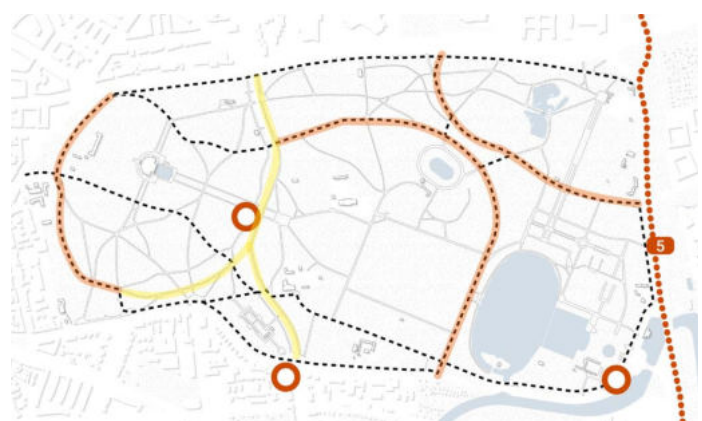
WEGENETZ



LÄRMBELASTUNG



STELLPLÄTZE

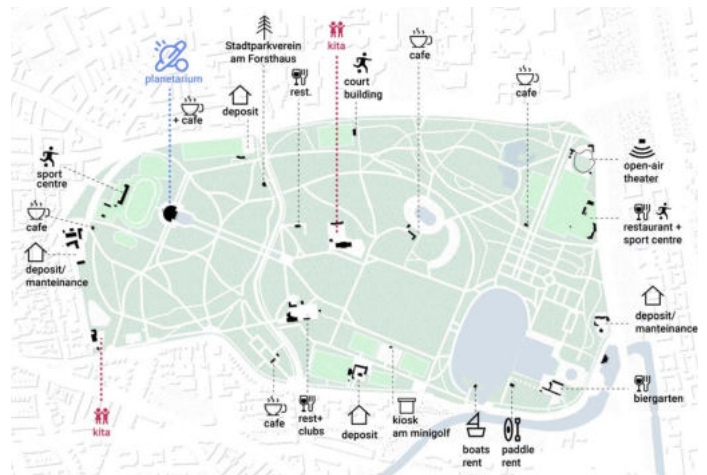


FAHRRADGEEIGNETE WEGE

BAULICHE UND TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

4.3.1 Gebäude

- im Park sind zahlreiche Einzelgebäude mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten verteilt
- das gastronomische Angebot reicht vom Kiosk über Biergärten bis zum Café und Restaurant



GEBÄUDE IM PARK

4.3.2 Toiletten

- eine öffentliche WC Nutzung wird für Parkbesucher gegen geringes Entgelt ermöglicht, ist jedoch auf die Gastro-Öffnungszeiten beschränkt
- ein flächendeckendes, ganzjährig verlässliches WC-Netz wird von vielen Parkbesuchern als fehlend beklagt



WC-ANGEBOT IM PARK

4.3.3 Beleuchtung

- die meisten Hauptwege sowie die den Stadtpark begrenzenden Fußwege sind ab der Dämmerung beleuchtet,
- Nebenwege sind nur im Ausnahmefall beleuchtet
- fehlende Beleuchtung wird von vielen Parkbesuchern als ein Hauptmangel empfunden



BELEUCHUNG IM PARK

DENKMALSCHUTZ

- Der gesamte Stadtpark, einschließlich des ehemaligen Anzuchtgartens, des waldartigen Geländestreifens östlich der Saarlandstraße sowie des nördlichen Borgwegs, ist denkmalgeschützt
- die stärker denkmalpflegerisch orientierten Pflege- und Entwicklungspläne (1995 und 2004) empfehlen eine stärkere Annäherung an die bauzeitliche, geometrisch formale Gestaltung, betreffend insb. Wegeführungen, Baumpflanzungen und Eingangsbereiche.

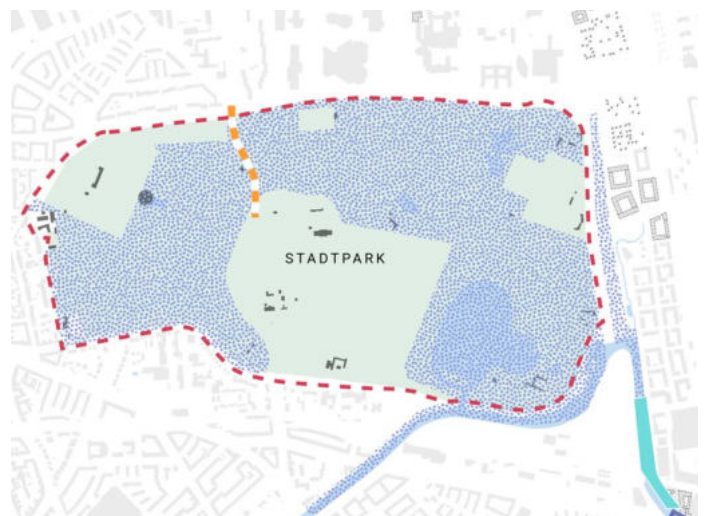


DENKMALSCHUTZ

ARTEN- UND BIOTOPSCHUTZ

4.5

- Über die Hälfte der Stadtparkfläche zählen zu den Flächen für Arten- und Biotopschutz (AuBS) als Teil des geltenden Landschaftsprogramms.
- Größere Teilbereiche davon, hauptsächlich waldartige Gebiete in der Nordhälfte des Stadtparks, sollen gemäß geltendem Pflege- und Entwicklungsplan künftig störungsfreie Zonen darstellen.
- Größere Wiesenflächen, ebenfalls in der Nordhälfte des Stadtparks, sollen gemäß geltendem Pflege- und Entwicklungsplan künftig ein biodiversitätsförderndes Mahdregime erhalten.
- Für die Otto-Wels-Straße ist gemäß geltendem Pflege- und Entwicklungsplan eine schrittweise Verkehrsreduzierung, langfristig die vollständige Schließung für den Durchgangsverkehr vorgesehen.



BIOTOPFLÄCHEN



PFLEGE- UND ENTWICKLUNGSPLAN 2020

RESÜMEE AUS BESUCHERBEFRAGUNG

5.1

- Der Stadtpark wird weit überwiegend als positiv empfunden
- Hauptproblemfelder sind unzureichende Beleuchtung und fehlende öffentliche WCs
- Es werden mehr naturnahe Räume gewünscht
- Nutzungskonflikte der Parkbesucher untereinander sind relativ selten

RESÜMEE AUS STAKEHOLDER-WORKSHOP

5.2

- Sportvereine wünschen mehr Vernetzung und Konfliktmanagement untereinander
- Sportvereine wünschen Nutzungsausweitungen
- Kultureinrichtungen wünschen mehr Vernetzung untereinander
- Kultureinrichtungen wünschen ein gemeinsames Kulturkonzept/ eine neue „Kulturachse“ im Stadtpark
- Kultureinrichtungen wünschen moderne Informationsstruktur (z.B. Kultur-App)
- Kultureinrichtungen wünschen mehr kleinräumig/temporär wirksame Formate (Singen im Stadtpark, Artist in Residency)
- Gastronomen wünschen mehr Vernetzung untereinander bzw. eine externe Leitstelle
- Gastronomen beklagen ein unzureichendes Leitsystem zur Auffindbarkeit ihrer Häuser
- Gastronomen wünschen intensivere Wegebeleuchtung
- die Spiel- und Freizeiteinrichtungen wünschen mehr Beleuchtung und Bedachungen
- die Spiel- und Freizeiteinrichtungen wünschen eine bessere Erreichbarkeit für Fahrräder, Roller und die Alstertouristik
- die Spiel- und Freizeiteinrichtungen halten eine tageszeitlich begrenzte öffentliche Nutzung privater Spielplätze für möglich
- die Spiel- und Freizeiteinrichtungen halten eine gemeinsame Flächennutzung von Sportvereinen/privaten Nutzergruppen und Bäderland für möglich

RESÜMEE AUS GESPRÄCHEN MIT DER VERWALTUNG

5.3

- Die Grünverwaltung registriert eine Übernutzung der Wege sowie der naturnahe Bereiche im Sierichschen Gehölz in den Corona-Jahren 2020/2021
- Beschränkung wachsenden Exklusivnutzungsansprüche
- Abwehr von erholungs- oder denkmalunverträglichen baulichen Erweiterungs- und Sondernutzungswünschen
- ästhetische Aufwertung des Auftaktbereichs im Areal von Bäderland
- Verringerung der Barrierewirkung der Otto-Wels-Straße im Bereich der Hauptachse
- Abwehr von Nutzungskonflikten infolge zunehmenden Radverkehrs im Park
- denkmalgerechter und verwaltungstechnisch leistbarer Umgang mit zukünftig erwartbaren Ausfällen historischer Baumensembles
- die Aufstellung einer neuen Traglufthalle im Stadtpark wird aus Denkmalschutzgründen abgelehnt

RESÜMEE AUS AKTUELLEN PLANUNGEN

5.4

- Flächig wirksame ökologische Aufwertung hauptsächlich im nördlichen Wiesenbereich des Stadtparks und der Otto-Wels-Str. geplant
- zukünftig neue Besucherströme im Zuge des U-Bahn-Ausbaus aus Bereich Jahnring erwartbar

RESÜMEE AUS PLANUNGS-AUFTRAG /
EIGENER ANALYSE DER GUTACHTER

5.5

- Binnenerweiterung des Stadtparks ist hauptsächlich auf privat genutzten Flächen (Bäderland, Ballin-Stiftung) vorstellbar.
- Eine weitere Konversion der verbliebenen Betriebshöfe zu öffentlichen Parkflächen wird nicht prinzipiell ausgeschlossen, jedoch wird die räumliche Bindung eines festen Personalstamms und die damit verbundene Pflegequalität als höher bewertet, als durch Auslagerung zu erwartenden Flächengewinne
- derzeit ungenutzte Erweiterungsflächen für öffentliche Grünflächen sind im Untersuchungsgebiet nicht erkennbar
- Nutzungserweiterungen für Freizeit und Erholung sind im Bereich von Straßen (Südring, Otto-Wels-Str, Hindenburgstr.) vorstellbar
- Die Bereiche des Stadtparks zwischen Saarlandstraße und Pergolenviertel schöpfen ihr Erholungspotential derzeit voll aus. Hier sind zusätzliche Nutzungsangebote erst sinnvoll, wenn sich die Verkehrsbelastung der Saarlandstraße deutlich reduziert hat
- Die der historischen Stadtparkfläche durch Konversion zu Kleingärten entzogenen Flächen Anzuchtgarten sind langfristig bei erneuter Umnutzung dem Stadtpark für öffentliche Nutzungen wieder zuzuführen
- Eine Verringerung des Nutzungsdrucks ist durch optimierte Vernetzung des Stadtparks zu öffentlichen Grünflächen (City Nord, Pergolenviertel, Alsterkanal) und Kleingartendurchwegungen sowie durch Umwidmungen von Kleingärten (ausgenommen Dauerkleingärten) vorstellbar

Im Folgenden werden stichpunktartig Interventionen für den Stadtpark (Kapitel 6.1), sein unmittelbares Umfeld (6.2) sowie sein weiteres Umfeld (6.4) vorgeschlagen.

In der tabellarischen Darstellung (6.1-6.3) sind diejenigen Vorschläge rot hervorgehoben, die als Vertiefungsbereiche (6.7) genauer untersucht werden.

Interventionsvorschläge im Stadtpark werden in Kapitel 6.5 in allgemeiner Form erläutert. Interventionsvorschläge im Umfeld des Stadtparks werden in Kapitel 6.6 in allgemeiner Form erläutert.

Eine Übersichtskarte (6.4) dient der räumlichen Verortung der nummerierten Vorschläge.

Die hier empfohlenen Maßnahmen sind als konzeptionelle Überlegungen zu verstehen. Sie ersetzen weder eine Entwicklungsplanung des Stadtparks noch nötige Entwurfs- und weitere Detailpläne, die einer baulichen Umsetzung in jedem Fall vorangehen müssen.

INTERVENTIONSVORSCHLÄGE FÜR DEN STADTPARK

6.1.1	Verlagerung Kita Ballin-Stiftung
	zur Entlastung der Nutzungsdichte im Stadtpark durch Rückgewinnung der Flächen des ehemaligen Licht- und Luftbades als öffentliche Aufenthaltsbereiche
	<ul style="list-style-type: none"> • langfristig Verlagerung aus dem Park heraus • mittelfristig temporäre Öffnung von Freiflächen unter Klärung von Haftungsfragen mit der Ballin-Stiftung • keine Verlängerung des um 2035 auslaufenden Nutzungsvertrags mit der Ballin-Stiftung
6.1.2	Verlagerung / Neukonstruktion Tennishalle
	zur Ermöglichung von Tennis-Wintertraining im oder in der Nähe des Stadtparks unter Vermeidung allgemein ästhetischer und insbesondere denkmalrelevanter optischer Beeinträchtigungen
	Verlagerung außerhalb des Parks an a) neuer Standort auf derzeitigem VW-Gelände
	Verlagerung außerhalb des Parks b) in Kooperation mit SC Sperber auf dortigen Flächen, verbunden mit Flächenneuordnung
	Verlagerung außerhalb des Parks an c) derzeitige Brachfläche Sportallee/ Heimkehr (außerhalb Untersuchungsgebiet)
	Verlagerung außerhalb des Parks an d) derzeitiger Grünzug am Klotzenmoor (außerhalb Untersuchungsgebiet)
6.1.3	Neuordnung Otto-Wels-Str
	zur Verringerung der trennenden Funktion, Erweiterung der Erholungsfunktion straßennaher Parkbereiche durch Lärminderung und Flächengewinnung auf ehem. Stellplätzen zur Stärkung des Radverkehrs
	<ul style="list-style-type: none"> • Sperrung für privaten Kfz-Durchgangsverkehr • Erhalt für Buslinien, Polizei, Notfalldienste, Fahrräder • Entfall des Stellplatzangebots in Hauptverbindungsbereichen zwischen Ost- und Westteil des Parks • Attraktivierung anliegender Freiflächen durch Verkehrsberuhigung und Lärminderung
6.1.4	Neuordnung Badeanstalt inkl. Haupteingang Ost
	zur Heilung eines seit 1945 ungelösten Defizits durch optische Aufwertung Entlastung des Stadtparks durch zusätzliche, ganzjährig nutzbare Erholungsfläche
	<ul style="list-style-type: none"> • Optische Aufwertung des repräsentativsten Eingangsbereichs unter Bezugnahme auf historische spiegelsymmetrische Gestaltung • Erhalt einer öffentlichen Badnutzung bei verbesserter Nutzbarkeit außerhalb der Badesaison • Schaffung zusätzlicher Aufenthaltsmöglichkeiten bei Regenwetter
6.1.5	Neuordnung Haupteingang West
	zur optischen Aufwertung des historischen Eingangsbereichs am Westende der Hauptsymmetrieachse zur Wiederherstellung des bauzeitlichen Corsowegs
	<ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung des ruhendem Verkehrs zur Schaffung eines repräsentativeren Haupteingangs • Wiedergewinnung der originalen Trasse des historischen Corsowegs im Bereich des Betriebsplatzes
6.1.6	Entfall ruhender Verkehr Stadthallenbrücke
	zur Schaffung eines würdigen Entrées zur Stärkung der Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Besucher
	<ul style="list-style-type: none"> • Umwandlung von Stellplätzen zu Kurzzeit-Haltebuchten (kiss & drop)

INTERVENTIONSVORSCHLÄGE FÜR DEN STADTPARK

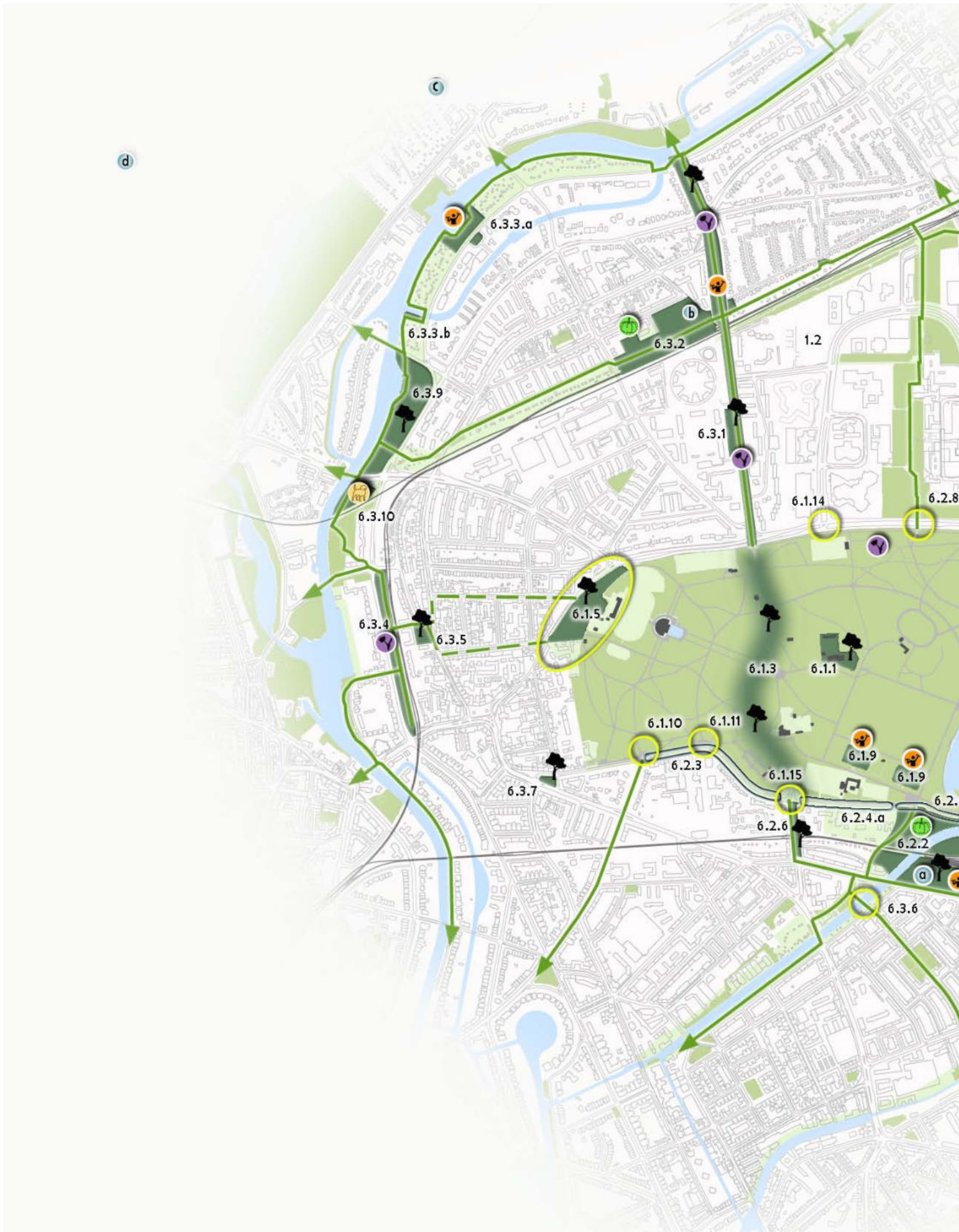
6.1.7	Neuordnung Eingang Platanenallee Nord
	zur Aufwertung des nordöstlichsten Parkbereichs im Übergang zum Pergolenviertel
	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines Endpunktes (z.B. Kunstobjekt) • Wiedergewinnung der historischen Wegetrasse am Nordrand des Stadtparks in diesem Bereich
6.1.8	Verlagerung Sportplatz Platanenallee West
	zur Öffnung des Parkinnern für allgemein zugängliche Nutzungen, zur ökologischen Aufwertung im räumlichen Zusammenhang mit PEP „Natürlich Hamburg“, zum Erhalt von Sportnutzungen durch Verlagerung in weniger erholungsgerechte Parkareale
	a) Verlagerung des Sportfelds an die Parkperipherie zwecks Nutzbarmachung des jetzigen Standorts für ökologische Aufwertung/ verbesserte Aufenthaltsqualität
	b) oder temporäre Öffnung für öffentliche Nutzung
6.1.9	Öffnung Sportfelder Festwiese Süd
	zur Entlastung der Festwiese, zur Öffnung des Parkinnern für allgemein zugängliche Nutzungen unter Erhalt von Sportmöglichkeiten
	<ul style="list-style-type: none"> • Öffnung für spontane öffentliche Nutzung, evtl. nur temporär
6.1.10	Neuordnung Eingang Maria-Louisen-Straße
	zur Stärkung der Erholungsfunktion durch optische Aufwertung zur Entlastung des Stadtparks durch gleichmäßigere Verteilung von Besucherströmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestalterische Aufwertung, Schaffung weiterer Raumsichten
6.1.11	Neuordnung Eingang Grasweg Mitte
	zur Stärkung der Erholungsfunktion durch optische Aufwertung zur Entlastung des Stadtparks durch gleichmäßigere Verteilung von Besucherströmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestalterische Aufwertung
6.1.12	Neuordnung Eingang Goldbekkanal Nord/ Barmbeker Stichkanal
	zur Stärkung der Erholungsfunktion durch optische Aufwertung zur Stärkung der Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Besucher zur Entlastung des Stadtparks durch gleichmäßigere Verteilung von Besucherströmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines Fußgängerüberwegs • Begrenzung der Stellplätze auf Behindertenstellplätze
6.1.13	Aufwertung Eingang Alte Wöhr
	zur Stärkung der Erholungsfunktion durch optische Aufwertung zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch gleichmäßigere Verteilung von Besucherströmen
	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der kürzlich erfolgten Neuordnungsmaßnahmen (z.B. durch symmetrische Baumpflanzungen und Einbeziehung der Rasenfläche an der Saarlandstraße)
6.1.14	Neuer Eingangsbereich Überseering West
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch gleichmäßigere Verteilung von Besucherströmen zur Entlastung der Stellplatzsituation am Stadtpark durch optimierte ÖPNV-Anbindung
	<ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge der geplanten -U-Bahnhaltestelle erforderlicher neuer Eingang in Verbindung mit Verlagerung des derzeitigen Sportfelds
6.1.15	Neuordnung Eingang Borgweg
	zur Entlastung der Stellplatzsituation am Stadtpark durch optimierte ÖPNV-Anbindung zur Entlastung des Stadtparks infolge Ausweitung von Erholungsleben durch räumliches Ausgreifen der Nord-Süd-Achse (Otto-Wels-Str) in den Stadtraum
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestalterische Aufwertung durch breite Fußgängerzuwegung unter Einbeziehung der bestehenden Allee und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

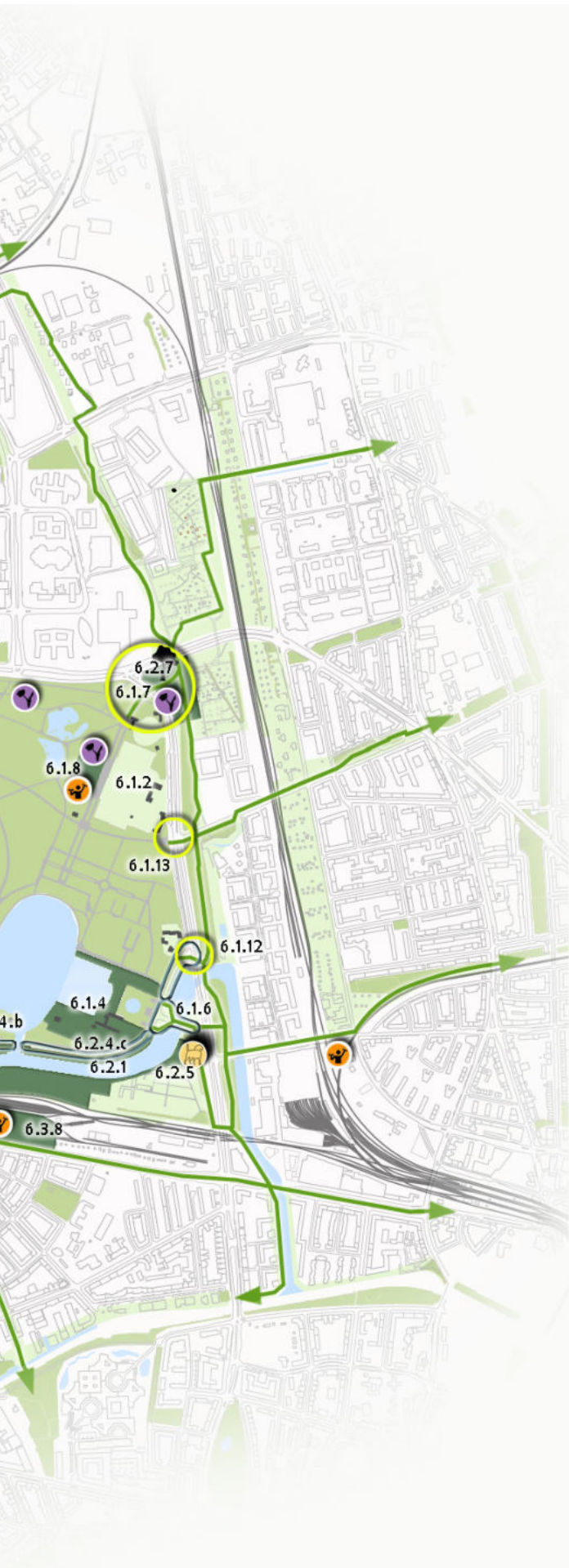
INTERVENTIONSVORSCHLÄGE FÜR DEN STADTPARK

6.1.16	Öffentliche WCs
	zur Optimierung öffentlich nutzbarer WCs im Park hinsichtlich Menge und Erreichbarkeit (insbes. während Öffnungsrestriktionen z.B. in Pandemiezeiten)
	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung des öffentlich nutzbaren WC-Angebots im Parks durch weitere, nicht an Restaurationen gebundene WC-Anlagen, evtl. in Verbindung mit einlösbaren Coupons
6.1.17	Beleuchtung
	zur Optimierung der von vielen Besuchern als defizitär empfundenen Parkbeleuchtung
	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung und ggf. Ergänzung der gegenwärtigen Parkbeleuchtung
6.1.18	Mobilitätskonzept
	zur Entlastung des Stellplatzangebots durch optimierte fußläufige und ÖPNV-Erreichbarkeit des gesamten Parks
	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines Park-Shuttle-Busses als zusätzliches Mobilitätsangebot
6.1.19	Parkmanagement
	zur Koordination der Entwicklungsmaßnahmen des gesamten Parks zur Moderation von Problemlagen bei Nutzergruppen, Stakeholdern und Behörden zur Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes im Stadtpark tätiger Institutionen
	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines eigenständigen Stadtpark-Managements nach dem Vorbild von Pflanzen und Blumen

6.2.1	Visuelle Öffnung Goldbekufer
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark infolge Besucherlenkung durch visuelle Parkerweiterung unter Einbeziehung vorhandener Wasserflächen zur Entlastung des Stadtparks durch Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten am Wasser
	<ul style="list-style-type: none"> • 1. Schritt: Lichtung des Uferbewuchses, evtl. Einbringung von Sitzmöglichkeiten • 2. Schritt: Aufenthaltsterrassen (nach Realisierung von a und Bedarfsanalyse)
6.2.2	Neuordnung Wiesenstieg inkl. Kleingartenkolonie
	zur Entlastung der Stellplatzsituation am Stadtpark durch optimierte fußläufige und radverkehrliche Anbindung Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch Verzahnung privater Kleingärten und öffentlicher Parkflächen mithilfe öffentlich erlebbarer Formen des urban gardening im Umfeld des Stadtparks
	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung u. Neuführung öffentlicher Durchwegung in Verbindung mit räumlicher Neuordnung der Parzellen • Prüfung von Schaffung repräsentativer urban-gardening-Bereiche
6.2.3	Neuordnung ruhender Verkehr Grasweg
	zur Entlastung der Stellplatzsituation am Stadtpark durch optimierte Ausnutzung vorh. Stellplatzbereiche
	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung zur Schaffung zusätzlicher Stellplätze durch Neuordnung / Verbot von Dauerparkern
6.2.4	Neuordnung ruhender Verkehr Südring
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark infolge Nutzbarmachung der Parkperipherie durch Lärm- und Verkehrsminderung zur Entlastung der Stellplatzsituation durch optimierte Ausnutzung vorh. Stellplatzbereiche zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
	a: Entfall/Reduzierung des ruhenden Verkehrs. Alternativ Entlastung der Stellplatzsituation durch Verbot von Dauerparkern, insb. Camping, Kleinbusse und LKW
	b: Entfall/Reduzierung des ruhenden Verkehrs und Sperrung des privaten motorisierten Durchgangsverkehrs. Reduzierung des Straßenraums auf erforderliche Breite für Fuß-, Rad,- und temporären Lieferverkehr
	c: Entfall des ruhenden Verkehrs und Sperrung des privaten motorisierten Durchgangsverkehrs. Reduzierung des Straßenraums auf erforderliche Breite für Fuß-, Rad,- und temporären Lieferverkehr
6.2.5	Neuordnung Stadthallenbrücke Südseite
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch Nutzung der unmittelbaren Parkumgebung für Hundesauslauf
	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung Hundesauslauffläche
6.2.6	Neuordnung Borgweg Nord
	zur Optimierung der ÖPNV-Anbindung zur Entlastung des Stadtparks infolge Nutzbarmachung der unmittelbaren Parkumgebung für Erholung
	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des motorisierten Verkehrs in Fortführung der Verkehrsberuhigung Otto-Wels-Str • Verbreiterung und ästhetische Aufwertung der fußläufigen Zuwegung zwischen U-Bahn-Station und Südring
6.2.7	Neuordnung Übergangsbereich Pergolenviertel
	zur Entlastung der Stellplatzsituation am Stadtpark durch optimierte fuß- und radverkehrliche Anbindung Richtung Pergolenviertel zur Entlastung des Stadtparks infolge ökologischer Aufwertung im räumlichen Zusammenhang mit PEP „Natürlich Hamburg“
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestalterische u. ökologische Aufwertung mittels Neubepflanzung sowie großzügiger Wegführung, Beleuchtung etc.
6.2.8	Optimierte Anbindung City Nord
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch Anbindung großer Aufenthaltsfläche im direkten Umfeld
	a) Ampellösung
	b) Tunnellösung
	c) Neue Fußgängerbrücke
	d) Neue Sportbrücke

6.3.1	Neuordnung Hindenburgstraße
	zur Entlastung der Stellplatzsituation am Stadtpark durch optimierte fußläufige und radverkehrliche Anbindung zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark infolge Anbindung der weiteren Parkumgebung mit der Möglichkeit von Rundwegen (Alsterwanderweg, Kleingartenverein Alsterdorf 404 e.V., City Nord, Pergolenviertel)
	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf nur eine Straßenseite • Erweiterung der jetzigen grünen Mittelstreifen zu innerstädtischem Wanderweg unter Einbeziehung des Gehölzstreifens im Bereich der Polizei-Stellplätze zur Schaffung von Aufenthalts- u. Spielbereichen und ökol. Aufwertung
6.3.2	Neuordnung Flächen SC Sperber/ Kleingartenverein Alsterdorf 404 e.V.
	zur Entlastung des Stadtparks von zusätzlicher Tennishalle zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark infolge Öffnung vorhandener Kleingartenflächen für neue Formen des urban gardenings mit öffentlicher Wahrnehmung an einem zentralen Punkt des grünen Wegenetzes
	<ul style="list-style-type: none"> • Öffnung für eine direkte öffentlicher Durchwegung westlich der U-Bahnstation Alsterdorf • evtl. in Verbindung mit neuer (Tragluft-)Tennishalle sowie repräsentativer urban-gardening-Bereiche
6.3.3	Neubau Sportparcour Rathenastraße
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch Aufwertung des Alsterwanderwegs an besonders repräsentativen Stellen (Ufermauern aus der Bauzeit der Alsterkanalisierung, unmittelbarer Uferbereich) bei relativ geringem Flächenverbrauch
	a: Auflösung der Kleingärten und Überführung in öffentlich nutzbares Grün, z.B. als (Senioren-)Sportparcour. Alternativ als Spielplatz, Picknickplatz o.ä.
	b: Auflösung der Kleingärten im direkten Uferbereich, Umwandlung zu öffentlicher Aufenthaltsfläche, Picknickplatz o.ä.
6.3.4	Aufwertung Grünzug Bebelallee
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch ästhetische und ökologische Aufwertung im Umfeld
	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Biodiversität bei hohem ästhetischen Anspruch (Vertretbarkeit mit Denkmalschutz prüfen, Querdurchwegungen zulassen)
6.3.5	Aufwertung Lattenkamp-Platz
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch optimierte Grünflächenverbindung mit ästhetischer Aufwertung im Umfeld
	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung der den Platz durchtrennenden Straße und Neugestaltung
6.3.6	Anschluss Jarrestadt
	zur Entlastung der Stellplatzsituation am Stadtpark durch optimierte fußläufige Anbindung
	<ul style="list-style-type: none"> • Langfristige Brückenverbindung zur westlichen Hauptachse der Jarrestadt
6.3.7	Aufwertung Grasweg-Platz („Käsekeller“)
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch optimierte Grünfläche im Umfeld
	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung von WC/Kiosk/Café zur Förderung der Aufenthaltsqualität
6.3.8	Konversion der VW-Gewerbefläche in öffentlichen Freiraum
	zur Entlastung des Erholungs- und Sportangebots im Stadtpark durch Schaffung neuer Aufenthalts- und Sportflächen im Umfeld
	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung neuer, z.T. ufernäher Aufenthaltsbereiche sowie öffentlicher Sportflächen, z.B. Fitness, Skating o.ä.
6.3.9	Konversion von Kleingartenflächen (Kleingartenverein Birkenhain e.V.) in öffentlichen Park
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch Schaffung eines neuen, besonders attraktiv gelegenen Parks im Umfeld
	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung neuer, z.T. ufernäher Aufenthaltsbereiche sowie öffentlicher Sportflächen, z.B. Fitness, Skating o.ä.
6.3.10	Einrichtung einer Hundenauslauffläche zwischen Deelböge, Güterumgehungsbahn und Bebelallee
	zur Entlastung des Erholungsangebots im Stadtpark durch Schaffung einer neuen Hundenauslauffläche im Umfeld
	<ul style="list-style-type: none"> • Widmung einer Hundenauslauffläche





-  Urban Gardening bzw. Ausbau von öffentlich nutzbaren Bereichen innerhalb von Kleingartenarealen
 -  öffentlich zugängliches Sportangebot
 -  Steigerung von Biodiversität in Verbindung mit hohem Zierwert, z.B. durch Blühwiesen
 -  Hundebereich
 -  Umbau zur öffentlich nutzbaren Grünanlage bzw. (evtl. temporäre) Öffnung und Neuordnung bestehender Parkteile
 -  mögliche Standortalternative Tennishalle
 -  Überarbeitung von Eingangs-/ Übergangsbereichen
 -  Neuordnung des ruhenden Verkehrs
 -  langfristige Hauptverbindungswege
 -  Neuorganisation für teilweise bzw. erweiterte öffentliche Grünflächen-nutzung
 -  Öffentlich nutzbare Grünflächen
 -  Grünflächen gem. F-Plan außerhalb öffentlich nutzbarer Grünflächen
- 6.3.11 Erläuterungen der Ziffern siehe beiliegende Aufstellung

ERLÄUTERUNGEN ZU INTERVENTIONSVORSCHLÄGEN IM STADTPARK

6.5.1 Exklusivbereiche für allgemeine Nutzung öffnen

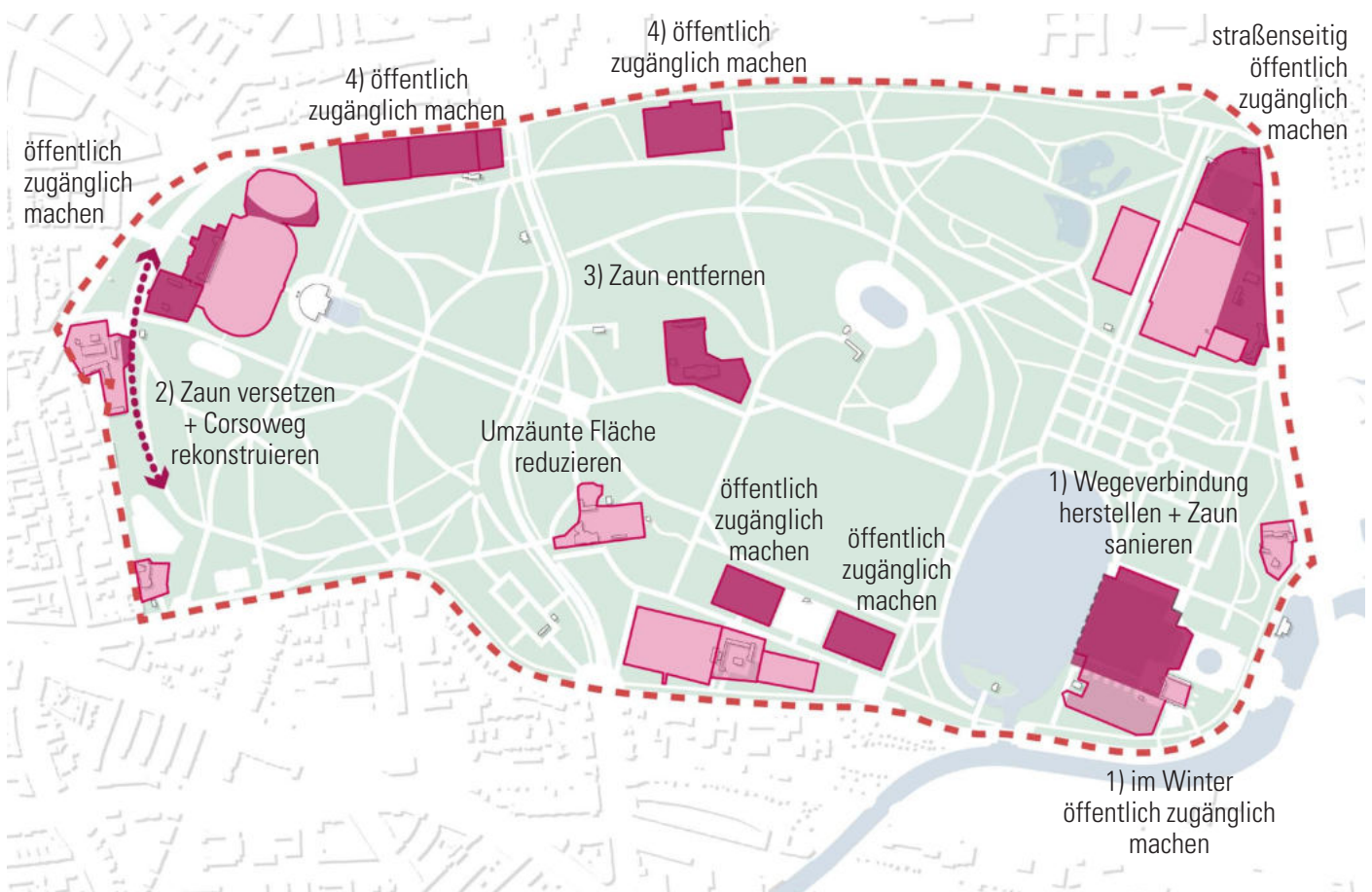


1) Bäderlandfläche mindestens außerhalb der Schwimmsaison öffentlich zugänglich machen und Zaun und Mauern optisch hochwertig sanieren

2) Betriebshofzaun im Westen versetzen und Corsoweg wiederherstellen

3) Zentral im Park eingezäunte Flächen verkleinern bzw. Zäune gänzlich entfernen

4) Bei Sportflächen Ballfangzaun erhalten, aber Flächen in Teilen für öffentliche Nutzung außerhalb Vereinszeiten frei zugänglich machen. (Stadt muss Verein bei Umrüstung auf nutzungsintensivere Beläge unterstützen + geteilte Unterhaltskosten)



POTENTIELLE NEUE ÖFFENTLICHZUGÄNGLICHE BEREICHEN (DUNKEL) UND VERBLEIBENDE EXKLUSIVBEREICHE (HELL)

6.5.2 Raumbild schärfen und Vegetation pflegen



Denkmalschutzaspekte



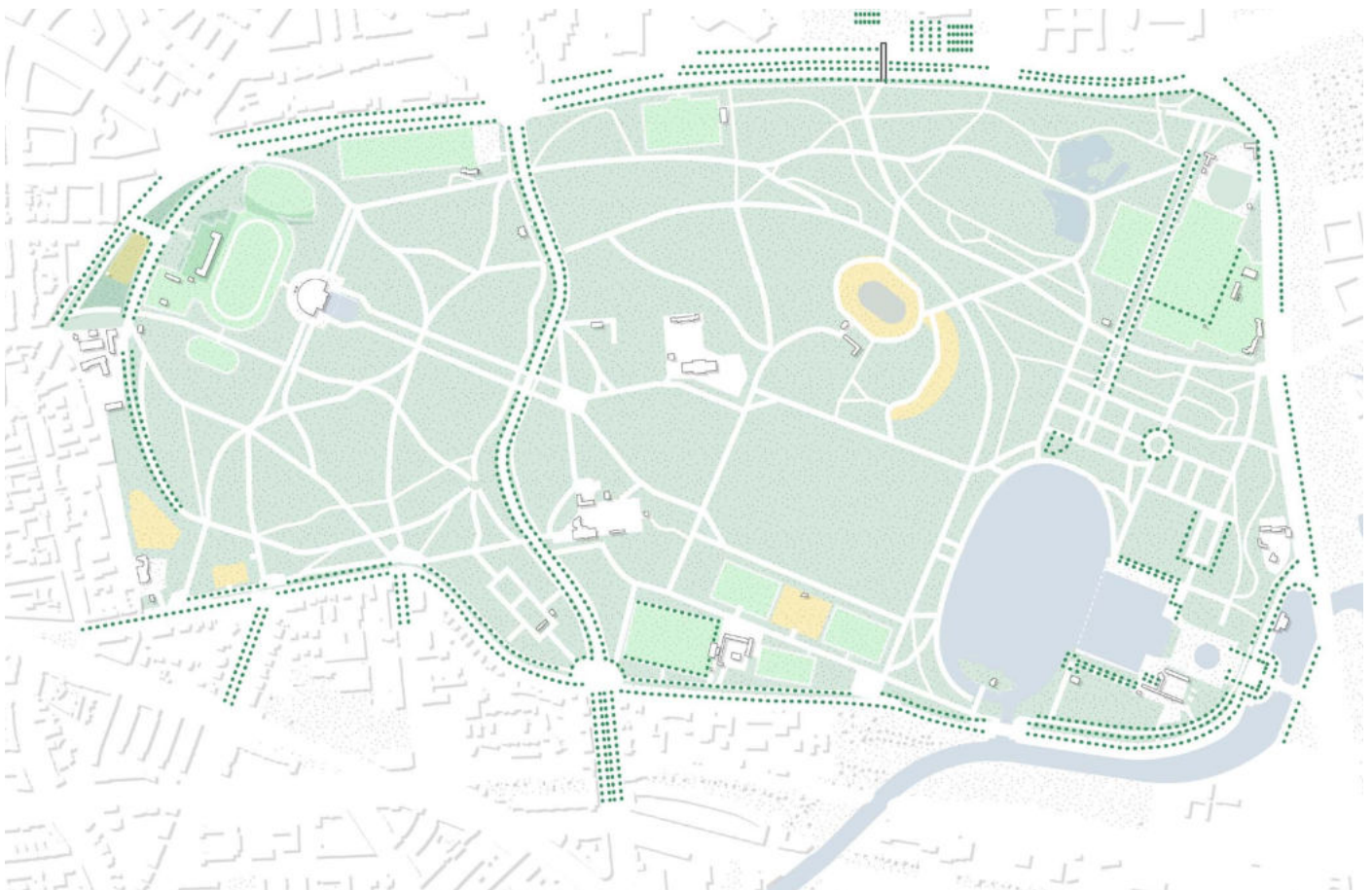
Biodiversitätsförderung

Bauzeitlich-geometrisches Raumgefüge stärken. Dies schließt die den Stadtpark rahmenden Alleen ein, die oft nicht mehr geschlossen erhalten sind.

- Bei Abgang oder starker Schädigung bis zu 50% der Originalsubstanz von Baumreihen und Alleen keine Lücken-Nachpflanzung.
- Bei Abgang oder starker Schädigung über 50% der Originalsubstanz von Baumreihen und Alleen Abstimmung mit Denkmalschutz über weiteres Vorgehen (lückiger Erhalt/ Lückennachpflanzung/ Teil- oder Kompletterneuerung)
- Bauzeitliche Sichtachsen dauerhaft ästhetisch hochwertig erhalten

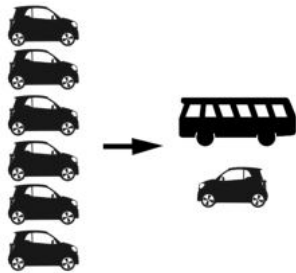
1) insbesondere waldartige Areale und extensiv genutzte Wiesenbereiche biodiversitätsfördernd pflegen

2) liegendes Totholz im Waldbereich belassen



WICHTIGE BAUMREIHEN UND ALLEEN IIN UNTERSUCHTEN VERTIEFUNGSBEREICHEN, NUR SCHEMATISCHER ÜBERBLICK

6.5.3 Verkehr umbauen und Zugänglichkeit verbessern



Fahrzeuge

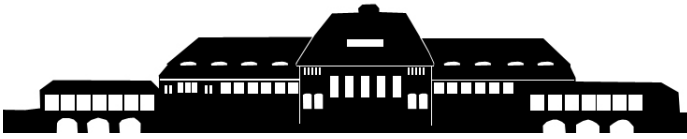


Eingänge

- 1) Minderung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten ÖPNV und Fahrradverkehr (insbes. Otto-Wels-Str)
- 2) Verbot von Langzeitparken
- 3) Mobilitätskonzept, z.B. Einsatz von Stadtparkshuttle

- 1) Eingänge als Visitenkarten des Stadtparks geometrisieren und einladend gestalten
- 2) ungenutzte Eingangsflächen auflösen oder umwidmen (z.B. als Fahrradstellplätze)

6.5.4 Bauliche und technische Infrastruktur optimieren



Stadthallendiskussion



Traglufthalle

Anders als in vorangegangenen Studien wird das Ziel hier nicht in einer Neuaufführung der Stadthalle in ihrem zentralen Bereich (heute Modellbootbecken) gesehen, sondern in einer Wiederherstellung eines symmetrischen und repräsentativen Eingangsbereichs im peripheren Bereich der ehemaligen Stadthalle. Dies soll unter Einbeziehung der erhaltenen baulichen Reste im Bereich des Stadtparkbads erfolgen, den zentralen Bereich des heutigen Modellbootbeckens aber aussparen und optisch offen halten.

Zudem erscheint eine Stadthalle wenig geeignet, die derzeitigen Nutzungsdefizite, die eher im sportlichen Bereich liegen als in einer stark erweiterten Gastronomie oder weiteren Veranstaltungsangeboten für große Menschenmengen, die die historische Stadthalle auszeichneten, zu befriedigen.

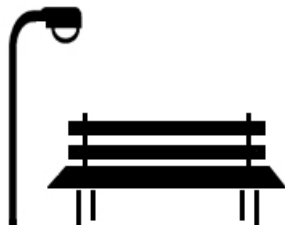
Ein Verzicht auf Wiederaufführung der Stadthalle trägt dem Umstand Rechnung, dass dem historischen Verzicht auf einen Wiederaufbau und der Ersatz durch das Modellbootbecken in den 1950er Jahren als charakteristischem gartenkünstlerischen Umgang mit dem Vorkriegserbe heute ein Denkmalwert zugesprochen werden kann. Auch wird die heute bereits von der Stadthallenbrücke wirksame Blickachse als von hoher ästhetischer Qualität betrachtet. Zudem besitzt das Modellbootbecken für viele Gäste einen hohen ästhetischen und nutzungsbedingten Reiz.

Unter Erhalt der funktionierenden und als attraktiv wahrgenommenen Einrichtungen (Modellbootbecken, Biergarten) wird eine zeitgemäße und bestehende Nutzungen ergänzende Neuinterpretation von Teilen der ehemaligen Stadthallenfläche jedoch befürwortet.

Die Aufstellung einer Traglufthalle zur Nutzung als Sporthalle während des Winterhalbjahrs wird nicht befürwortet. Zwar deckt sich das Vereinsinteresse mit dem allgemeineren Ziel, den Stadtpark auch im Winterhalbjahr attraktiver für sportliche Nutzungen zu gestalten, doch wird die ästhetische Beeinträchtigung des Stadtparks durch einen solchen Baukörper als so bedeutend bewertet, dass sie in der Abwägung mit denkmalrechtlichen Belangen und dem öffentlichen Erholungsinteresse unterliegt. Für die Aufstellung einer Traglufthalle kommen daher nur Standorte außerhalb des Stadtparks in Betracht (Vgl. Kapitel 6.3).

Die Ausstattung des Stadtparks mit einer neuen Architektur für Sportnutzung ist dennoch nicht ausgeschlossen, sofern diese die folgenden Prämissen erfüllt:

- Standort in möglichst großer räumlicher Nähe zu bauzeitlich vorhandenen, heute zerstörten Gebäuden (z.B. Milchwirtschaft)
- Gestalt einem für architektonische Ergänzungen festzulegenden Kanon folgend, der sich auf die bauzeitlichen Architektur bezieht und modern interpretierend fortführt, idealerweise durch einen Wettbewerb ermittelt
- zum räumlichen Gesamtkonzept des Stadtparks passend
- Nutzung zu einem wesentlichen Teil (> 25%) für nicht vereinsgebundene Nutzer
- aktuellen energetischen Standards gemäß, mit öffentlichen WCs ausgestattet
- idealerweise auch von außen nutzbar (z.B. bekletterbar) bzw. intensiv begrünt
- mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt



Technische Infrastruktur

a) Toiletten

Dem Wunsch nach mehr durchgehend benutzbaren Toiletten sollte entsprochen werden. Zu diesem Zweck wird empfohlen, feststehende WC-Häuschen in optisch ansprechendem Design als Ergänzung der bestehenden Möglichkeiten im Park aufzustellen und gegen ein geringes Nutzungsentgelt zur Verfügung zu stellen.

b) Beleuchtung

Der Wunsch nach mehr beleuchteten Parkwegen wird kritisch betrachtet, da er mit ökologischen Erwägungen (Insektenschutz) kollidiert. Die derzeit gegebene Orientierungsbeleuchtung auf den Corsowegen wird überwiegend für ausreichend erachtet. Ergänzungen werden im Bereich der Otto-Wels-Straße sowie der Platanenallee für sinnvoll erachtet. Eine Beleuchtung der Festwiese sollte dagegen unterbleiben, um die bisweilen unzulässige Übernutzung und Vermüllung in den Nachtstunden nicht zu befördern.

c) Hunderauslauf

Zusätzlich zur derzeitigen Hundenauslaufläche im Sierichschen Gehölz wird eine weitere Fläche an der Saarlandstraße vorgeschlagen. Weitere Entlastungsflächen sollen im Umfeld geschaffen werden. Die Einrichtung einer weiteren Auslaufläche im Norden des Sierichschen Gehölzes (vgl. PEP „Natürlich Hamburg“) sollte vermieden werden, um die bereits derzeit zu beobachtende Übernutzung dieses Areals nicht zu verschärfen.

6.5.5 Parkmanagement und Vernetzung reformieren



Seitens der Stakeholder wurde mehrfach der Wunsch nach einer extern gelenkten Vernetzung der Stakeholder untereinander laut. Sollte eine solche Koordination gelingen, so wird darin ein großes Potential für den Park gesehen:

a) zeitliche Koordination der Sportfeldnutzung für noch bessere Auslastung auch für vereinsungebundenen Sport

b) inhaltliche Koordination für Synergienutzung und Ausweitung des Kulturprogramms

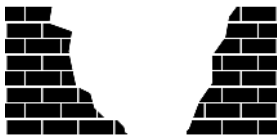
Darüber hinaus dürfte eine empfohlene Ausweitung der ohnehin beträchtlichen Verwaltungsaufgaben durch:

- Entwicklung der Marke Stadtpark z.B. durch stadtparkweit gültige Farbabstimmung (bei Außengastro, Flyern etc)
- ökologisch nachhaltige Pflege (Blühwiesen-Mahdregime)
- Umgang mit temporär zunehmender Vermüllung
- Parkranger
- zeitgemäßer Informationsvermittlung (soziale Medien)

eine Überlastung der derzeitigen Grünverwaltung darstellen. Es wird daher empfohlen, den Stadtpark nach dem Vorbild der ähnlich bedeutsamen Parkanlage Planten un Blomen/Wallringpark mit einer eigenständigen Verwaltung auszustatten. Dabei ist auszuschließen, dass künftig nach gewinnmaximierenden Kriterien entschieden wird: Die Wohlfahrtswirkungen durch Freizeit-, Sport- und Kulturangebote sowie Denkmal- und Naturschutzaufgaben müssen kostenfrei erlebbar bleiben. Auch künftig wird dies finanziell unrentabel, dabei aber gesellschaftlich unverzichtbar bleiben.

Erweiterungsflächen des Stadtparks außerhalb seiner Grenzen sind derzeit nicht erkennbar. Eine Nutzungsentlastung des Stadtparks kann jedoch über die Bereitstellung oder Optimierung öffentlich nutzbarer Freiflächen im Umfeld und ihrer Vernetzung untereinander zu einem Verbundsystem erfolgen. Ein Instrument ist die Öffnung von derzeit exklusiv genutzten Bereichen und ihre Konversion zu öffentlichen Freiräumen mit je eigener Widmung.

6.6.1 Exklusivbereiche öffnen



Derzeit vorhandene Grünflächen, die nicht als öffentliche Parkanlagen ausgewiesen sind, werden häufig für Kleingärten oder Straßenbegleitgrün genutzt. Eine Umwandlung in allgemein nutzbare Grünflächen diene der Entlastung des Stadtparks durch:

- Ergänzung gesundheitsfördernder Stadträume



Der Bedarf an zusätzlichen Spazier-, Aufenthalts- und Spielflächen ist während der pandemische Lage 2020 und 2021 besonders deutlich geworden (z.B. in Trittbelastung bisher unbekanntes Ausmaß im Sierichsen Gehölz)

- Erweiterung adaptiver und klimaresilienter Grünräume



In der Abwägung zwischen dem schützenswerten Privatinteresse von Kleingärtnern und Verkehrsteilnehmern einerseits und Erholungssuchenden andererseits sind diejenigen Flächen für Öffnung und evtl. Konversion in Betracht zu ziehen, bei denen Eingriffe besonders hohen Nutzen für die Allgemeinheit bringen würden. Dies sind:

- Kleingärten am Wasser,

Wegen ihrer besonders hohen Aufenthaltsqualität und ökologischen Bedeutung sind diese besonders geeignet

- Verkehrsbegleitgrün in zusammenhängenden Flächen

Hier liegen stellenweise (wie etwa in der Hindenburgstraße) besonders große Flächenpotentiale vor

6.6.2 Freiräume vernetzen



Eine Vernetzung derzeit vorhandener und künftig zu schaffender Freiräume dient verschiedenen Zwecken:

- Schaffung eines erlebbaren Grünflächennetzes



Schaffung „innerstädtische Wanderwege“ nach der Idee Fritz Schumachers, die eine Erholungswirkung bei relativ geringem Flächenbedarf zeitigen können und darin gesundheitsfördernd wirken

- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs



Förderung der Anreise aus dem Stadtparkumfeld zu Fuß oder mit dem Fahrrad, um bereits die Anreise erholungsfördernd zu gestalten und den zur Erholung nötigen Parkaufenthalt zu verkürzen



- Förderung der Biodiversität durch Biotopvernetzung
Durch Schaffung vernetzter Grünstrukturen wird die Wanderung von durch Straßenverkehr besonders vulnerablen Arten gefördert und das Ökosystem gestärkt

6.6.3 Verkehr umbauen

Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs würde die Erholungsfunktion des Stadtparks und seines gesamten Umfeldes fördern, indem sie Lärmbelastung und Feinstaubkonzentration mindert und Flächen, die derzeit dem ruhenden Verkehr dienen, frei für neue Nutzungen werden ließen. Diese Ziele lassen sich erreichen durch:

- Förderung emissionsarmer Individualmobilität
- Ausbau des ÖPNV



Hierfür bedarf es des weiteren Ausbaus des Fahrradnetzes, sowie Schaffung von Fahrradstellplätzen und Stadtradleihstationen



Angesichts des insgesamt dichten Netzes erscheint insbesondere eine höhere Anfahrffrequenz, speziell in Pandemiezeiten, erfolgversprechend

- Reduktion von Langzeitparken auf öffentlichen Stellplätzen



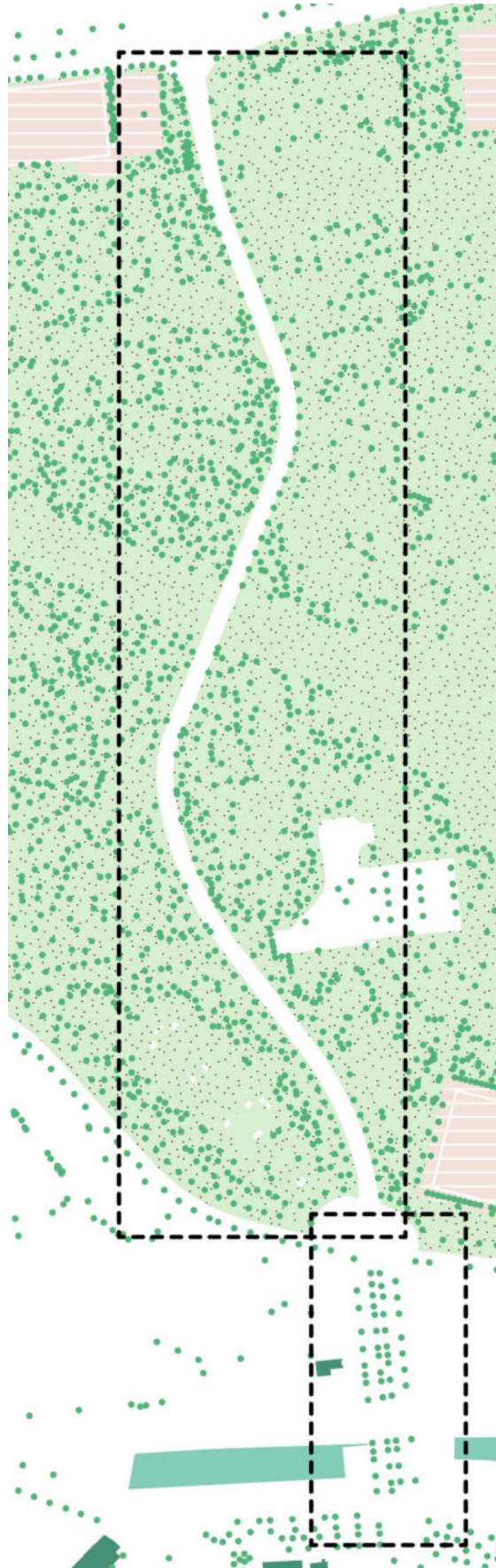
Hier werden Kontrollen empfohlen, insbesondere in den Bereichen Südring und Eingang west (Jahnkampfbahn), um Stadtparkbesuchern Parkmöglichkeiten zu sichern und motorisierten Individualverkehr insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Besucher weiterhin zu ermöglichen.

VERTIEFUNGSBEREICHE

6.7.1 Otto-Wels-Str/ Borgweg Nord

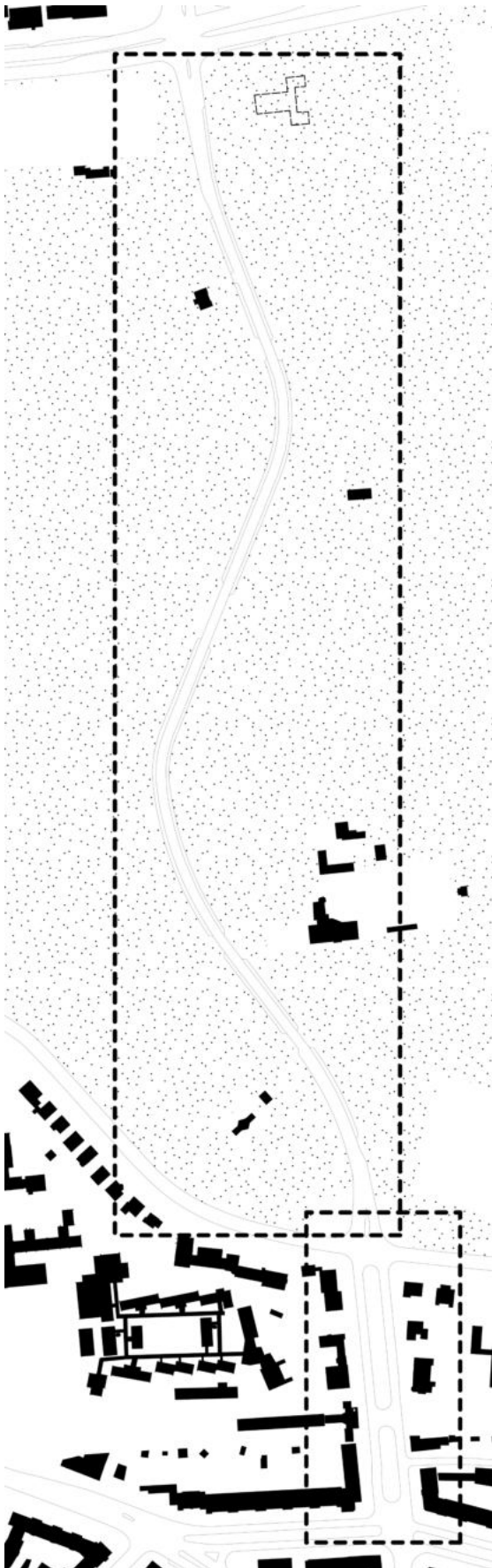


AKTUELLES LUFTBILD OTTO-WELS-STRASSE

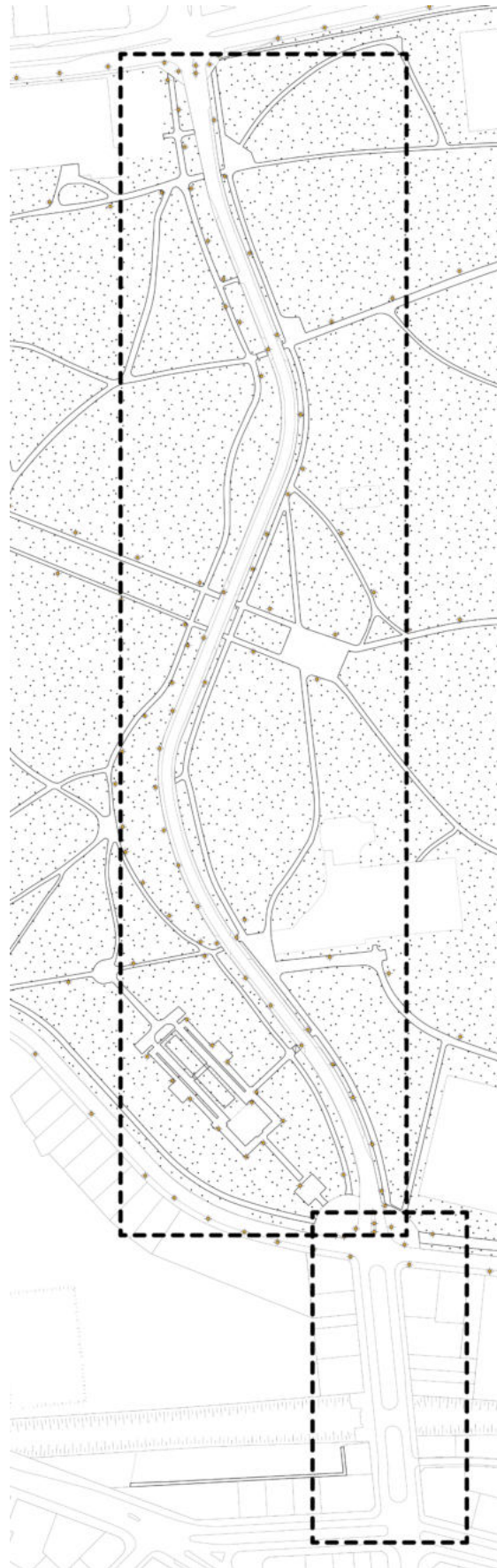


AKTUELLER VEGETATIONSFLÄCHENBESTAND

VERTIEFUNGSBEREICHE



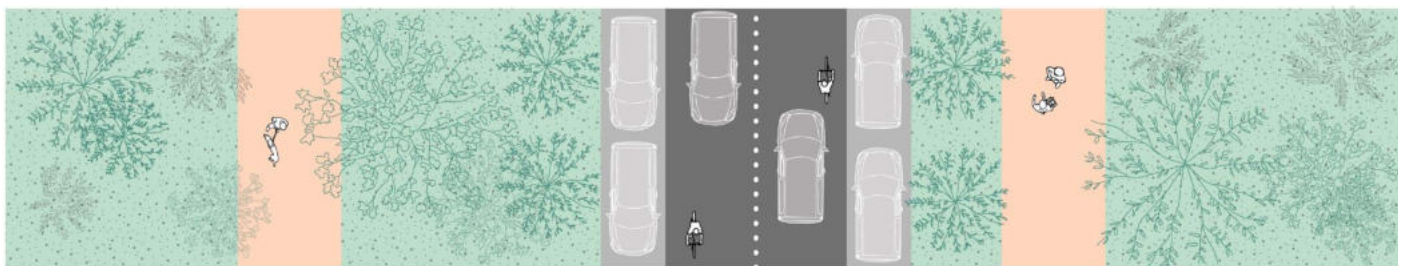
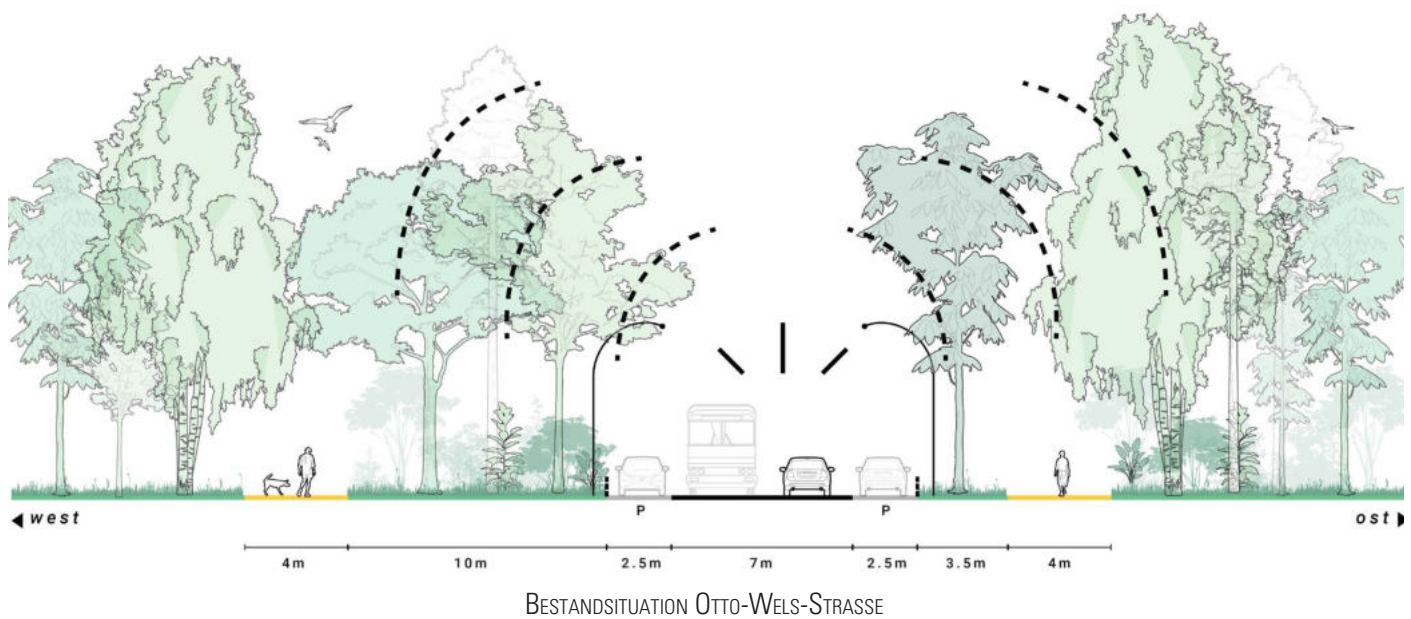
AKTUELLER GEBÄUDEBESTAND



AKTUELLES WEGESYSTEM

VERTIEFUNGSBEREICHE

BESTAND OTTO-WELS-STR



- laute Verkehrsstrasse trennt Park in zwei Hälften
- Verkehrslärm führt zu unattraktiven und daher nicht genutzten Flächen seitlich der Strasse
- Strauchbepflanzung führt zu Tunnelwirkung in der Straße / kaum Einsicht in den Park / keine visuellen Verbindungen zwischen den Parkseiten
- Knieholm und parkende Autos als Blockade zur Straßenquerung
- Straße war historisch Teil des Parks, nun jedoch trennendes Objekt, das den Park durchschneidet und nicht als Teil des Parks wahrgenommen wird

UNDURCHSICHTIGE UNTERPFLANZUNG

UNDURCHSICHTIGE UNTERPFLANZUNG

SCHÖNE ALLEE

PARKENDE AUTOS/
FEHLENDER FAHRRADWEG

GEMISCHTE QUALITÄTEN IN DER OTTO-WELS-STRASSE

VERTIEFUNGSBEREICHE

POTENTIALE OTTO-WELS-STR



FUSSGÄNGER HABEN AN AUSGEWIESENEN STELLEN PRIORITÄT



PUNKTUELL SCHÖNE BLICKBEZIEHUNGEN IN DEN PARK

FARBENFROHE SCHMUCKBEPFLANZUNG UND OFFENE SICHTBEZIEHUNG IN HAUPTACHSE

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE OTTO-WELS-STR



MIT DAUERPARKEN VOLLGESTELLT



PARKENDE AUTOS VERHINDERN STRASSENQUERUNG UND VISUELLE VERBINDUNG



UNSCHEINBARE PARKZUGÄNGE



UNDURCHSICHTIGE UNTERPFLANZUNG ERZEUGEN TUNNELEFFEKT

VERTIEFUNGSGEBIETE

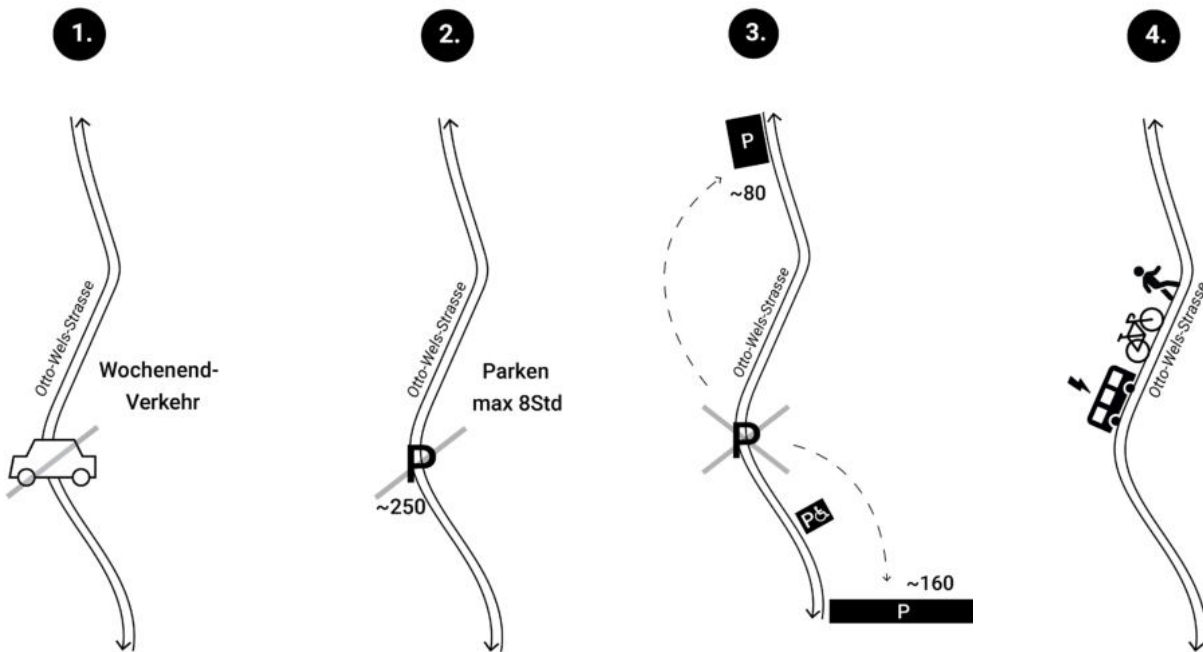
OPTIMIERUNGSANSATZ OTTO-WELLS-STRASSE

1)
An Wochenenden für
Durchgangsverkehr sperren

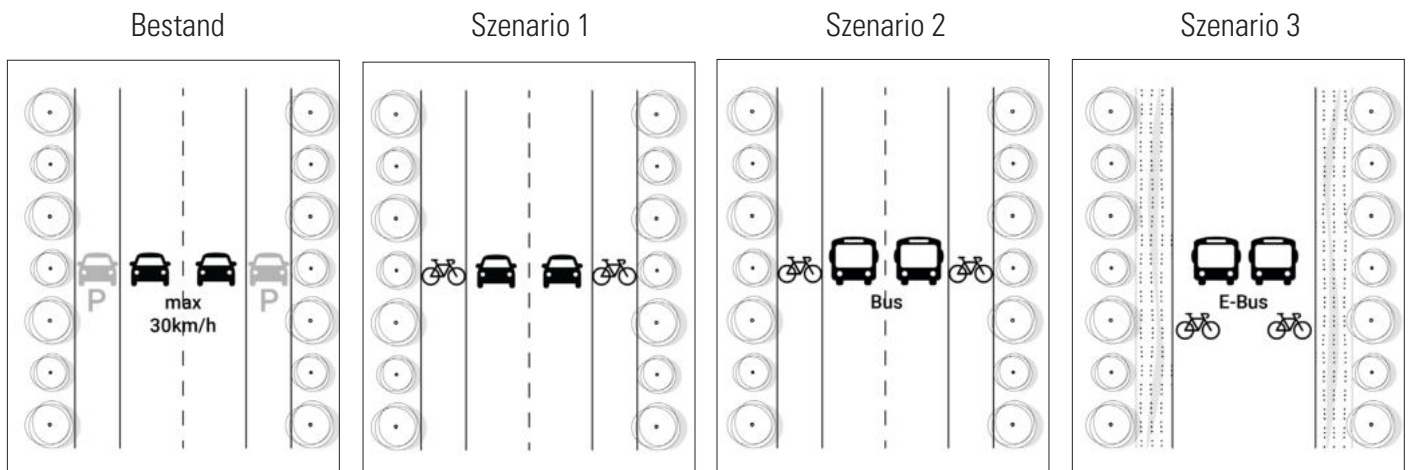
2)
Straße von Dauerparkern
befreien

3)
Parken entlang der Straße
verlagern zu konzentrierten
Parkplätzen am nördlichen
und südlichen Eingang +
Behindertenstellplätze bei
Landhaus Walter

4)
Straße autofrei und nur für
E-Bus und Sonderfahrzeuge
zugänglich (z.B. Polizei,
Rettungsfahrzeuge,
Behindertenausweis)



SCHRITTWEISER UMWIDMUNG DER ZUGÄNGLICHKEITEN



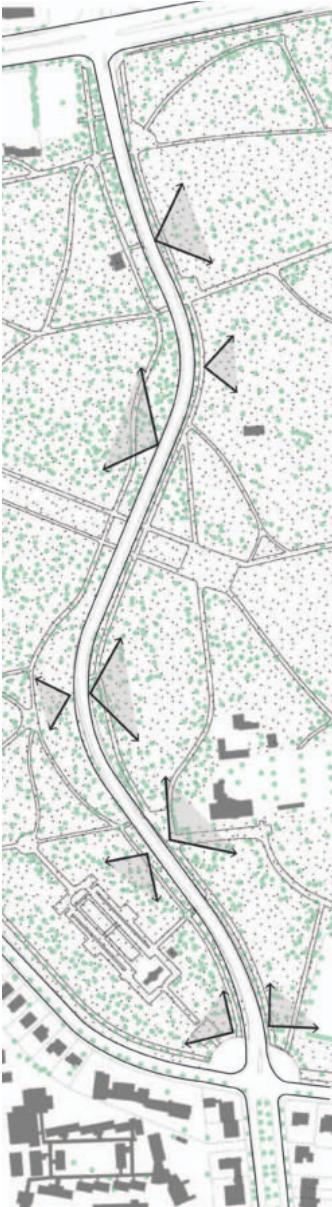
SCHRITTWEISE UMWIDMUNG DER VERKEHRSFLÄCHEN

VERTIEFUNGSGEBIETE

OPTIMIERUNGSANSATZ OTTO-WELS-STRASSE

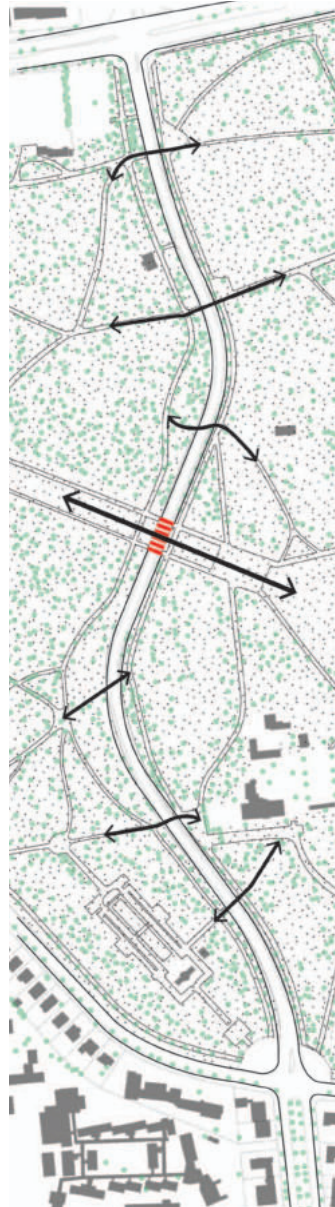
1)

Sichtbeziehungen
herstellen + Blick in Park
öffnen



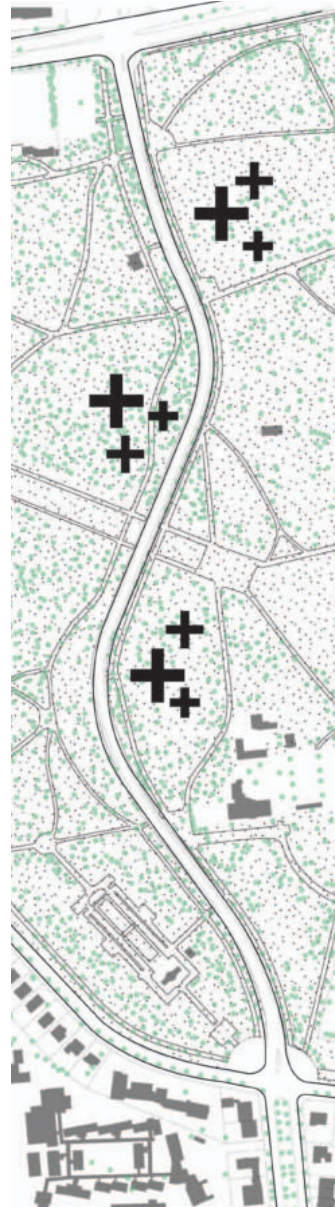
2)

fußläufige Verbindungen
schaffen / stärken +
Hauptachse aufpflastern



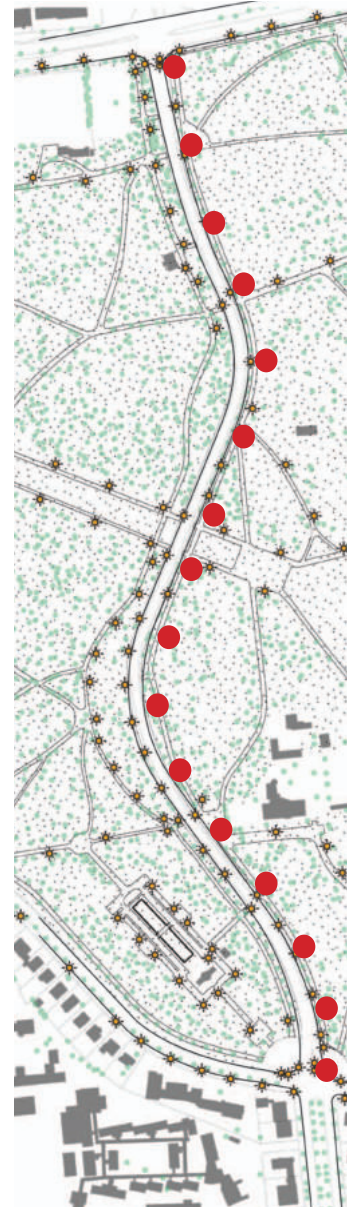
3)

Programmierung der
Seitenbereiche



4)

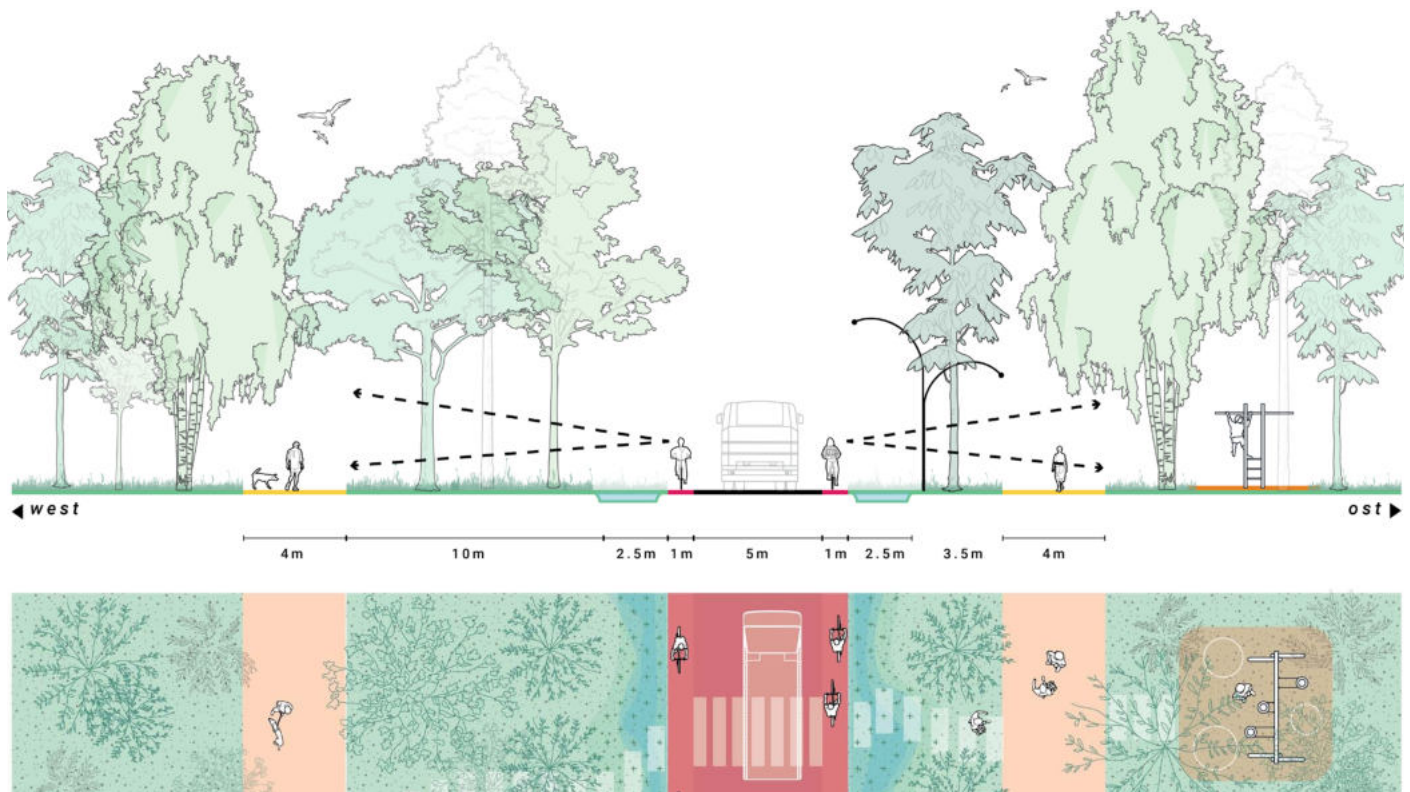
einseitig durchgehende
Fußwegebeleuchtung
sicherstellen



Visuelles Prinzip der schrittweisen Umwandlung der Otto-Wels-Straße

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSATZ OTTO-WELS-STRASSE



KONZEPT FÜR DIE OTTO-WELS-STRASSE

- visuelle Verbindung beider Seiten durch Entfernen der parkenden Autos
- vereinfachte Straßenquerung durch Limitierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Straße als Erlebnisraum für Radfahrer
- Shared Space mit Bus, Rettungsfahrzeugen, Polizei
- Reduzierung der Lärmbelastung im Park ohne MIV
- Durch Entfernung der Sträucher seitlich der Straße visuelle Öffnung und Erlebbarkeit des Parks
- Unterpflanzung Bäume mit biodiversitätsfördernden niedrigen Sorten
- neue Querverbindungswege und punktuelle Trittsteine für zusätzliche Quermöglichkeiten
- Erdmulde auf ehemaligen Stellplatzstreifen zur Einleitung / Rückhaltung von Oberflächenwasser
- Gehweg-Beleuchtung auf Ostseite durchgängig herstellen



BESTAND



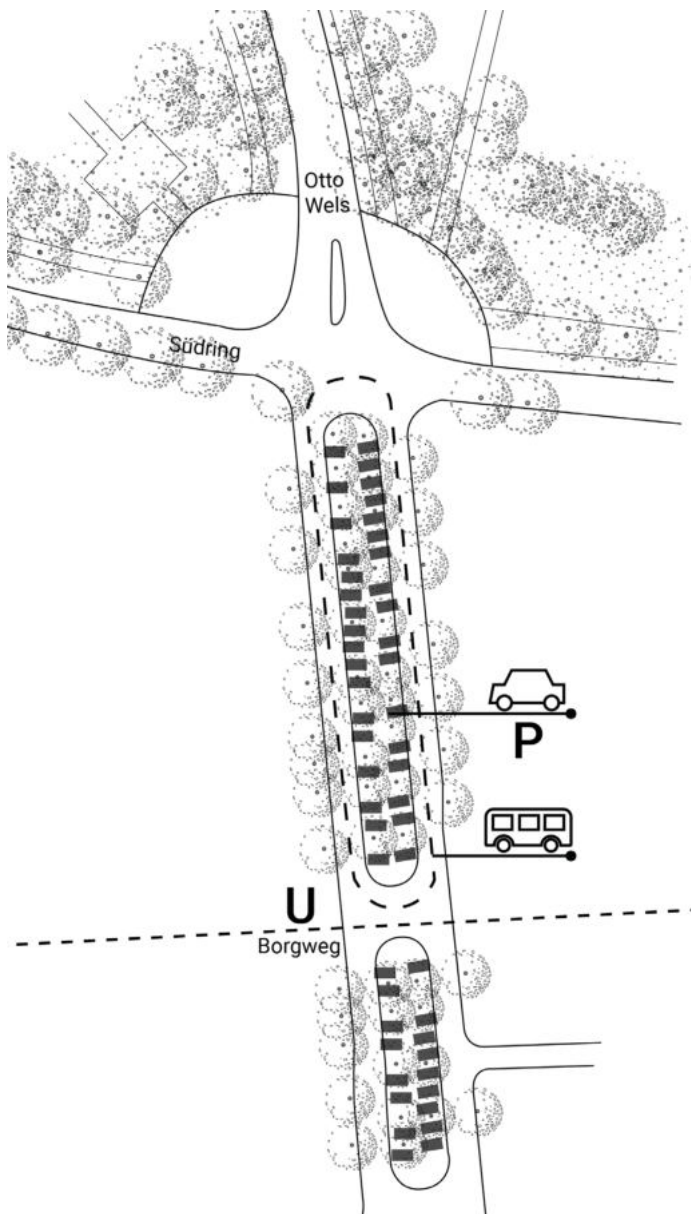
VISION

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSATZ BORGWEG-NORD

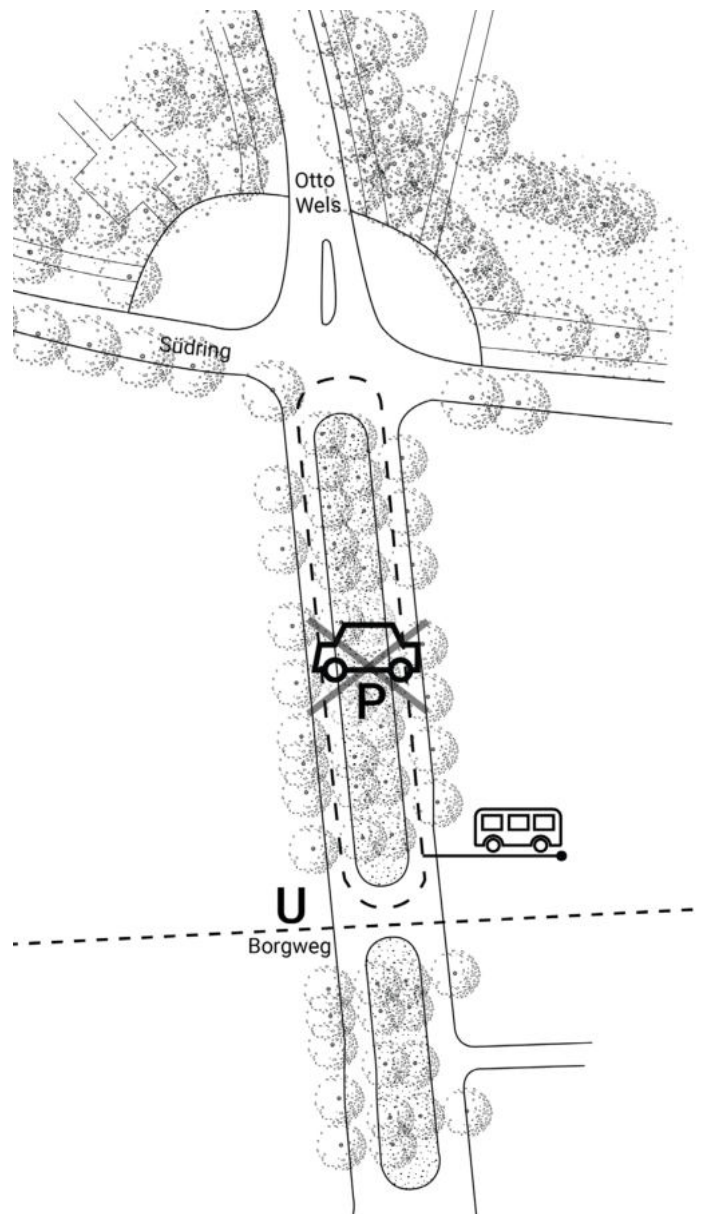


Die Allee ist durch die parkenden Autos für Fußgänger zum Stadtpark kaum nutzbar



Bestand: Stadtparkzugang an Stellplätzen vorbei

Stand 22.09.2022
ohne Bilder ungeklärter Veröffentlichungsrechte



Konzept: Stadtparkzugang stellplatzbefreit

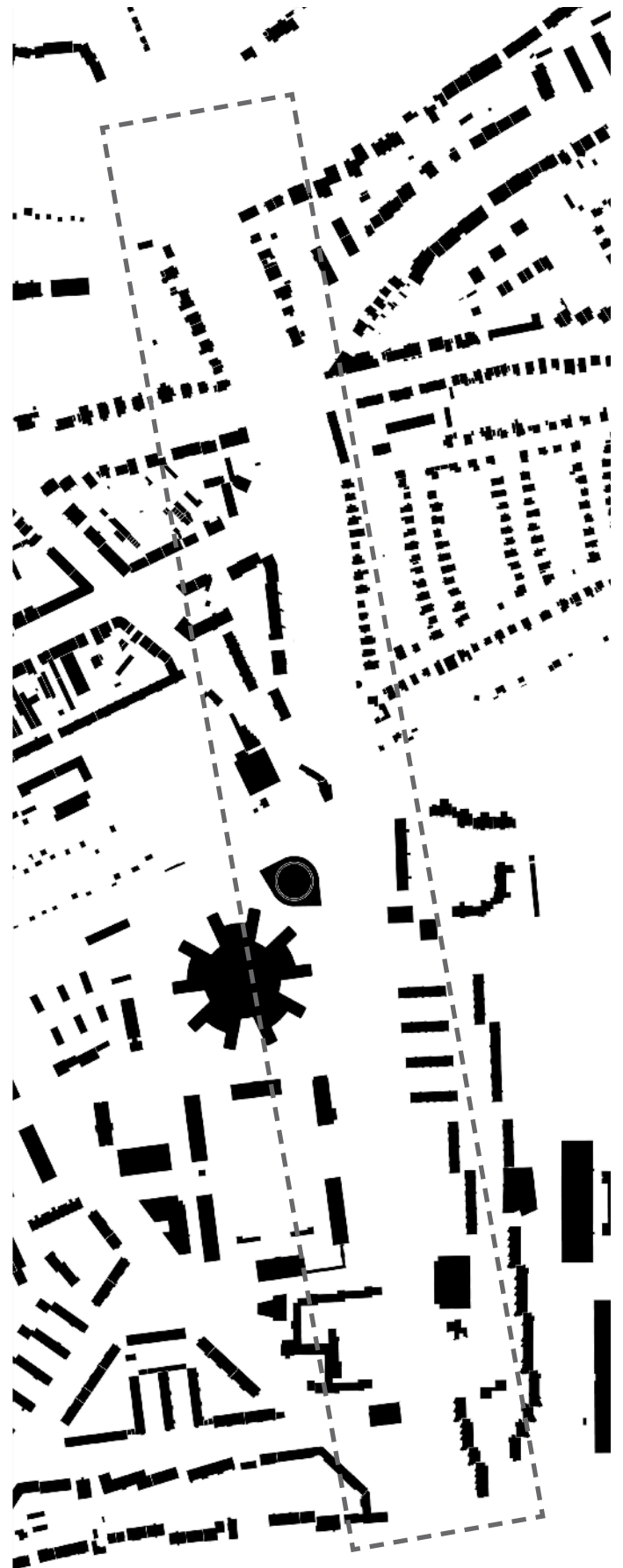
- Borgweg dem Stadtpark zuordnen:
- Entfernen der parkenden Autos und Mittelinsel in nutzbare Grünfläche umwandeln
- einladende Geste zum Park
- zentraler Ankunftspunkt mit ÖPNV, Busse haben Priorität
- kein MIV in der Schleife
- Eingangsbereich beidseitig der Otto-Wels-Straße aufwerten: Von Straßenkreuzung zu Platz mit Aufenthaltsqualität

VERTIEFUNGSBEREICHE

6.7.2 Hindenburgstraße



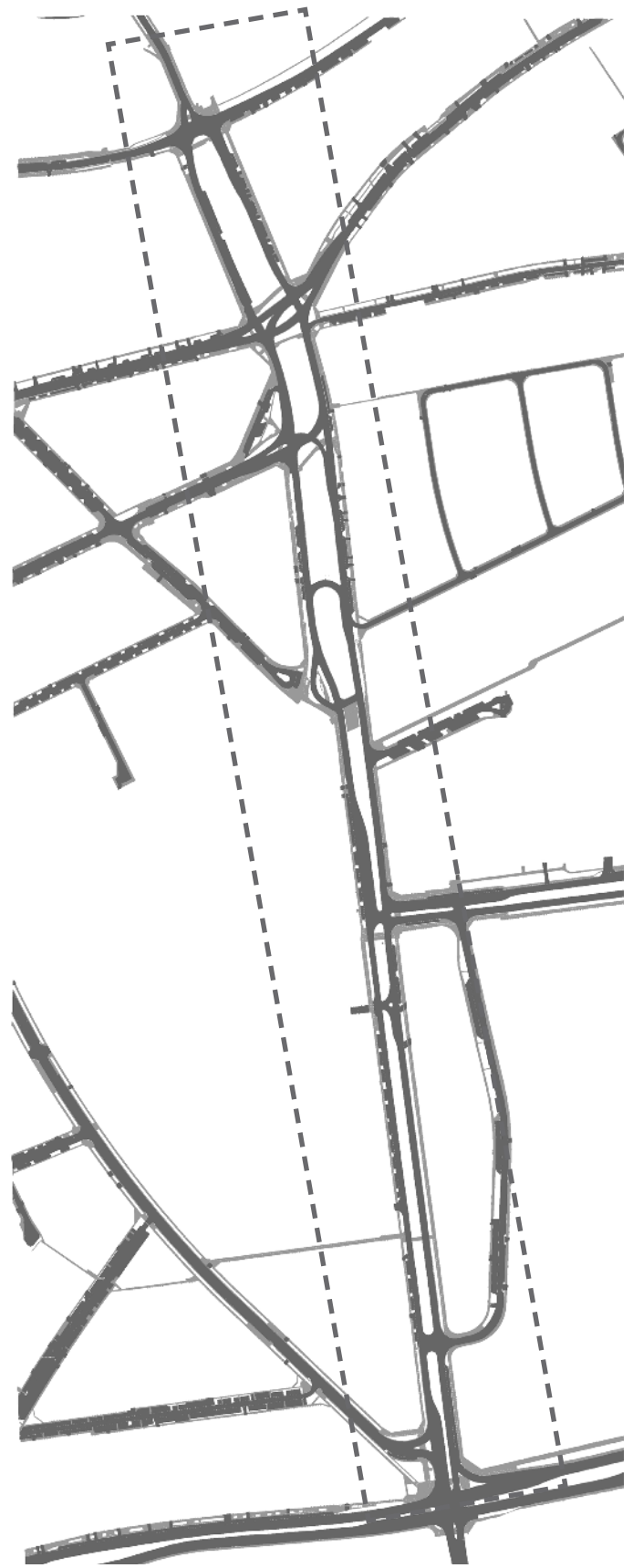
AKTUELLES LUFTBILD



AKTUELLER GEBÄUDEBESTAND



AKTUELLER VEGETATIONSBESTAND



AKTUELLES WEGESYSTEM

VERTIEFUNGSBEREICHE

POTENTIALE HINDENBURGSTRASSE



MARKANTE ALTE BAUMGRUPPEN



OFT WENIG KFZ-VERKEHR

VERTIEFUNGSBEREICHE

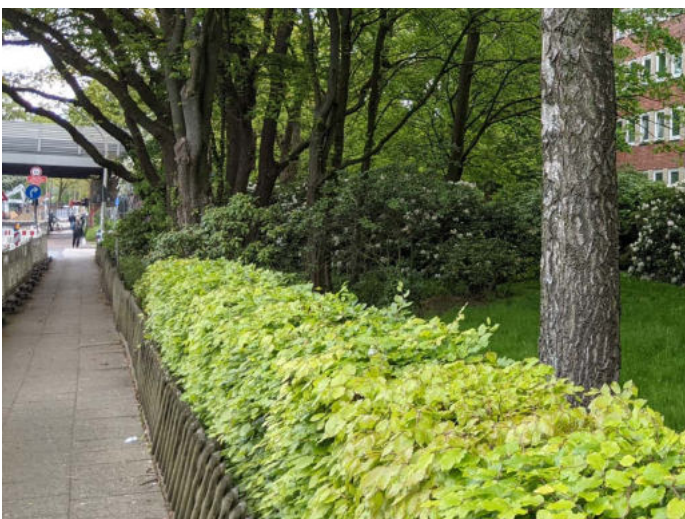
POTENTIALE HINDENBURGSTRASSE



BREITER ATTRAKTIVER WIESENSTREIFEN (NORDEN)



LICHTER ALTER BAUMBESTAND (MITTLERER ABSCHNITT)



PRIVATE GRÜNFLÄCHEN UNMITTLBAR BENACHBART, HIER FÜR WOHNEN



PRIVATE GRÜNFLÄCHEN UNMITTLBAR BENACHBART, HIER FÜR POLIZEI

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE HINDENBURGSTRASSE



AUF DER FAHRSPUR PARKENDE AUTOS



SCHMALER RADWEG



MONOTONE, UGENUTZTE GRÜNFLÄCHE

VERTIEFUNGSBEREICHE

EXKURS: GENESE DER HINDENBURGSTRASSE

Die historische Planung und Entwicklung der Hindenburgstraße ist mit der Planung der Alsterkanalisierung eng verbunden. Die folgende Chronologie zeigt, dass die heutige Hindenburgstraße erst ab 1914 im Bebauungsplan als Hauptwegetrasse zwischen Stadtpark und Alster geplant wurde. War der Nordbereich der Straße bereits seit den 1930er Jahren von grünen Inseln bestimmt, so wurden diese hauptsächlich nach 1952 zu größeren Flächen zusammengefasst.



LAGE DES UNTERSUCHUNGSRUMS
HINDENBURGSTRASSE, AKTUELL

Abbildung bis zur Klärung
der Veröffentlichungsrechte
entnommen

VORSCHLAG ZUR ALSTERKANALISIERUNG
VON FERDINAND SPERBER, 1909

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte
entnommen

VORSCHLAG ZUR ALSTERKANALISIERUNG VON HARRY MAASZ, 1911

VERTIEFUNGSBEREICHE

EXKURS: GENESE DER HINDENBURGSTRASSE

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

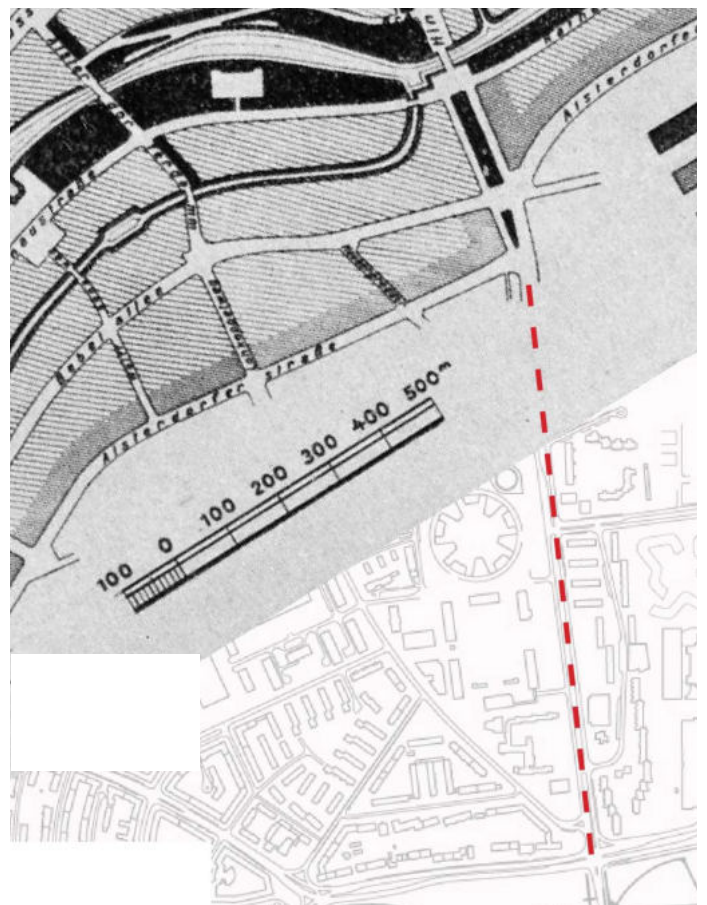
VORSCHLAG ZUR ALSTERKANALISIERUNG VON OTTO MARCH, 1910

VORSCHLAG ZUR ALSTERKANALISIERUNG VON OTTO LINNE, VERM. 1927

VERTIEFUNGSBEREICHE

EXKURS: GENESE DER HINDENBURGSTRASSE

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

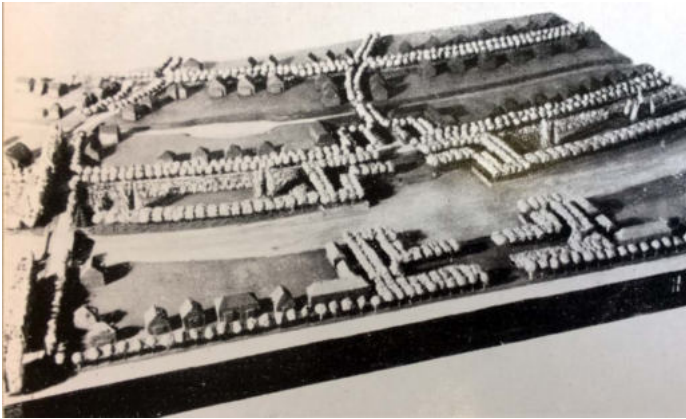


BEBAUUNGSPLAN 1914

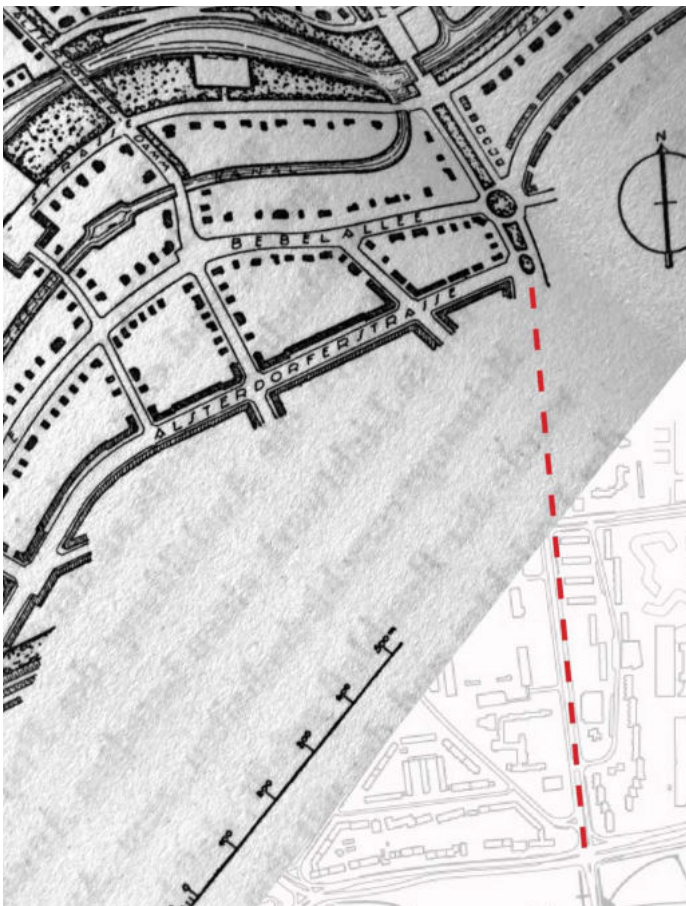
AUS: HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1929

VERTIEFUNGSBEREICHE

EXKURS: GENESE DER HINDENBURGSTRASSE



MODELL DER ALSTERKRÜGER KEHRE ALS AUSGANGSPUNKT EINER ALLEEVERBINDUNG, BLICKRICHTUNG SÜD.. AUS: DIE BAUGILDE, Jg. 10 (1928)



FRITZ SCHUMACHER, VOR 1933

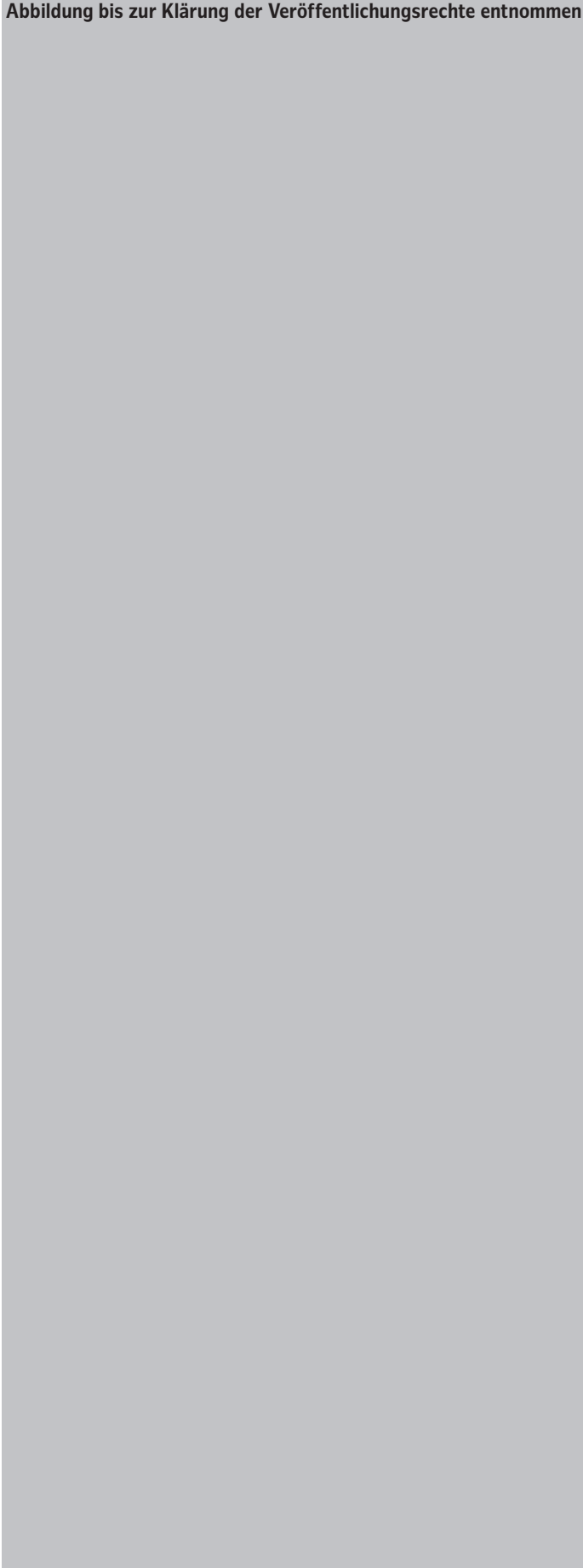
Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

LUFTBILD 1927

VERTIEFUNGSBEREICHE

EXKURS: GENESE DER HINDENBURGSTRASSE

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen



LUFTBILD 1930

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

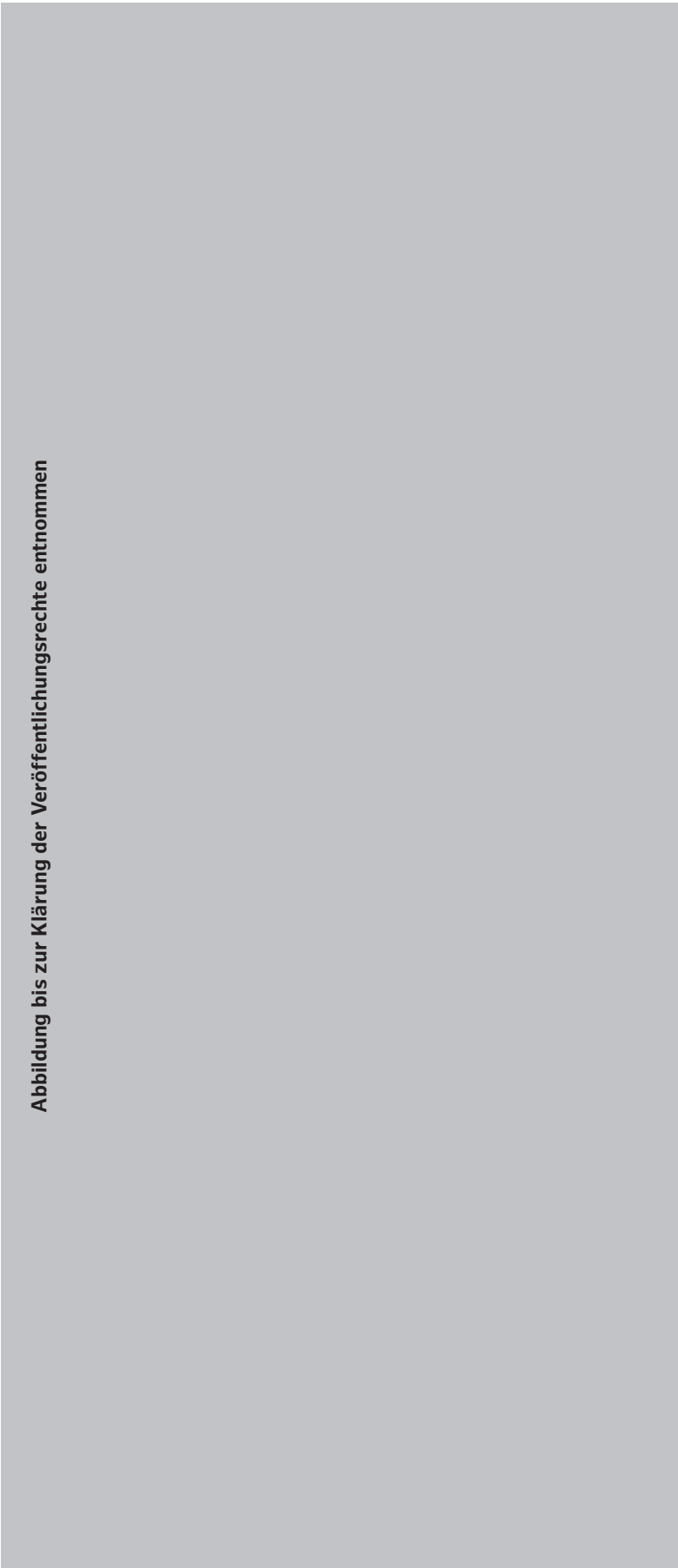


LUFTBILD 1946

VERTIEFUNGSBEREICHE

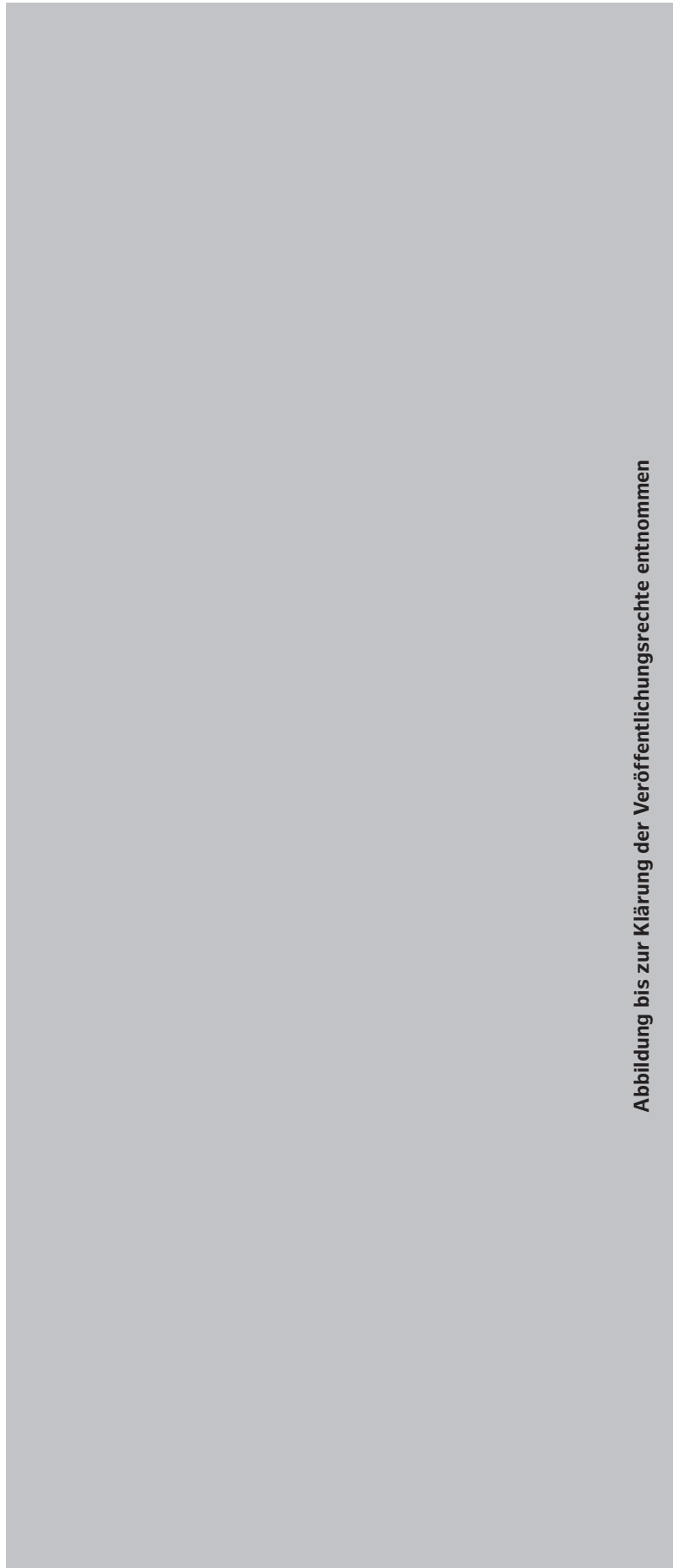
EXKURS: GENESE DER HINDENBURGSTRASSE

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen



LUFTBILD 1952

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen



LUFTBILD 1967

VERTIEFUNGSBEREICHE

EXKURS: GENESE DER HINDENBURGSTRASSE

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

LUFTBILD 1982

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

LUFTBILD 1998

VERTIEFUNGSBEREICHE

EXKURS: GENESE DER HINDENBURGSTRASSE



LUFTBILD 2019

VERTIEFUNGSBEREICHE

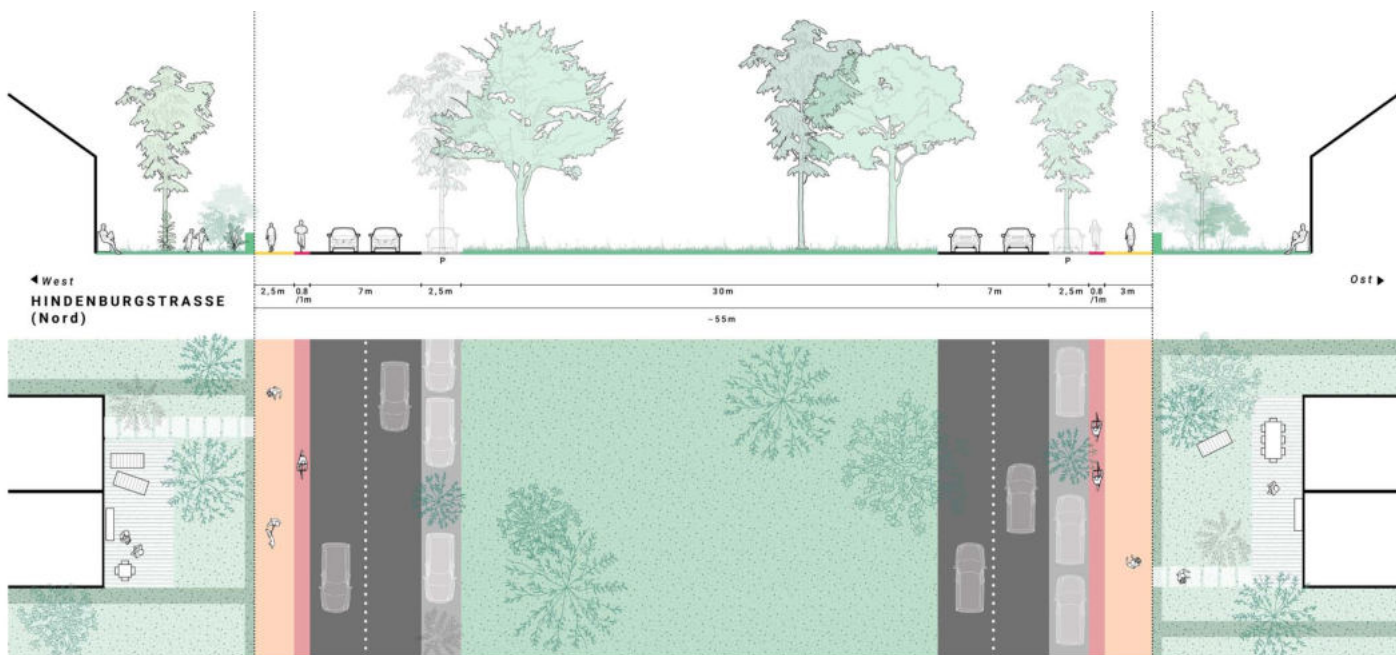
OPTIMIERUNGSANSÄTZE HINDENBURGSTRASSE



ÜBERSICHT DER EXEMPLARISCH BETRACHTETEN BEREICHE IN DER HINDENBURGSTRASSE

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE HINDENBURGSTRASSE



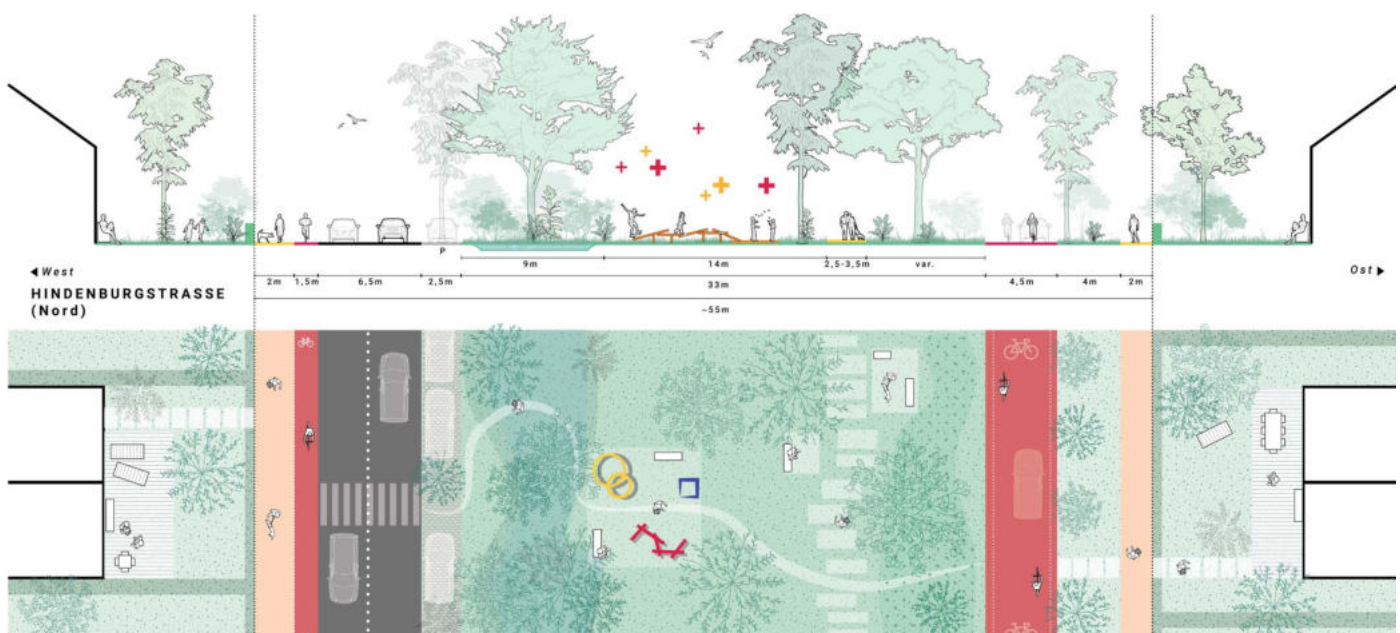
BESTAND HINDENBURGSTRASSE NORD

Defizite im Bestand:

- attraktive, nicht nutzbare Grünfläche als Mittelinsel
- für Fußgänger schwierig zu kreuzen
- ruhender Verkehr dominiert
- Fahrräder auf zu schmalen Radwegen

Optimierungsansätze:

- Schaffung multifunktional nutzbarer Grünflächen, z.B. Spielplatz, durch Entfall zweier Autospuren
- Stärkung des Radverkehrs auf breiten Fahrradwegen
- Stärkung des Fußverkehrs durch kfz- und fahrradferne Wege



KONZEPT HINDENBURGSTRASSE NORD

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE HINDENBURGSTRASSE



BESTAND HINDENBURGSTRASSE MITTE

Defizite im Bestand:

- attraktive, nicht nutzbare Grünfläche als Mittelinsel
- für Fußgänger schwierig zu kreuzen
- ruhender Verkehr dominiert
- Fahrräder auf zu schmalen Radwegen

Optimierungsansätze:

- Schaffung multifunktional nutzbarer Grünflächen, z.B. Sportfeld, durch Entfall zweier Autospuren
- Stärkung des Radverkehrs auf breiten Fahrradwegen
- Stärkung des Fußverkehrs durch kfz- und fahrradferne Wege



KONZEPT HINDENBURGSTRASSE MITTE

VERTIEFUNGSBEREICHE

POTENTIALE HINDENBURGSTRASSE



BESTAND HINDENBURGSTRASSE BEREICH MITTE



VISION HINDENBURGSTRASSE BEREICH MITTE

VERTIEFUNGSGEBIETE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE HINDENBURGSTRASSE



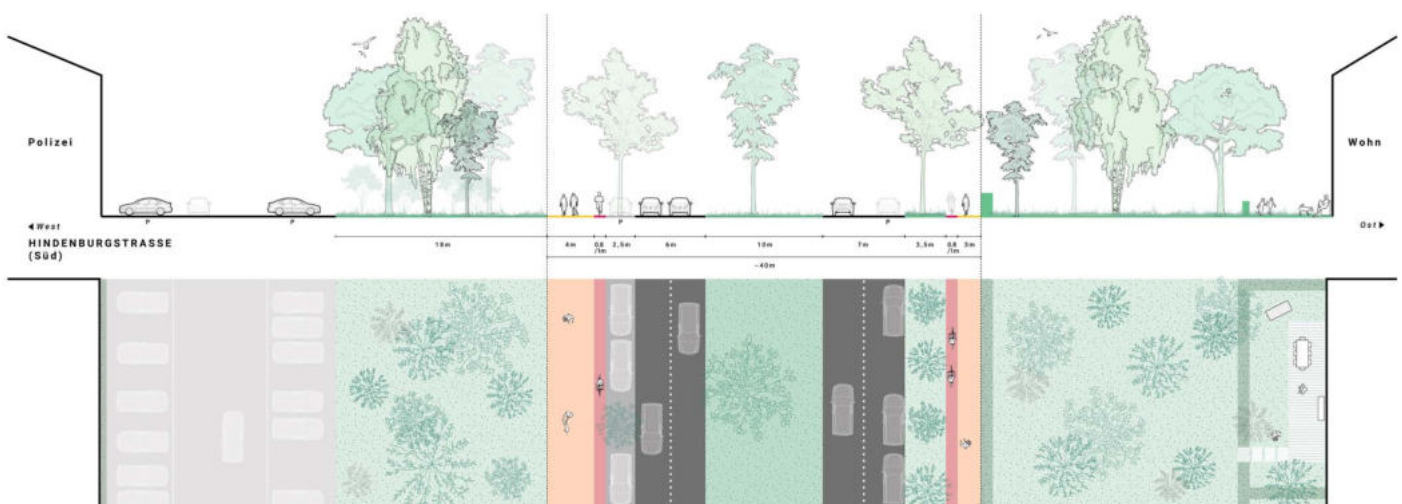
BESTAND HINDENBURGSTRASSE SÜD

Defizite im Bestand:

- attraktive, nicht nutzbare Grünfläche als Mittelinsel
- für Fußgänger schwierig zu kreuzen
- ruhender Verkehr dominiert
- Fahrräder auf zu schmalen Radwegen

Optimierungsansätze:

- Schaffung multifunktional nutzbarer Grünflächen, z.B. Spielfeld, durch Entfall zweier Autospuren
- Stärkung des Radverkehrs auf breiten Fahrradwegen
- Stärkung des Fußverkehrs durch kfz- und fahrradferne Wege



PLANUNG HINDENBURGSTRASSE SÜD

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE HINDENBURGSTRASSE



BESTAND HINDENBURGSTRASSE BEREICH SÜD



VISION HINDENBURGSTRASSE BEREICH SÜD

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE HINDENBURGSTRASSE

Empfehlungen zum weiteren Vorgehen:

- Verkehrsoptionen untersuchen
 - 2 oder 3 oder 4 einseitig konzentrierte Kfz-Fahrspuren
 - Einbahnstraße für Kfz + Zweirichtungsverkehr für Busse?
- Parken im Straßenraum reduzieren oder konzentrieren?
- neue Radwegetypologie? Fahrradstraße?
- Möglichkeiten für urbane Logistik schaffen (z.B. Lastfahrräder, selbstfahrende Paketzustellung etc.)?
- Erreichbarkeit der angrenzenden Häuser gewährleisten
- Einsatzfähigkeit der Polizei gewährleisten
- Abbiegespuren reduzieren, z.B. an Carl-Cohn-Str
- Grüne Übergänge schaffen an Kleingärten und Bahnstation
- Auswirkungen der veränderten Verkehrssituation auf benachbarten Straßen untersuchen

6.7.3 Badeanstalt / Eingang Stadthallenbrücke

Ein rund 37.700 m² großes Areal innerhalb des Stadtparks befindet sich im Besitz der Bäderland Hamburg GmbH und wird als zahlungspflichtiges Freibad (Bäderland Sommerfreibad Naturbad Stadtparksee, kurz „Stadtparkbad“) genutzt. Eine Teilfläche davon ist als Gastronomie mit flächenmäßig großem Außenbereich („Sierichs Biergarten“) einem privaten Betreiber verpachtet.

Das Freibad stellt einen hohen Wert innerhalb der Freizeitangebote im Stadtpark dar und ist in den Sommermonaten überwiegend gut besucht. Neben dem Badebereich bestehen terrassenförmig gestaffelte und offene Liegebereiche, Umkleiden und Sanitärbereiche. Auch der Gastronomiebereich wird in den Sommermonaten intensiv frequentiert und bietet einen attraktiven Ausblick über Badeteich, See und die Festwiese bis zum Planetarium.

Das Stadtparkbad im Besitz der Bäderland Hamburg GmbH wirtschaftet - eher untypisch für die gesamte Branche - rentabel. Dies liegt nach Aussage des Betreibers bei insgesamt niedrigen Eintrittsgeldern hauptsächlich an einer

relativ einfachen Technik (das Wasser wird umgewälzt, also ständig in Bewegung gehalten und mittels Filter auf natürlichem Weg gereinigt, ohne chemische Zusätze und Heizungstechnik) und den marktüblichen Pachteinahmen durch die Gastronomie.¹

Erst vor wenigen Jahren wurde die zentrale Zugangstreppe zum Badeteich unter hohem finanziellen Aufwand durch BUKEA und Bäderland saniert und dem bauzeitlichen Zustand angenähert. Weitere bauliche Änderungen des status quo sind durch Bäderland derzeit nicht geplant. An dem Standort soll langfristig festgehalten werden.²

Insbesondere für die zahlenmäßig weit überwiegenden nicht zahlenden Besucher des Stadtparks bewirkt der derzeitige Zustand jedoch Nutzungseinschränkungen und optische Beeinträchtigungen des Gartendenkmals.

¹ Gespräch mit Geschäftsführer Dirk Schumaier und Leiterin strategische Angebotsentwicklung Karin Hopert am 28.07.2021

² Gespräch mit Geschäftsführer Dirk Schumaier und Leiterin strategische Angebotsentwicklung Karin Hopert am 28.07.2021



LAGE DES DER SPUNDWAND UND HAUPTINGANGSBEREICHES IM LUFTBILD



MODELLBOOTBECKEN ALS TREFFPUNKT



BADETEICH UND LIEGEWIESEN



LAGE AM WASSER MIT ATTRAKTIVEM AUSBLICK



GROSSE WASSERFLÄCHE ALS BÜHNE FÜR DAHINTER BEFINDLICHEN PARK

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE BADEANSTALT/ HAUPTINGANG STADTHALLEBNBRÜCKE



SICHTSCHUTZ MIT GRAFITTI VERSPERRT DEN BLICK AUFS WASSER



MATERIALMIX UND WEGECHAOS AN DEN LIEGEWIESEN

- sichtbehindernde Zaunanlage zwischen Modellbootbecken (Haupteingangsbereich) und Stadtparksee
- optisch störender, über 2 Meter hoher Umfassungszäun aus Staggittermatten
- optisch störende Stacheldrahtumfassungen
- optisch störende Betonwinkelstufen zur Einfassung der terrassenförmigen Liegebereiche, teilweise mit Rundrohrgeländer als Absturzsicherung versehen
- stellenweiser optisch störender Materialmix von Einfassungen und Flächenbelegen
- eine trennende, optisch wenig ansprechende Spundwand zwischen Badebereich und restlichem Stadtparksee
- eine teilweise wenig attraktive Architektur, insbesondere die nachbauzeitlichen Ergänzungen wie den Restaurationsbereich betreffend
- Die Fläche für den Badebetrieb ist ganzjährig abgezäunt, außerhalb der Badesaison aber nicht nutzbar
- Eine Umrundung des Stadtparksees führt außen um die Abzäunung und an den wenig attraktiven Eingangsbereichen zum Stadtparkbad (Fahrradständer) herum



STACHELDRAHT UND STAGGITTERZAUN AM BADETEICH



BARACKENÄHNLICHE GASTRONOMIE AUF RUDIMENTEN DER STADTHALLE

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE BADEANSTALT/ HAUPTINGANG STADTHALLEBRÜCKE



REPRÄSENTATIVER HAUPTINGANG DURCH PARKENDE KFZ BEEINTRÄCHTIGT



ÜBER DIE BRÜSTUNGMAUER AUFRAGENDE GASTRONOMIEEINBAUTEN AM KANAL

- Autoverkehr auf der Stadthallenbrücke und im gesamten Bereich des Haupteingangs
- Blick in die Hauptachse zum Planetarium wird durch Einbahnstraßenrichtung verhindert
- überdimensionierte Platzfläche um das Modellbootbecken
- störende Restauration nördlich der Stadthallenbrücke, insbesondere durch die gewählte Dachbedeckung
- fehlende Spiegelsymmetrie der vorhandenen Baukörper: Es fehlt ein räumlich wirksames Pendant der Baukörper von Bäderland nördlich des Platzes zur Wiederherstellung einer repräsentativen Eingangssituation

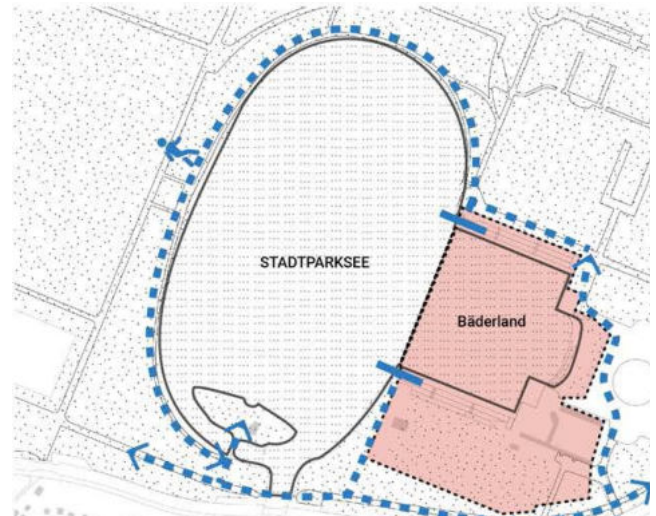


ÜBERDOMENSIONIERTE PLATZFLÄCHE AM, MODELLBOOTBECKEN

VERTIEFUNGSBEREICHE

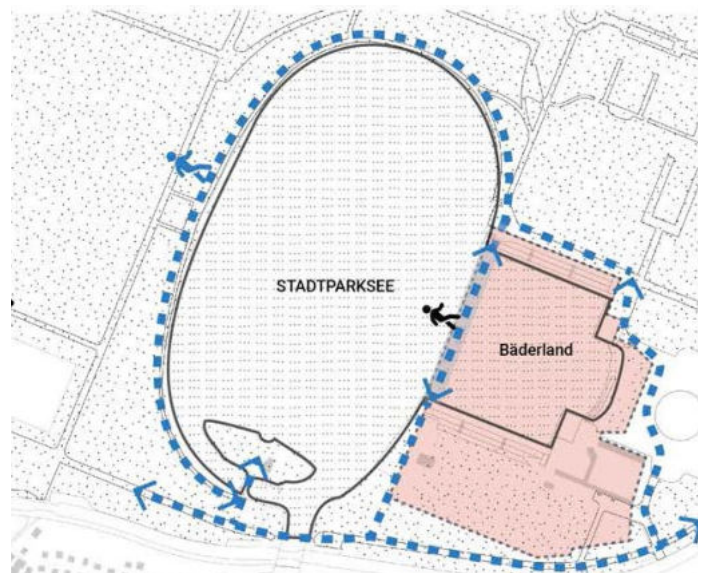
OPTIMIERUNGSANSATZ ZUGÄNLICHKEIT STADTPARKSEE
POTENTIALE BADEANSTALT/ HAUPTINGANG STADTHALLEBNBRÜCKE

VERSPERRTER UFERWEG

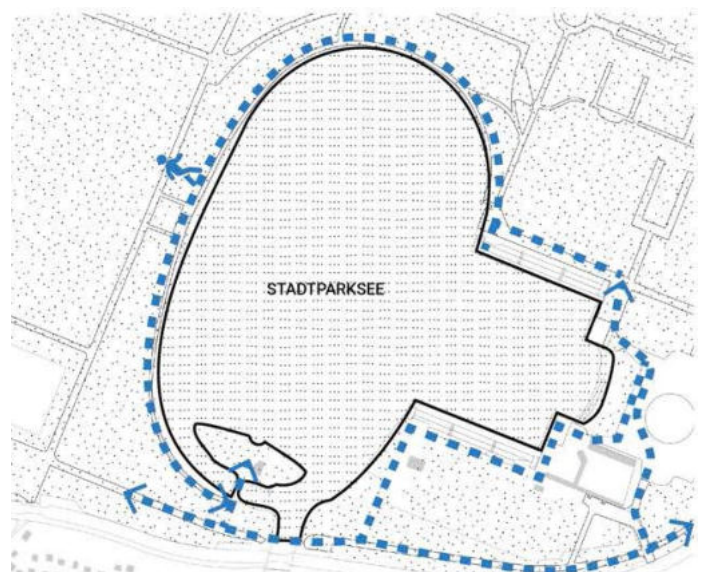


DERZEITIGE WEGEVERBINDUNGEN UM DEN STADTPARKSEE

- Einbau einer mobilen Zauanlage im Bereich der oberen Wiese am Südring, um diesen Bereich außerhalb der Badesaison frei zugänglich zu halten und nur die Tribünen und den Badesee der öffentlichen Nutzung ganzjährig zu entziehen
- Ergänzung einer frei nutzbaren Steganlage über der Spundwand als zusätzliche Querungsmöglichkeit. Die Unzugänglichkeit des Badesees von dieser Steganlage aus ist durch eine in Richtung der Hauptachse zwischen Stadthallenbrücke und Planetarium möglichst transparente Zauanlage weiterhin zu gewährleisten.



1. SCHRITT: QUERUNG SCHAFFEN



2. SCHRITT: SEE VEREINEN U. RUNDUM ÖFFENTLICH ZUGÄNLICH MACHEN

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSATZ ZUGÄNLICHKEIT STADTPARKSEE



HEUTIGE SITUATION

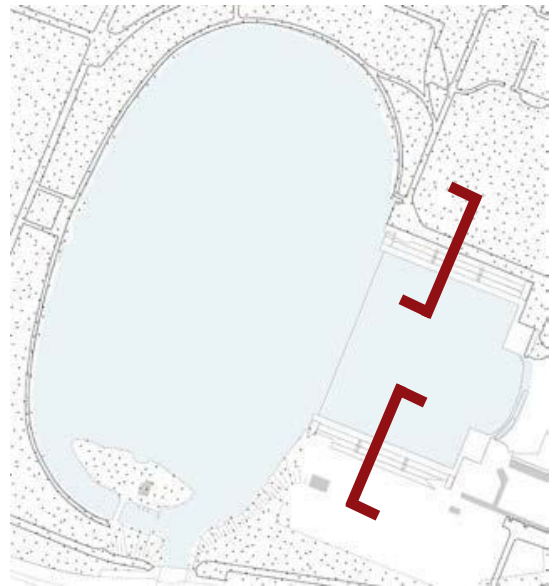


VISION

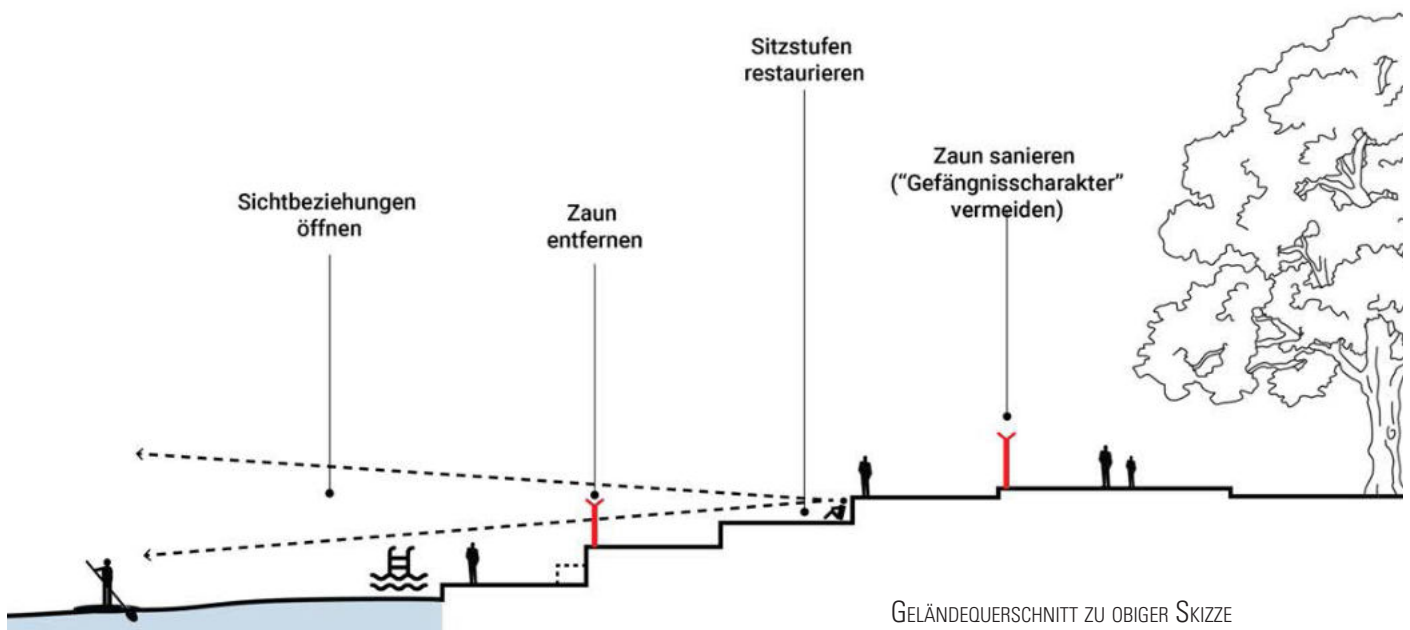
VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSATZ ZÄUNE, GELÄNDER, TRIBÜNEN

- Öffnung der Blickachse vom Modellbootbecken durch optisch weniger einschränkende Zaunanlage
- Ersatz der Stabgitterzäune durch optisch höherwertige, visuell möglichst offene Zäune
- Verzicht auf Stacheldraht
- Verzicht auf Absturzsicherungen der Tribünen durch Verringerung der Absturzhöhe (neues Höhenkonzept)
- Ersatz Betonwinkelstufen durch den bauzeitlichen Rudimenten angepassten Materialien, z.B. Backstein
- Verwendung einheitlicher Einfassungs- und Flächenbelagsmaterialien
- Nachpflanzung von Bäumen im Biergarten



LAGE DES UNTENSTEHENDEN GELÄNDEQUERSCHNITTS



GELÄNDEQUERSCHNITT ZU OBIGER SKIZZE



HEUTIGE SITUATION



VISION

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSATZ BETREIBERFORMAT DER BADEANSTALT

Grundsätzlich ist derzeitige Betrieb des Freibads als gewinnorientierte Unternehmung hinterfragbar: Widerspricht es nicht der Grundidee eines Volksparks, das Erlebnis „Schwimmen“ bzw. „Baden“ kostenpflichtig anzubieten? Welche Vorteile und welche Nachteile ergäben sich aus einer Überführung der Anlage hin zu einer kostenfreien Nutzung? Und insbesondere: Welche Voraussetzungen müssten geschaffen werden, um ein möglichst uneingeschränktes Baderlebnis im Rahmen geltender Haftungsregelungen für die Stadt Hamburg als Betreiberin zu ermöglichen?

VORTEILE EINER ÜBERFÜHRUNG DER BADEANSTALT IN EIN ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHES GEWÄSSER

- optische Verbesserung durch Entfall für die Notwendigkeit derzeit störender Umzäunungen
- funktionale Verbesserungen durch bessere Verbindung der Parkteile
- optische Verbesserung durch Entfall der derzeitigen Spundwand zwischen Badeteich und Stadtparksee
- Übereinstimmung mit dem Volksparkgedanken: Öffnung einer großen Exklusivfläche für ganzjährige Nutzung ohne zeitliche Beschränkungen
- Schaffung eines weiteren kostenfreien Angebots für Erholung und Sport kommt insbesondere den finanziell Schwächeren zugute

NACHTEILE EINER ÜBERFÜHRUNG DER BADEANSTALT IN EIN ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHES GEWÄSSER

- Investitionen für die Überschreibung des Areals (könnten hauptsächlich eine Frage der FHH-eigenen Bilanzierung sein)
- Entfall einer Einnahmequelle für Bäderland bedeutet womöglich Sparzwang an anderen Standorten
- zusätzliche Verwaltungs- und Pflegeaufgaben (die durch eine ohnehin stark belastete Grünverwaltung mit den derzeitigen Ressourcen nicht zu bewältigen wäre)
- rechtlicher Grenzbereich: Die rechtliche Duldung einer

unentgeltlichen Gewässernutzung als Naturbad kann von den Badegästen aufgrund der langen Nutzungstradition nur als Ermunterung zu eben dieser Nutzung aufgefasst werden. Ist daher die Stellung einer Badeaufsicht (in welchem Zeitfenster?) rechtlich bzw. ethisch geboten? Und besteht aus denselben Gründen eine Verpflichtung zur häufigeren Überprüfung der Gewässerqualität?

- Wie ist verwaltungsseitig möglichen Nutzungskonflikten bzw. Gefahrenpotential zwischen Badegästen und Booten, SUPs usw. zu begegnen? Wie den zu erwartenden Nutzungskonflikten wegen badender Hunde?
- Würde diese Freigabe in der Öffentlichkeit als Signal zum flächendeckenden „Wildbaden“ gewertet werden und so den Nutzungsdruck auf bisher weniger zum Baden genutzte Gewässer wie den Goldbekkanal mit zu erwartenden Folgeschäden (Arten- und Biotopschutz, Uferbefestigung) initiieren bzw. erhöhen?

FAZIT EINER MÖGLICHEN ÜBERFÜHRUNG DER BADEANSTALT IN EIN ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHES GEWÄSSER

Die Überführung der derzeitig privat betriebenen Badeanstalt in ein frei zugängliches Naturbad würde viele derzeit störender Elemente sowohl optischer wie auch ideeller Art beseitigen. Die Attraktivität des Stadtparks und seine öffentlich nutzbare Fläche würden deutlich erhöht werden.

Vorraussetzung dafür wären:

- eine Einigung mit der derzeitigen Betreiberin, die wenn, dann nur durch einen über das derzeitige Maß hinausgehenden erheblichen finanziellen Einsatz der Stadt Hamburg zu bewerkstelligen wäre
- die rechtliche Klärung der Haftungsfragen wegen gesundheitlicher Risiken (Badeunfälle, Wasserqualität)
- der Erhalt städtischer Verwaltungs- und Pflegestellen (Badeaufsicht, Reinigung, Wasserqualitätskontrolle) möglichst unter der Regie der Bäderland Hamburg GmbH

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE BEREICH MODELLBOOTBECKEN

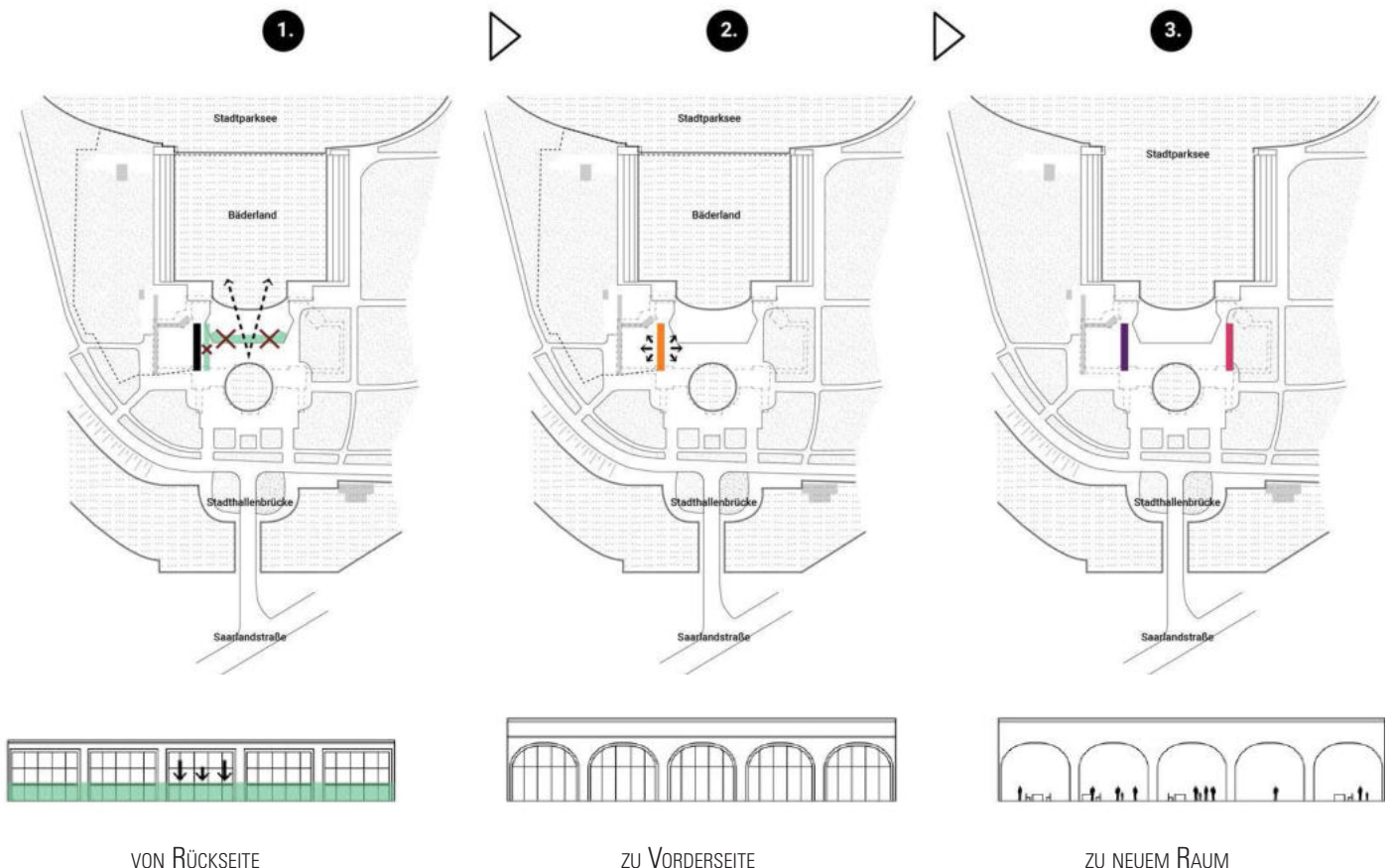
- bauzeitliche Spiegelsymmetrie herstellen
- Erhalt der freien Sicht von der Stadthallenbrücke auf das Planetarium
- rahmende Baumreihen an Stadthallenbrücke erhalten
- neuen Blickpunkt am Westufer schaffen (als Teil des symbolischen Wasserlaufes), als Neuinterpretation der historischen Kaskaden
- Reduzierung der Platzfläche um das Modellbootbecken zugunsten zusätzlicher repräsentativer Grünflächen

Die Nutzung der neuen, auf der Nordseite der Hauptachse zu ergänzenden Baukörper bedarf einer eigenen Untersuchung, die Teil des vorgeschlagenen Wettbewerbs sein könnte. Folgende Nutzungen sind dabei denkbar:

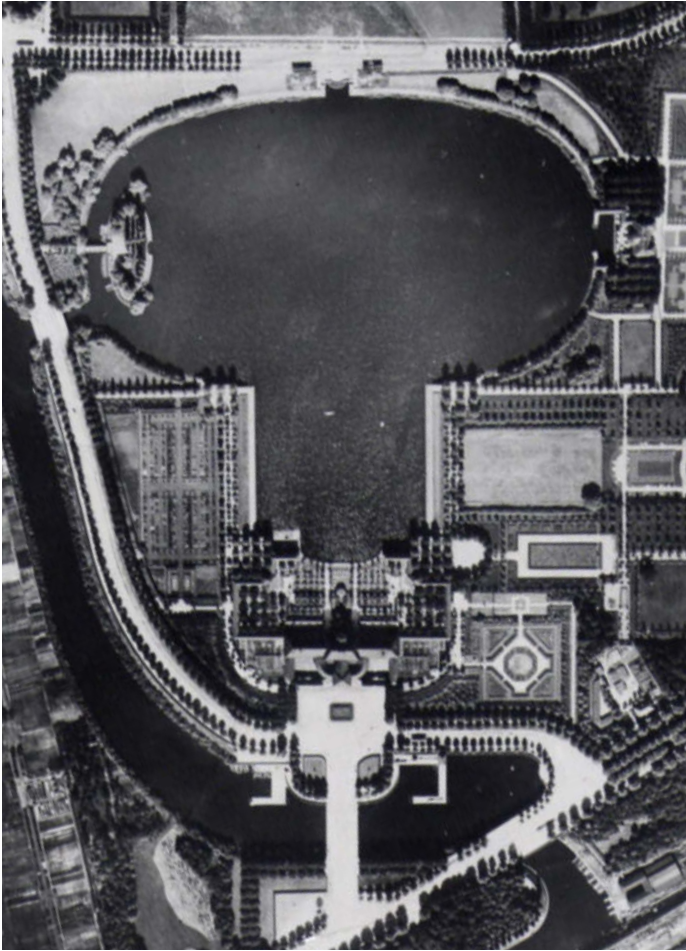
- feste Tische und Sitzmobiliar zum Verzehr mitgebrachter Speisen, Trinkwasserstation
- Restaurationsangebot als Ergänzung zum Biergarten beim Stadtparkbad, evtl. als Ausgleich für höhenmäßig reduzierte Restaurantbauten im Goldbekkanal
- öffentliche Toiletten, Wickelmöglichkeiten, Unterstand bei Regenschauern, Info-Punkt
- Fahrrad-Mietstation
- buchbarer Veranstaltungsraum

- Schritt 1: Entfernung der Sichtbarriere
- Schritt 2: Aufwertung der vorh. Baracke am Biergarten mit Öffnung zum Platz
- Schritt 3: Ergänzung eines spiegelsymmetrisch platzierten Baukörpers gleicher Kubatur für gastronomische Zwecke o.a.

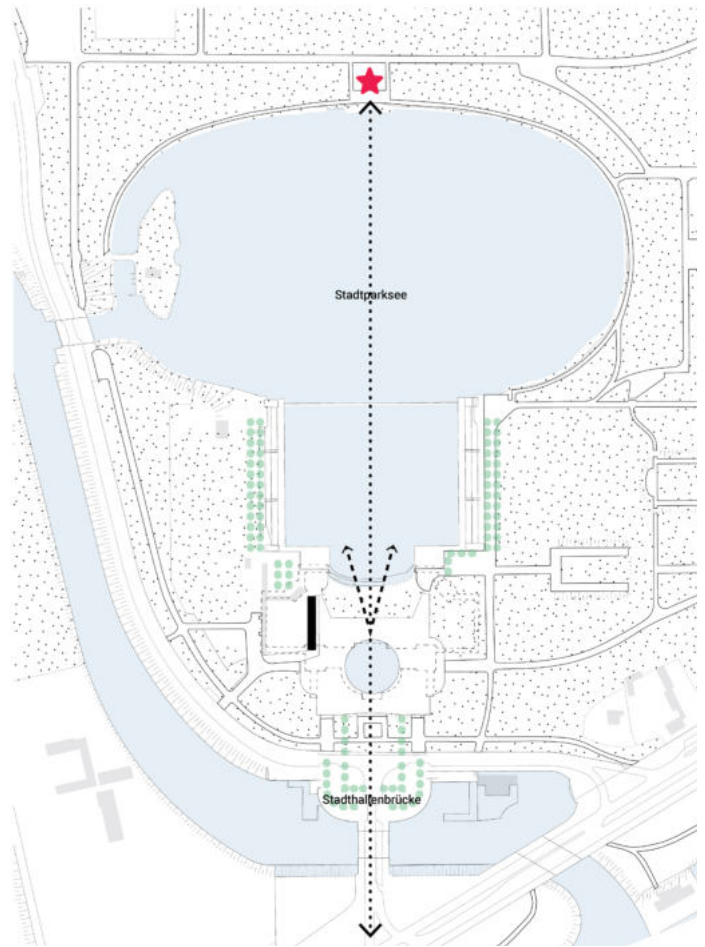
Weitere Nutzungsmöglichkeiten und Nutzungskombinationen sind damit nicht ausgeschlossen.



VERTIEFUNGSBEREICHE



LUFTBILD DES BEREICHS ZWISCHEN STADTHALLENBRÜCKE UND FESTWIESE VON 1928



AKTUELLE, SCHEMATISCHE DARSTELLUNG DES BEREICHS ZWISCHEN STADTHALLENBRÜCKE UND FESTWIESE MIT ERWÜNSCHTEN BLICKBEZIEHUNGEN IN DER HAUPTACHSE

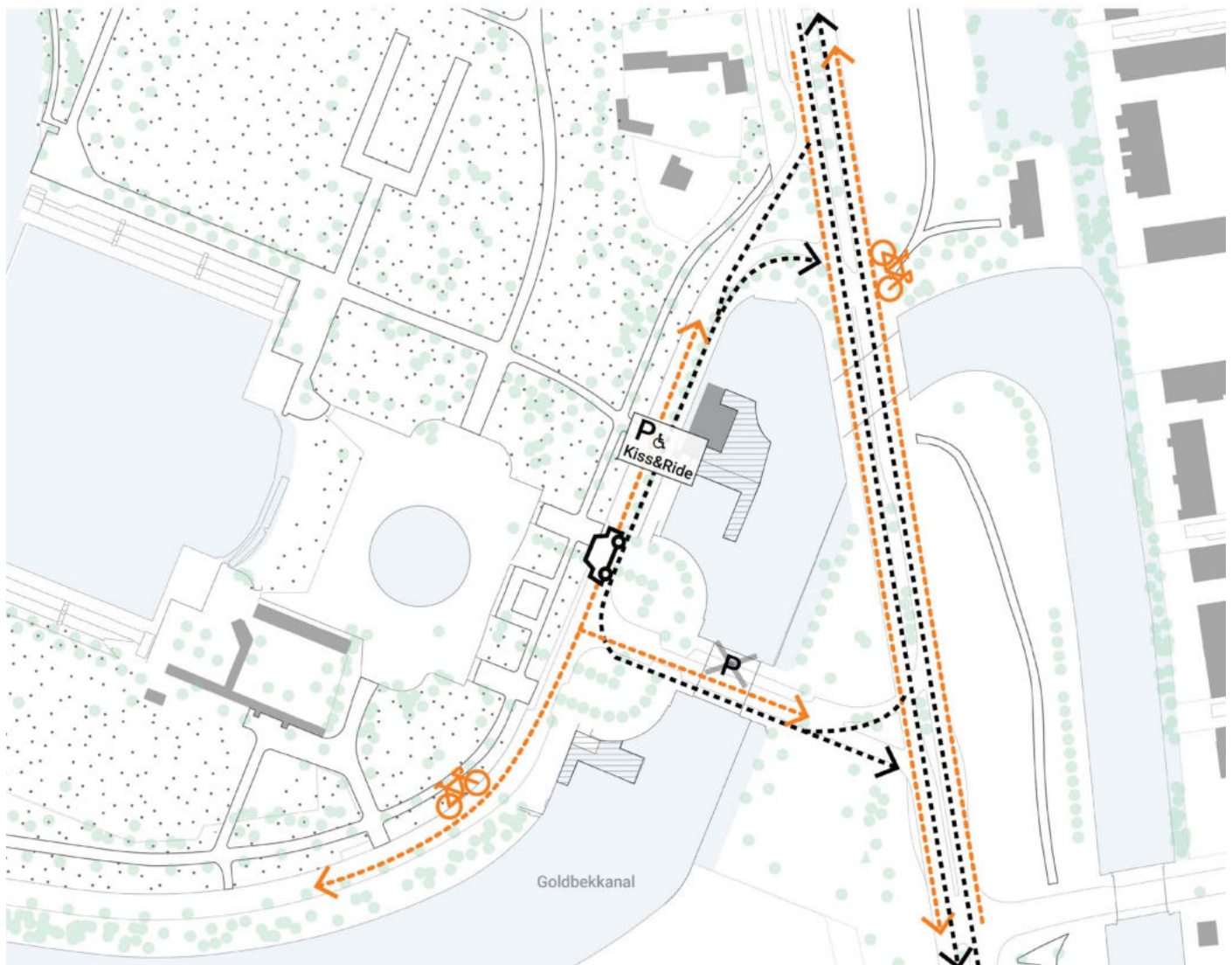


VISION DES EINGANGSBEREICHS AM MODELLBOOTBECKEN

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE STADTHALLENBRÜCKE

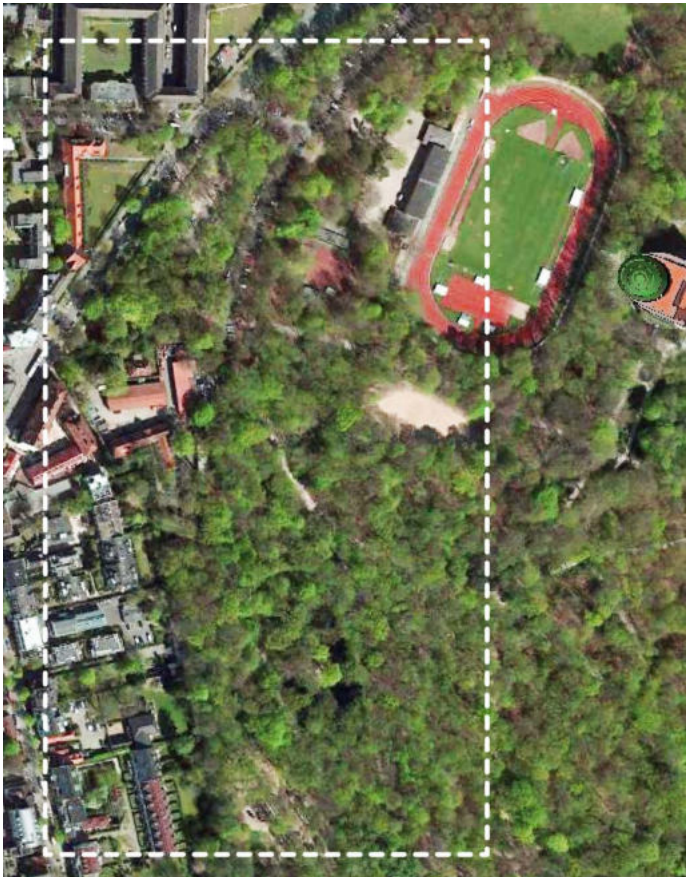
- vollständiger Entfall der Stellplätze auf der Stadthallenbrücke, Umwandlung in eingeschränktes Halteverbot (kiss & drop)
- Reduzierung der Stellplätze im Bereich des Haupteingangs, teilweise Umwandlung in eingeschränktes Halteverbot sowie Behindertenstellplätze
- Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung nach Prüfung durch Verkehrsgutachten und nur ohne zusätzliche Verkehrsflächen im Kreuzungsbereich
- Höhenreduzierung der Restaurationsgebäude nördlich der Stadthallenbrücke und Aufbau einer extensiven Dachbegrünung



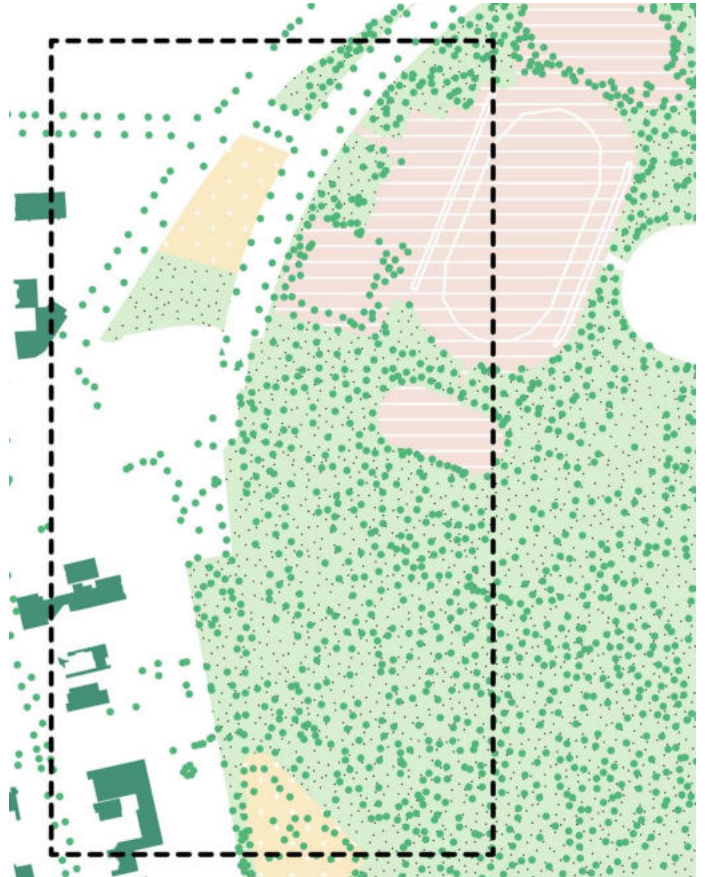
MÖGLICHES NEUES VERKEHRSSCHEMA AN DER STADTHALLENBRÜCKE

VERTIEFUNGSBEREICHE

6.7.4 Eingangssituation Jahnkampfbahn



AKTUELLES LUFTBILD



AKTUELLER VEGETATIONSFLÄCHENBESTAND



AKTUELLER GEBÄUDEBESTAND



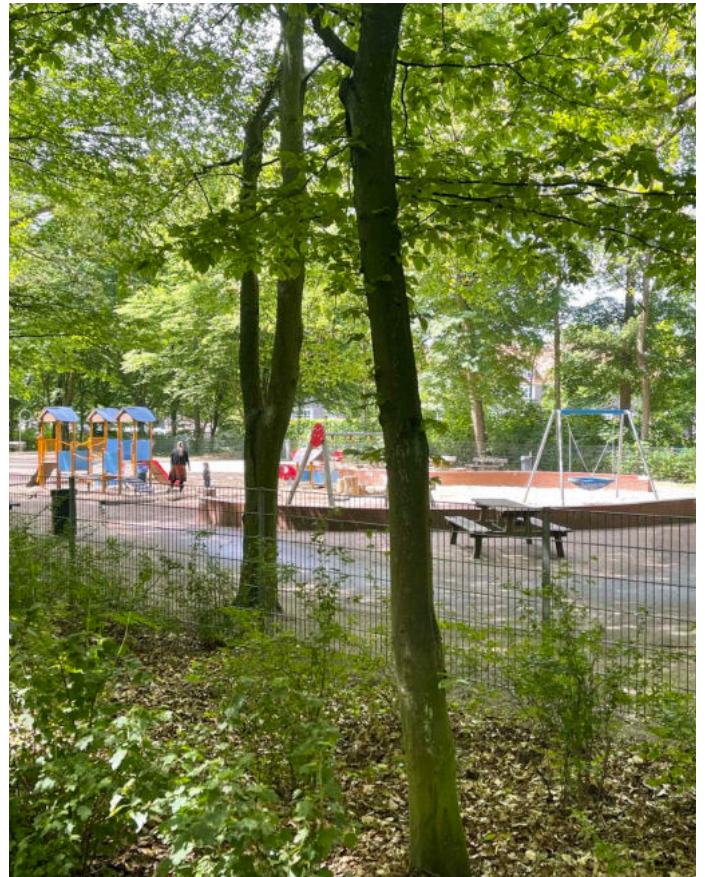
AKTUELLES WEGESYSTEM

VERTIEFUNGSBEREICHE

POTENTIALE EINGANGSSITUATION JAHNKAMPFBAHN



SCHÖNE GROSSE ALTE BÄUME



IM GRÜN EINGEBETTETER SPIELPLATZ



GEMÜTLICHES CAFÉ (MIT ZU KLEINER AUSSENGASTRO)



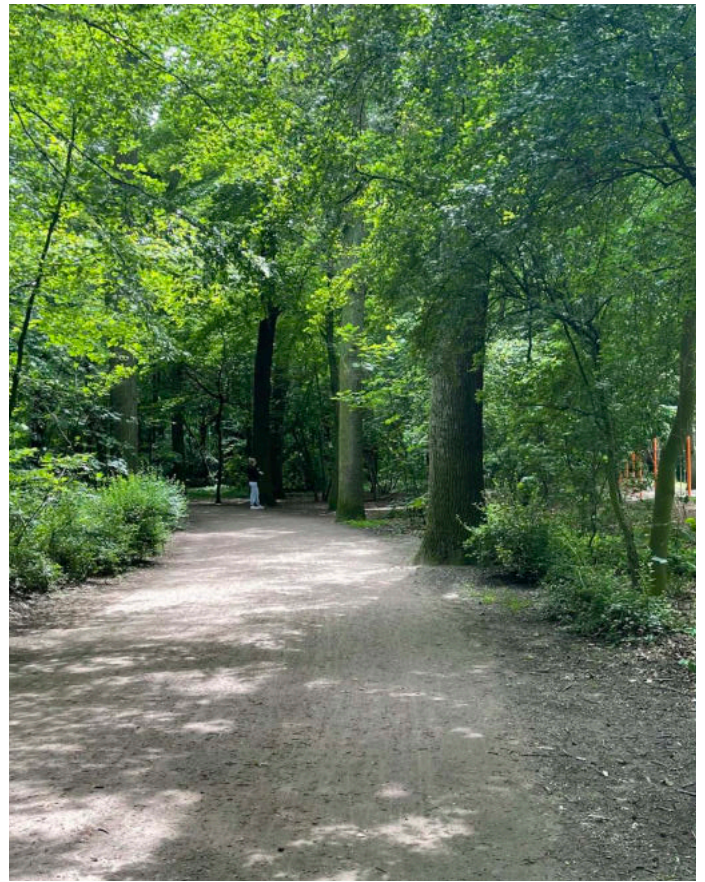
DIREKTE ANBINDUNG AN WOHNGEBIET

VERTIEFUNGSBEREICHE

POTENTIALE EINGANGSSITUATION JAHNKAMPFBAHN



ALTER CORSOWEG ERKENNBAR ANHAND EHEMALIGER ALLEEBÄUME



ALTE ALLEEBÄUME ENTLANG ERHALTENEM CORSOWEG



EHEMALIGER CORSOWEG MIT NATURSTEINPFLASTER

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE EINGANGSSITUATION JAHNKAMPFBAHN



BLOCKIERTE SICHT AUF STADION



SPORTPLATZ MIT RÜCKSEITE ZUR ÖFFENTLICHKEIT



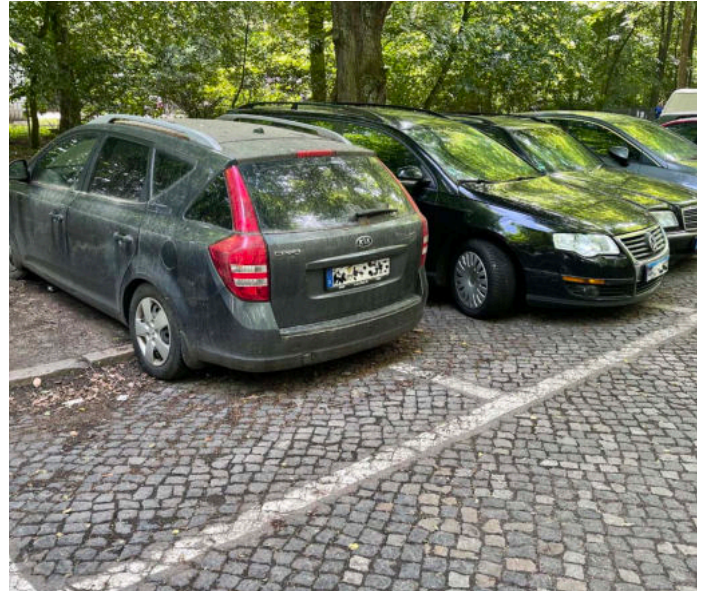
VERBOTE UND Absperrungen verhindern Zugang selbst zum Vorplatz, parkende Autos in Zentralachse

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE EINGANGSSITUATION JAHNKAMPFBAHN



VERSCHENKTER PLATZ DURCH PARALLELPARKER



VERSCHENKTER PLATZ DURCH PARALLELPARKER



DAUERPARKER



DAUERPARKER

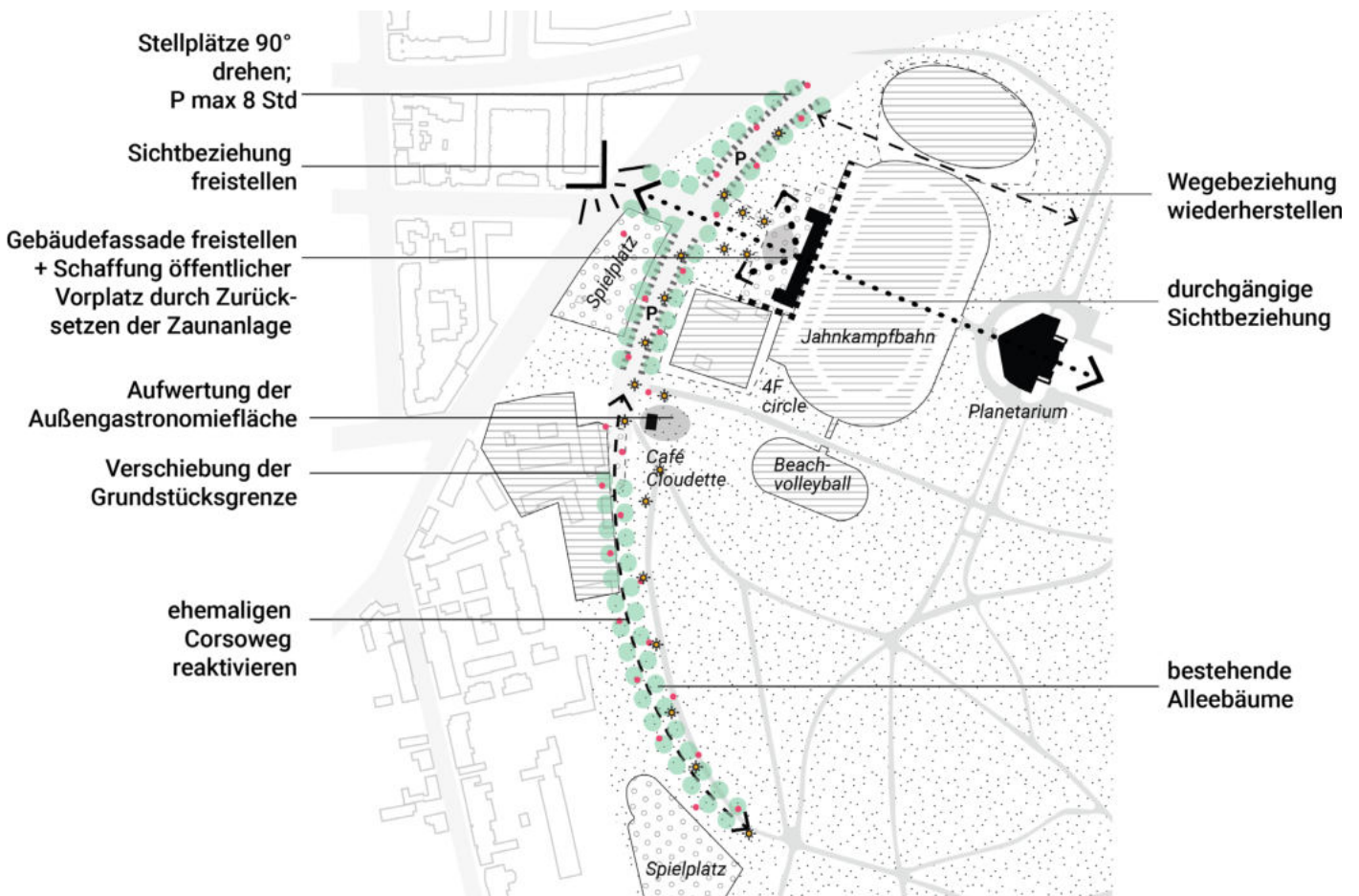
VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE EINGANGSSITUATION JAHNKAMPFBAHN

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

- Öffentlicher Zugang zum Eingangsgebäude der Jahnkampfbahn mit Blickverbindung in den Park / zum Planetarium
- Nutzung von Kfz-Stellplätzen außerhalb von hochfrequentierten Veranstaltungszeiten überprüfen. Evtl. Anwohnerparken unterbinden durch zeitl. Limitierung
- Entfernen von Dauerparkern
- Restrukturierung der Stellplätze (Effizienzsteigerung)
- Sichtbarmachen des Cafés u. Ausbau d. Außengastro
- Wiederherstellung des alten Corsowegs als durchgängige öffentliche Wegeverbindung durch bestehenden Alleebaumbestand, im Nordteil unter Tolerierung des Anlieferverkehrs zum Planetarium
- Reorganisation und Ergänzung der Beleuchtung entlang des Korsowegs
- Wegeverbindung nördlich Jahnkampfbahn wieder herstellen
- umzäunten Bereich in Einzelflächen aufgliedern und öffentliche Querungen ermöglichen

LUFTBILD 1928



PRINZIPISSKIZZE GESAMTBEREICH

VERTIEFUNGSBEREICHE

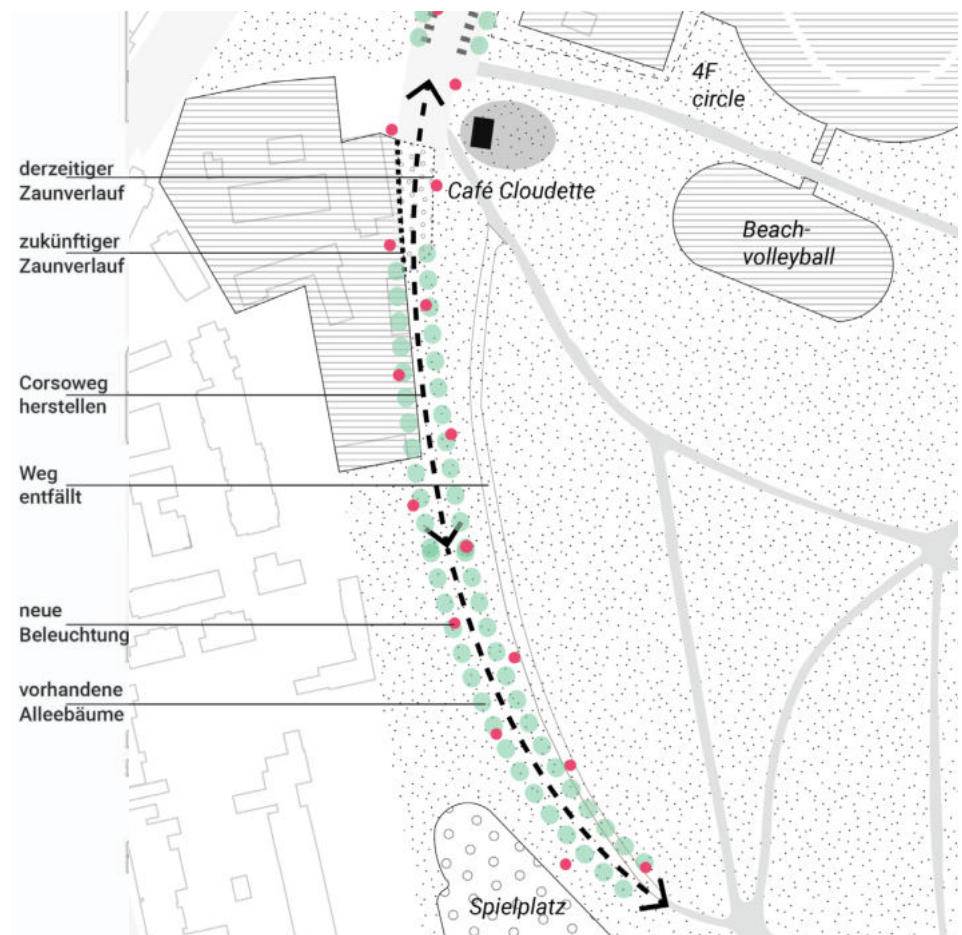
OPTIMIERUNGSANSÄTZE EINGANGSSITUATION JAHNKAMPFBAHN

- Zaun zurücksetzen und öffentlichen Zugang zu Jahnkampfbahneingangsgebäude schaffen
- Blickverbindung in den Park / zum Planetarium öffnen
- Stellplätze aus Blickachse entfernen
- durchgängige Baumreihen erhalten (kein sofortiger Lückenschluss bei Baumentfall, sondern Kontinuität der Baumreihe gewährleisten)
- Wegeverbindung nördlich Jahnkampfbahn wieder herstellen
- umzäunten Bereich in Einzelflächen aufgliedern und öffentliche Querungen ermöglichen



PRINZIPISSKIZZE ZENTRALBLICKACHSE

- Verbesserung der Wegeführung und Wiederherstellung der historischen Verbindung durch kleine Verschiebung der Zaunanlage
- Reorganisation und Ergänzung der Beleuchtung entlang des Corsowegs
- Weg entfällt
- durchgängige Baumreihen erhalten (kein sofortiger Lückenschluss bei Baumentfall, sondern Kontinuität der Baumreihe gewährleisten)
- derzeitigen Weg südlich Café Cloudette der Waldfläche zuschlagen und zuwachsen lassen



PRINZIPISSKIZZE CORSOWEG

VERTIEFUNGSBEREICHE

6.7.5 Südring: Bereiche West (Grasweg) / Mitte (mit Wiesenstieg) / Ost (mit Goldbekkanal)

- fehlender durchgehender Radweg
- Straße als Barriere zwischen Wohnhäusern und Park
- zugeparkte Geh- und Radwege
- Dauerparker
- wild abgestellte E-Roller als Stolperfallen
- breiter, aber monotoner Rasenstreifen
- Knieholme als Querungsblockade



AKTUELLER VEGETATIONSFLÄCHENBESTAND

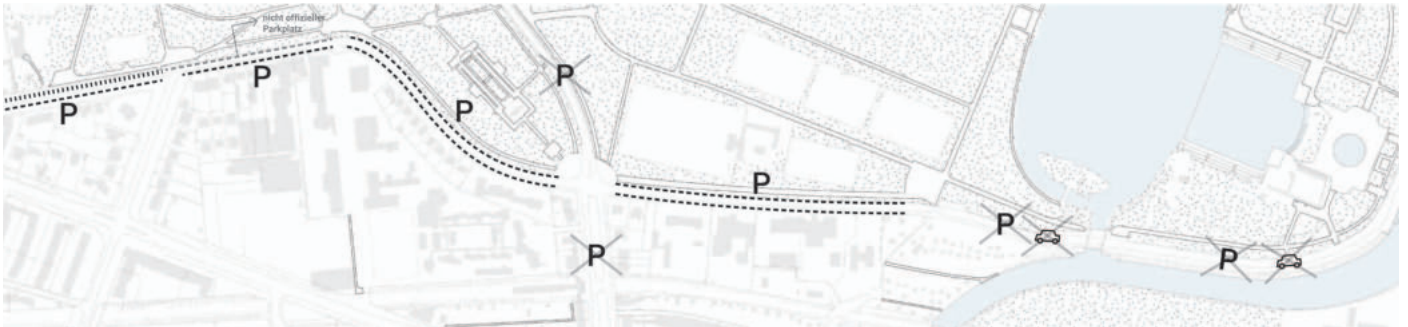


AKTUELLER GEBÄUDEBESTAND



AKTUELLES WEGESYSTEM

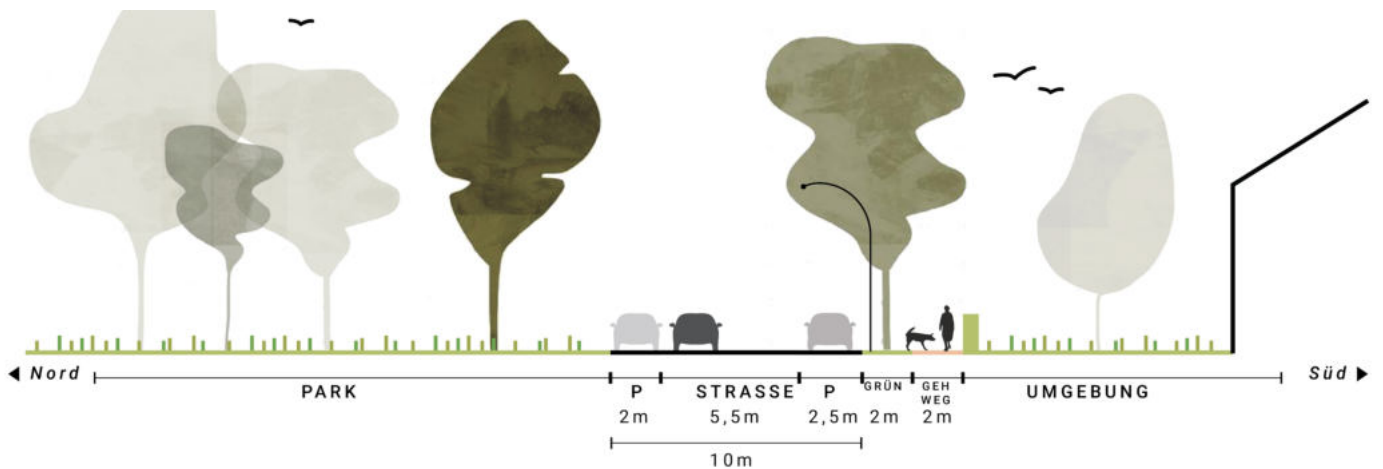
VISION SÜDRING GESAMT



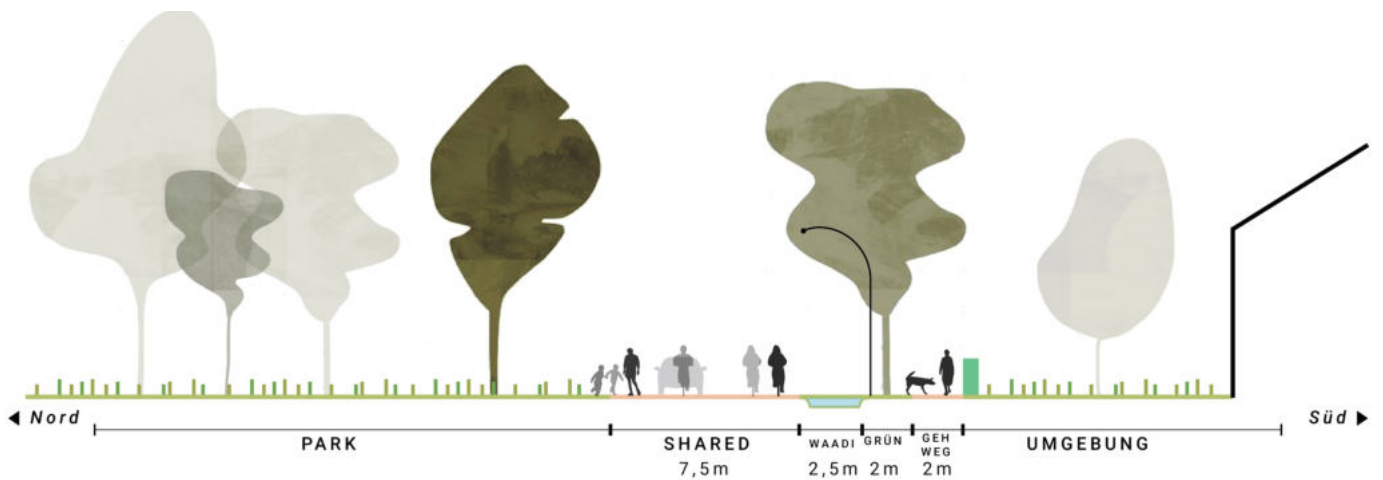
SCHEMA DER EMPFOHLENEN STELLPLATZAREALE IM GESAMTEN SÜDRING



SCHEMA DER EMPFOHLENEN PKW-ZUGÄNGLICHKEIT UND FUSSLÄUFIGER ANBINDUNGEN IM GESAMTEN SÜDRING



IDEALISIERTER QUERSCHNITT DER DERZEITIGEN WEGETRASSE IM SÜDRING



IDEALISIERTER QUERSCHNITT DER EMPFOHLENEN WEGETRASSE IM SÜDRING

VERTIEFUNGSBEREICHE

POTENTIALE SÜDRING, BEREICH WEST (GRASWEG)



BREITER PARKWEG PARALLEL ZU STRASSE



VORHANDENER GEHWEG NACH SÜDEN UND NUTZUNGSMISCHUNG MÖGLICH



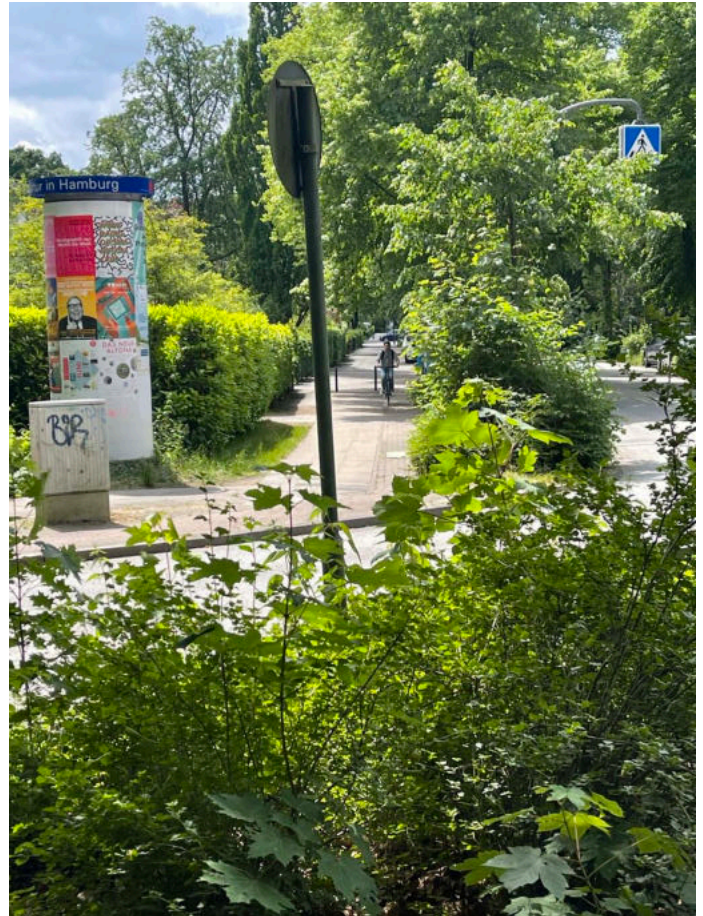
ALTE ALLEEBAUMBEPFLANZUNG

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE SÜDRING, BEREICH WEST (GRASWEG)



WILD ABGESTELLTE STOLPERFALLEN



FEHLENDE DIREKTE FUSSLÄUFIGE ZUWEGUNG UND SICHTVERBINDUNG VON SÜDEN
IN DEN PARK

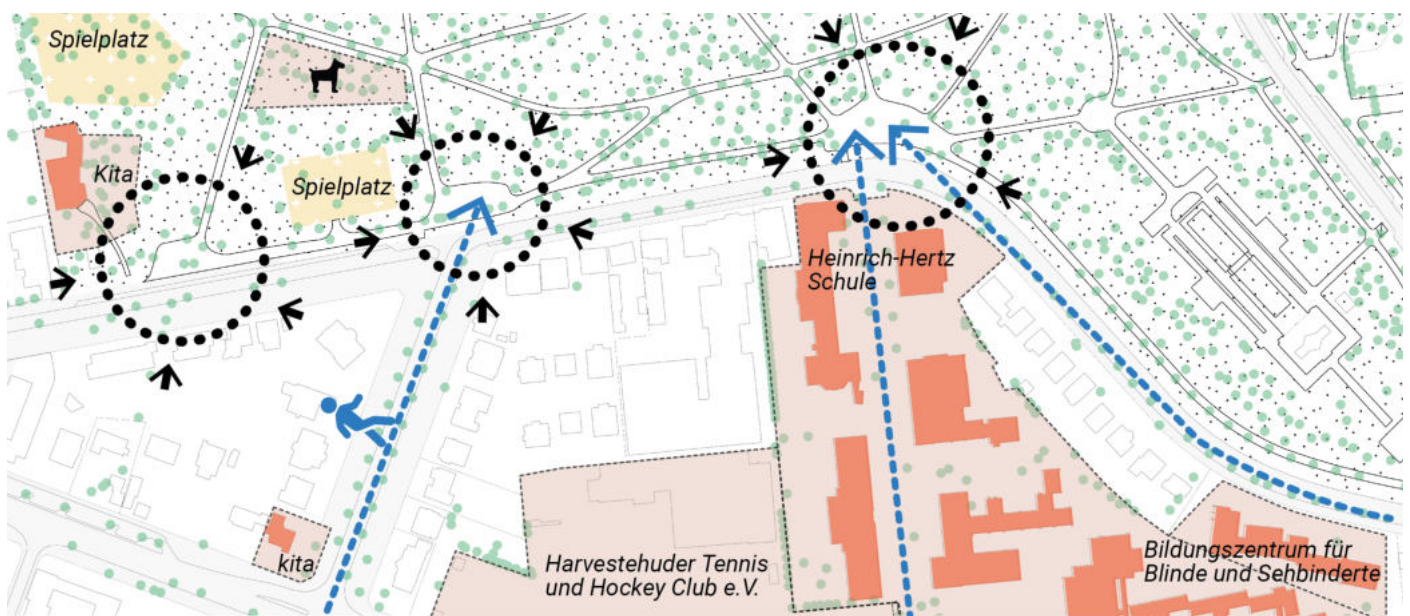


ÜBERDIMENSIONIERTE, UNGENUTZTE "EINGANGSPLÄTZE" OHNE EINLADENDE GESTE IN DEN PARK

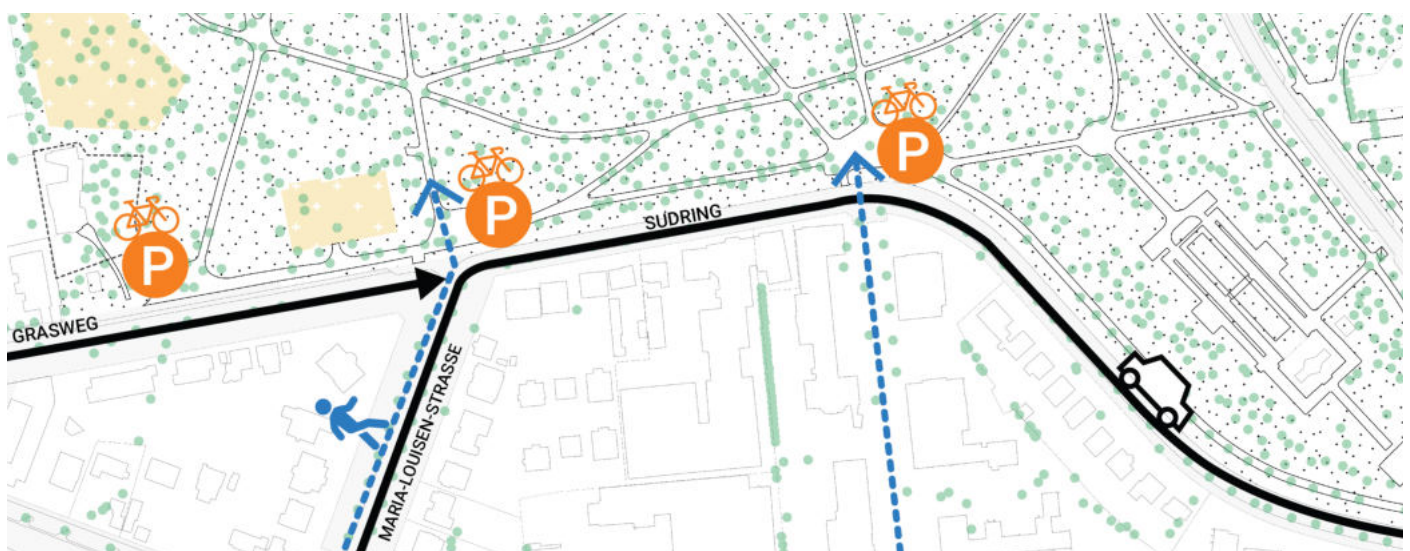
VERTIEFUNGSGEBIETE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE SÜDRING WEST (GRASWEG)

- Aufwertung der Eingangsbereiche
- Verkleinerung der befestigten ungenutzten Platzflächen
- Integration von Fahrradstellflächen in Eingangsbereiche
- Stärkung der Radwegeverbindung entlang des Stadtparks
- Verbesserung der fußläufigen Zugänglichkeit von der Maria-Louisen-Straße aus
- Öffnung und Stärkung einer fußläufigen Verbindung durch die Heinrich-Hertz-Schule zur Barmbeker Straße
- Aufwertung des Grünstreifens entlang Südring zu Biotopfläche
- Wendehammer durch Einbahnstrasse ersetzen



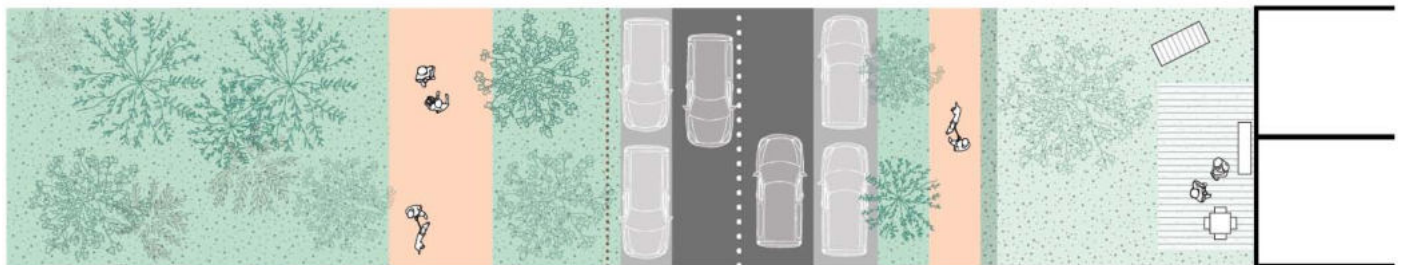
LEERE EINGANGSPLÄTZE VERKLEINERN UND NUTZBAR MACHEN



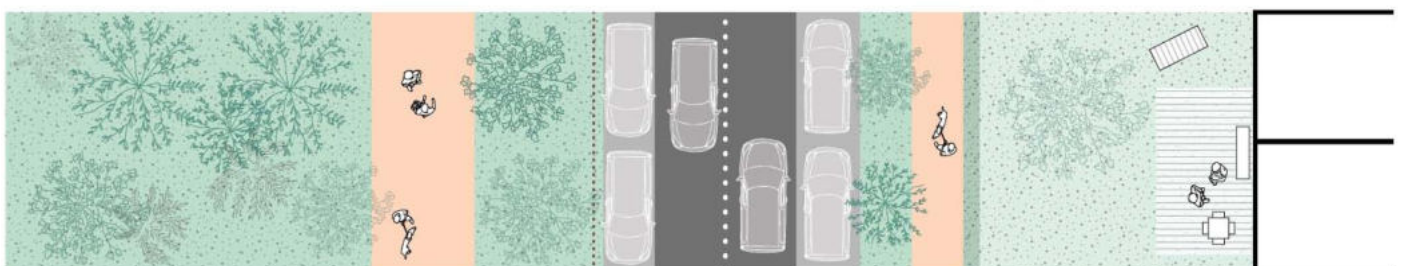
FUSS- UND RADWEGEVERBINDUNG STÄRKEN UND BIOTOPSTREIFEN ANLEGEN

VERTIEFUNGSGEBIETE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE SÜDRING WEST (GRASWEG)



BESTAND

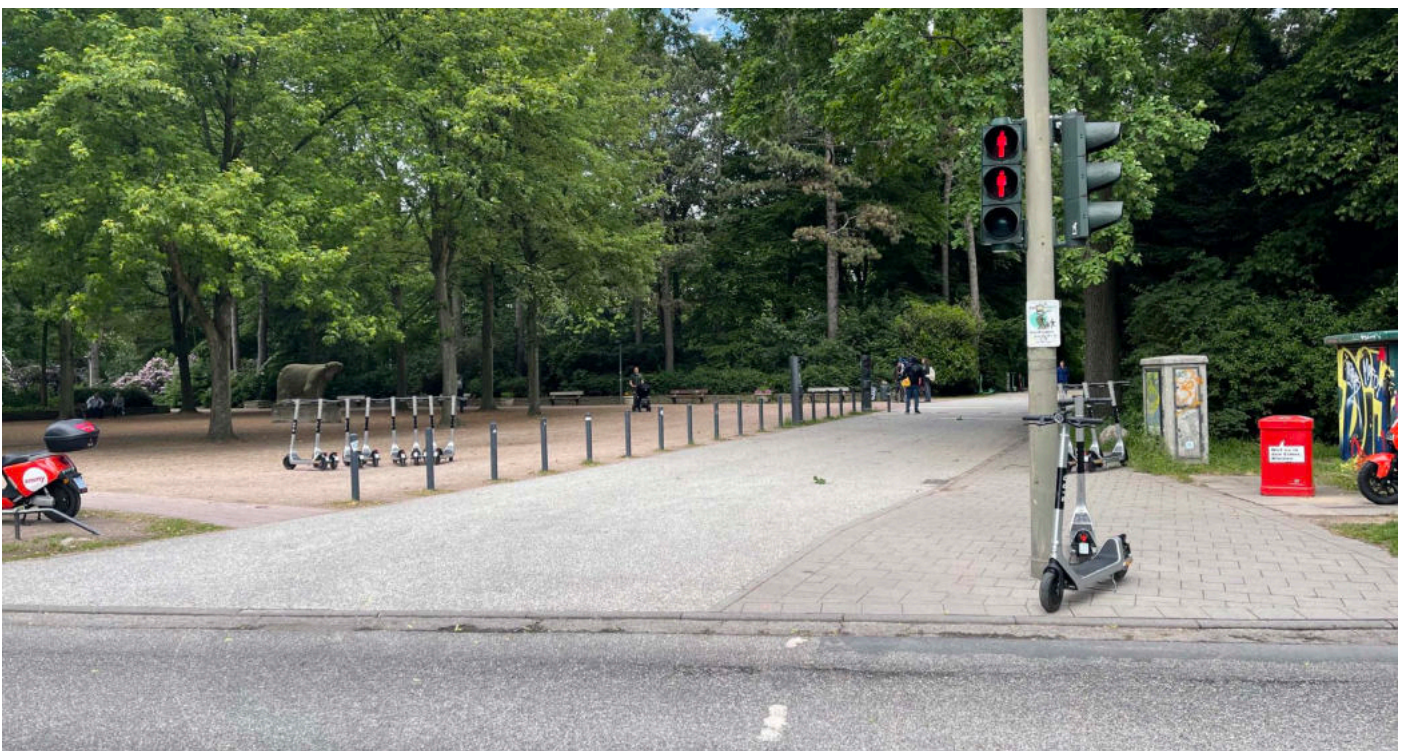


OPTIMIERUNGSANSATZ: AUFWERTUNG DES VORHANDENEN GRÜNSTREIFENS MIT BIODIVERSITÄTSFÖRDERNDER BEPFLANZUNG UNTER ERHALT DES STRASSENPROFILS

POTENTIALE SÜDRING, BEREICH MITTE



BREITER GEHWEG ZWISCHEN BAUMREIHE UND ATTRAKTIVER GEHÖLZKULISSE



STRASSENQUERUNGSMÖGLICHKEIT MIT DIREKTEM PARKZUGANG

VERTIEFUNGSBEREICHE

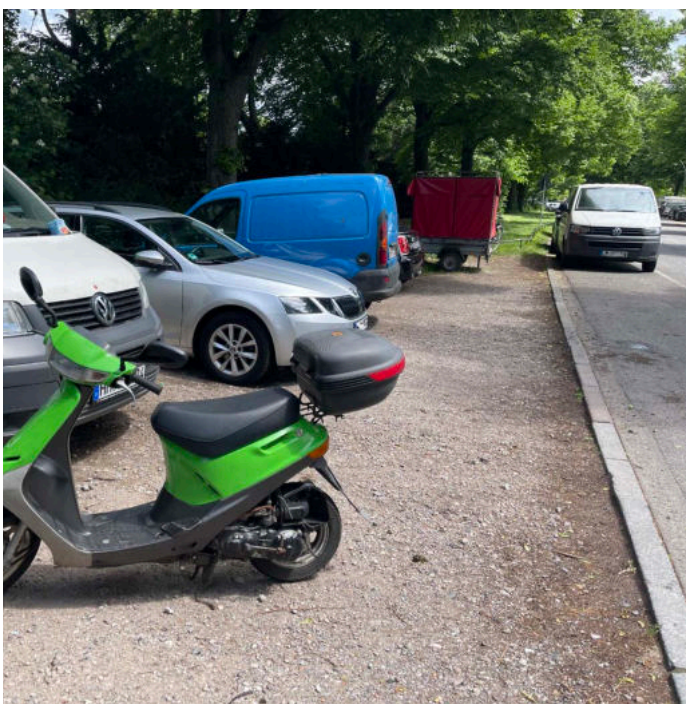
DEFIZITE SÜDRING, BEREICH MITTE



MIT DAUERPARKEN VOLLGESTELLT



SCHMALER, STELLENWEISE UNZUREICHEND GEPFLEGTES GEHWEG



INEFFEKTIVE PARKPLATZSITUATION



KEIN DURCHGÄNGIGES GEHWEG

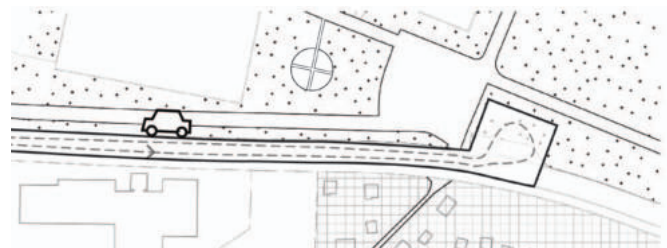
VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE SÜDRING, BEREICH MITTE

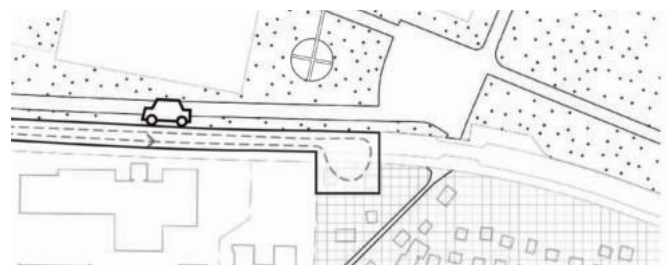
- keine Dauerparker mehr
- neue Fahrradstellplätze in Nähe Eingangsbereich
- durchgängiger Fußweg entlang Südring
- Barrierefreiheit herstellen für einfache und direkte Querung von Behinderteneinrichtung zu Park
- Zebrastreifen für priorisierte Querung von Fußgängern
- Autos können den Südring nur von Westen kommend bis zum Platz am Eisbären befahren. Dort entsteht ein Wendehammer. Drei Varianten sind möglich, (Abwägung von verkehrstechnischen und eigentumsrechtlichen Belangen sowie Fußgängerbelangen). Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge oder Anwohner zum Be- und Entladen eingeschränkt möglich



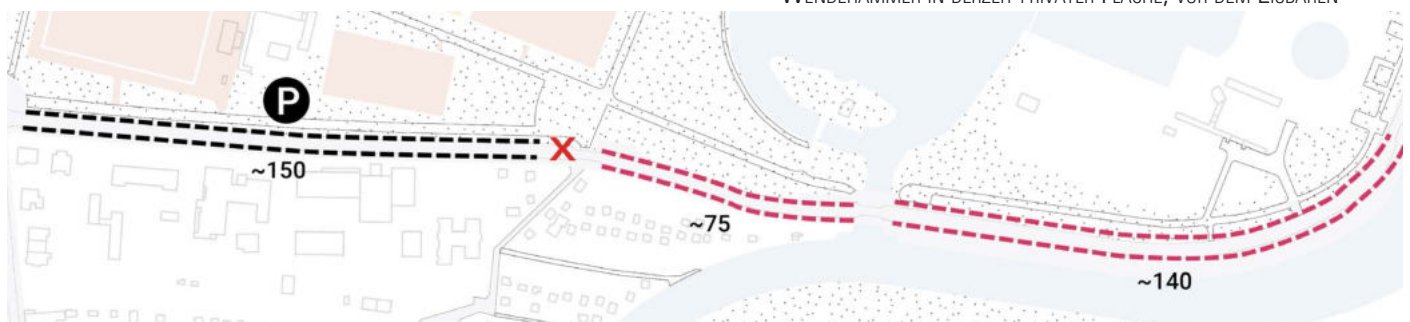
WENDEHAMMER ALS STRASSENAUFWEITUNG, VOR DEM EISBÄREN



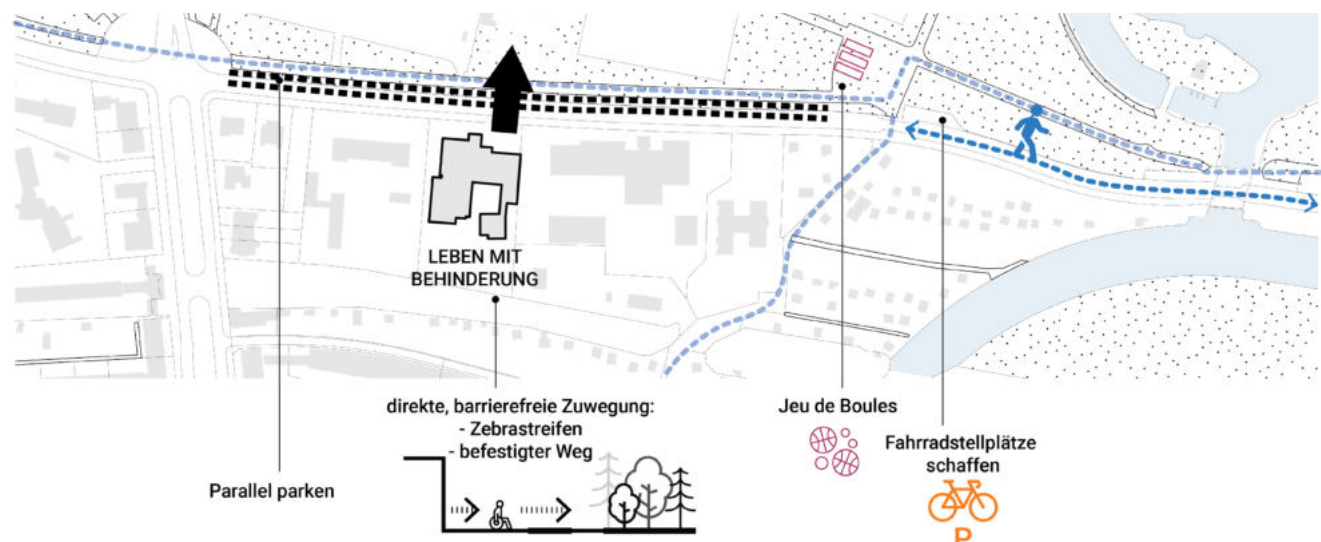
WENDEHAMMER IN DER PARKFLÄCHE, HINTER DEM EISBÄREN



WENDEHAMMER IN DERZEIT PRIVATER FLÄCHE, VOR DEM EISBÄREN



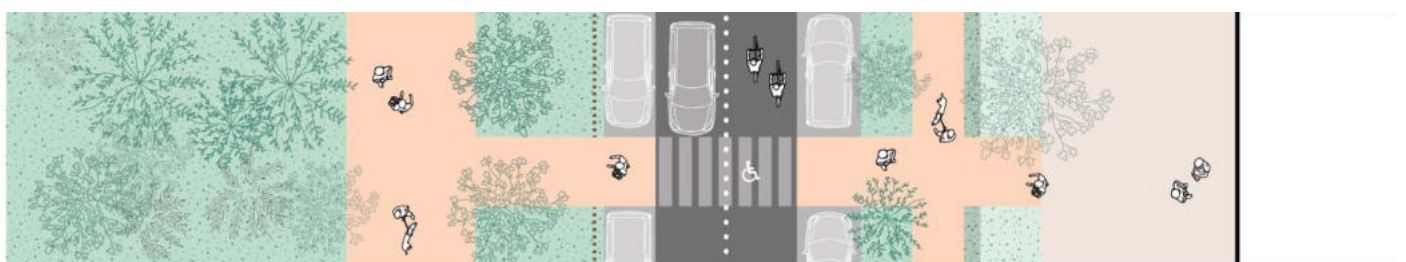
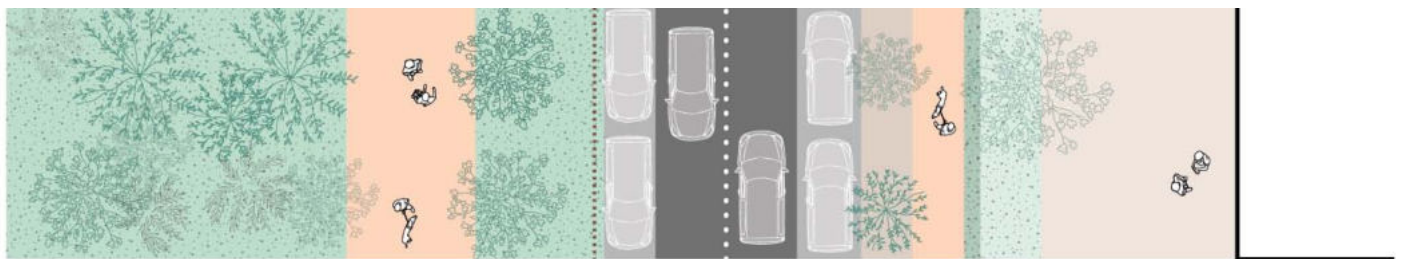
PRINZIPISSKIZZE: VERLAGERUNG UND KONZENTRIERUNG DER STELLPLÄTZE/ PLATZ SCHAFFEN DURCH ENTFERNEN VON DAUERPARKERN



PRINZIPISSKIZZE ZUR FÜHRUNG VON FUSSWEGEN IN VERBINDUNG MIT FLÄCHEN FÜR RUHENDEN VERKEHR

VERTIEFUNGSGEBIETE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE SÜDRING, BEREICH MITTE



VERTIEFUNGSGEBIETE

POTENTIALE SÜDRING, BEREICH WIESENSTIEG



WENIG AUTOVERKEHR



GRÜNE WEGEANBINDUNG RICHTUNG WIESENDAMM

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE SÜDRING, BEREICH WIESENSTIEG



UNEINHEITLICHE WEGEBELÄGE



SCHLECHT EINSEHBAR MIT GEFAHRENPOTENTIAL FÜR RADFAHRER U. FUSSGÄNGER

UNEINHEITLICHE WEGEBREITEN MIT UNKLARER VERKEHRSTRENNUNG

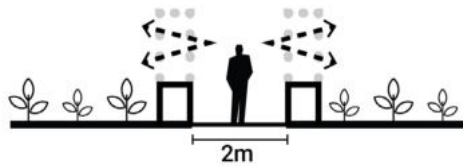


UNATTRAKTIVES WEGESTÜCK DURCH ÜBERMÄSSIGE PARKPLATZNUTZUNG

VERTIEFUNGSBEREICHE

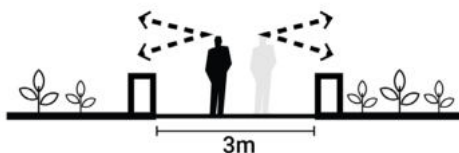
OPTIMIERUNGSANSÄTZE SÜDRING, BEREICH WIESENSTIEG

- schrittweise Aufweitung des Wiesenstiegs zu großzügiger und sicherer Wegeverbindung durch Umwandlung von Kleingärten in Abstimmung mit Kleingartenkolonie
- idealerweise in Verbindung mit neuem Parzellenschnitt und extrovertierten Formen der Kleingartennutzung
- teilweiser Flächenausgleich durch Erschließung bislang ungenutzter Flächen am Bahndamm und im Brückenbereich
- Aufwertung der nördlichen Kleingärten durch Verkehrsberuhigung des Südrings, Bereich Ost
- Entfall der Dauerstellplätze, nur kiss and drop
- langfristig zusätzliche Wegeverbindung vom Wiesenstieg durch Kleingartenweg und am Goldbekkanal



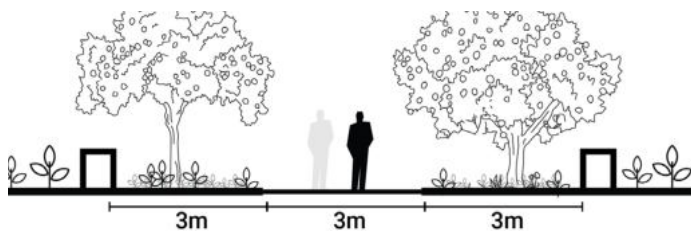
Kurzfristig:

Hecken einkürzen und Sicht in Kleingärten ermöglichen



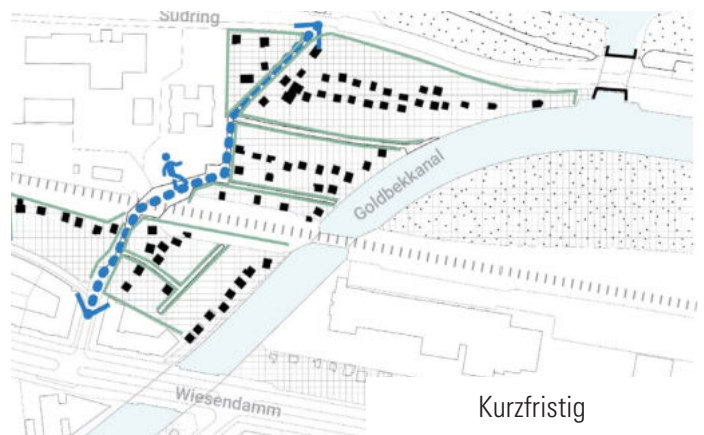
Optional/ Mittelfristig:

Hecken entfernen und versetzt neu pflanzen = Weg verbreitern

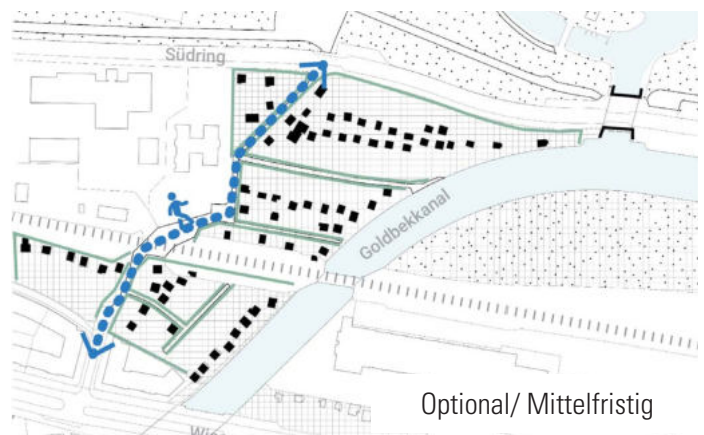


Langfristig: Hecke / Zaun versetzen; Weg attraktiv gestalten mit seitlichem, öffentlichen Grünstreifen; punktuelle Neuorganisation der Parzellen; Zugänglichkeit zum und entlang Kanal ermöglichen = Weg verbreitern

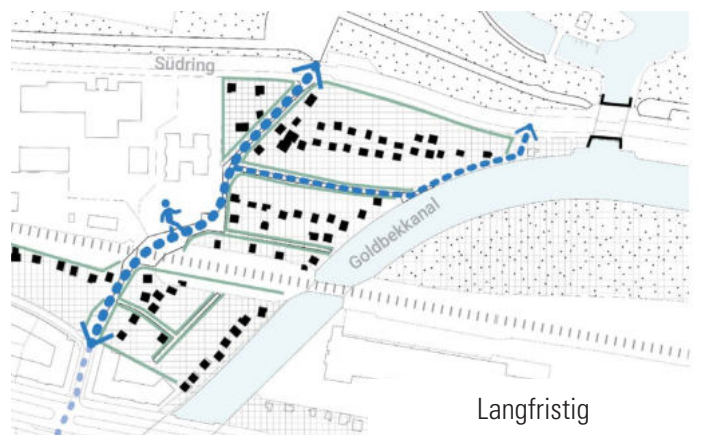
PRINZIPTSCHNITTE DER WEGEVERBREITERUNG WIESENSTIEG



Kurzfristig

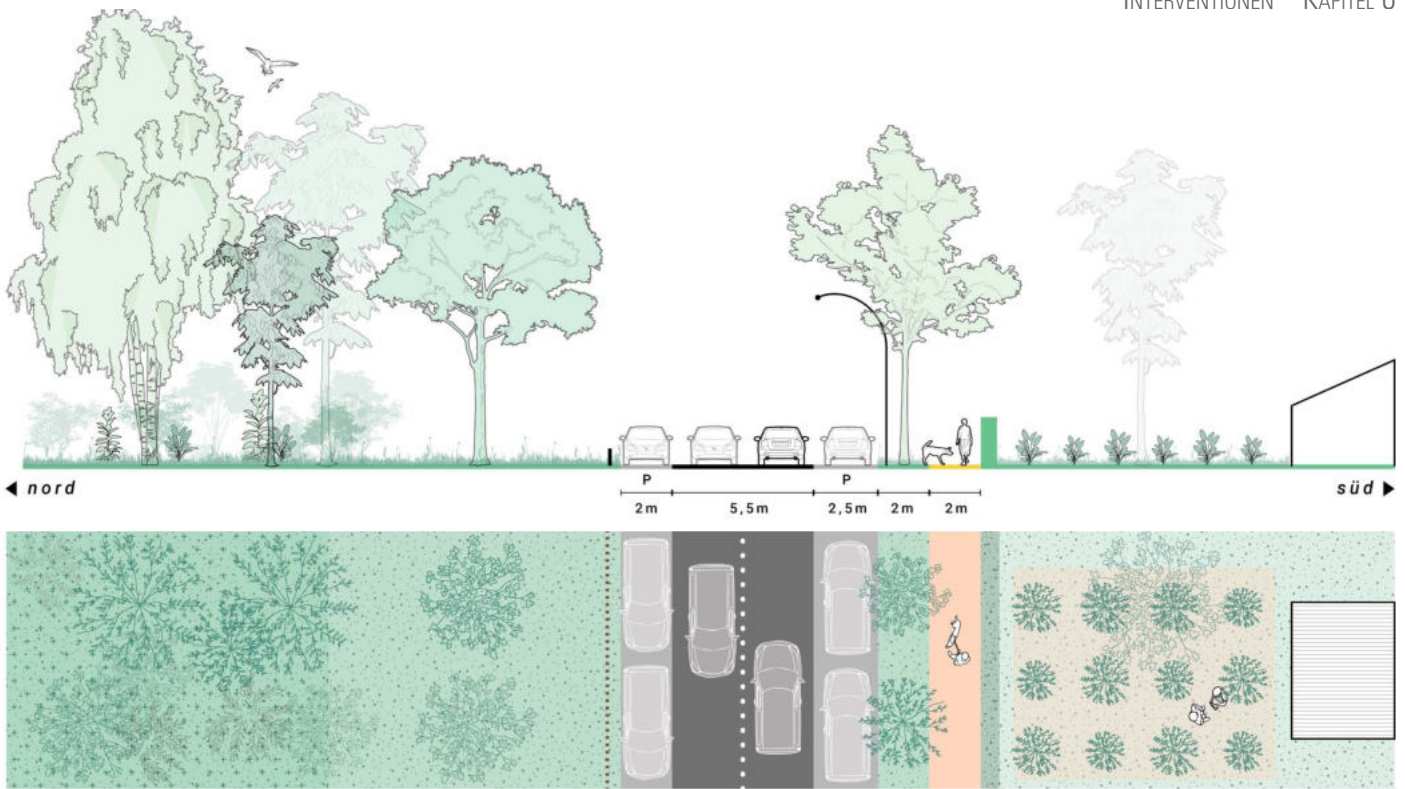


Optional/ Mittelfristig



Langfristig

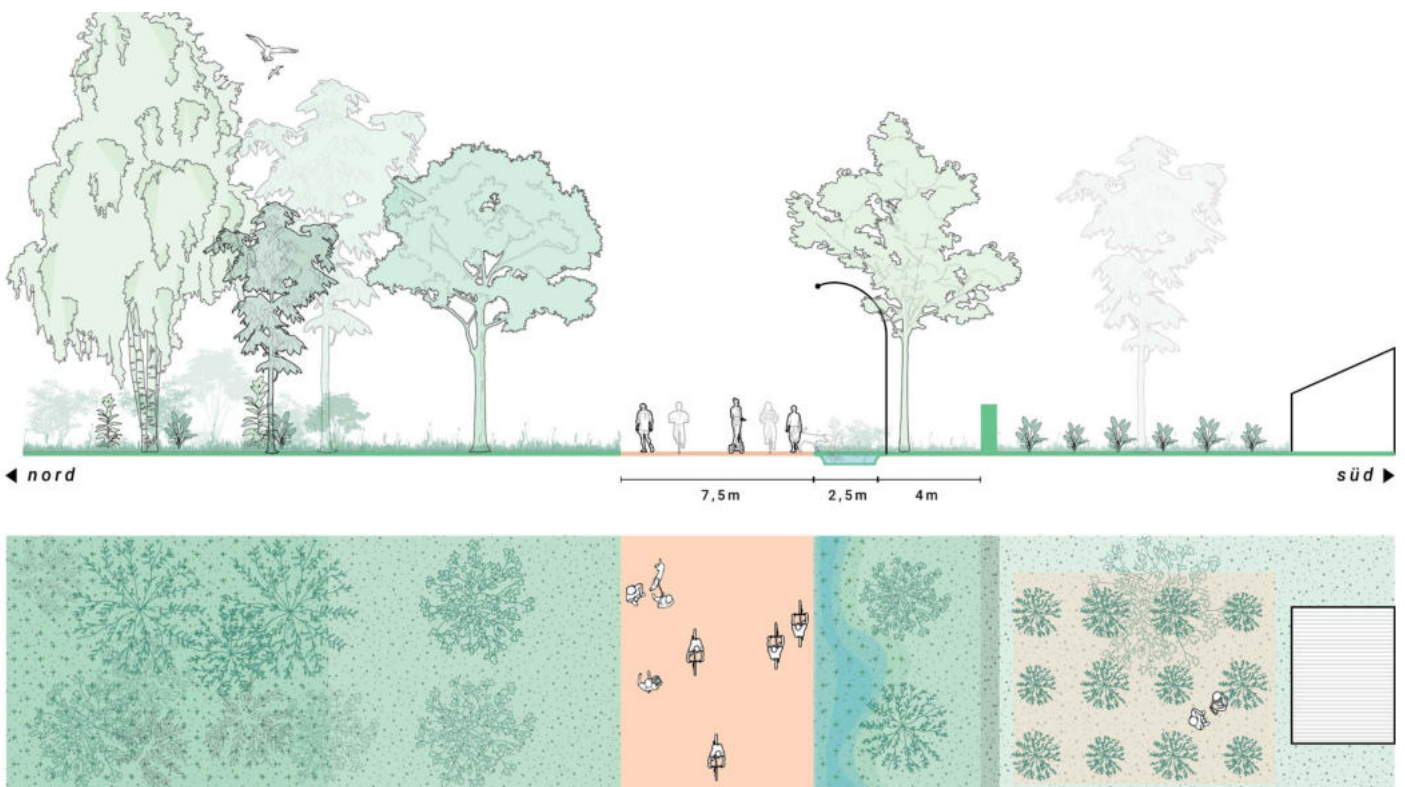
PRINZIPLAN DER WEGETRASSEN WIESENSTIEG



BESTAND SÜDRING, BEREICH WIESENSTIEG

- langfristig Weiterführung der Wiesenstiegverbindung Richtung Jarrestadt, idealerweise mit neuer Brückenquerung über den Goldbekkanal Richtung Semperplatz
- Südring wird in diesem Abschnitt autofrei
- Fußgänger und Radfahrer teilen sich ehemalige Straße
- Stellplatzstreifen in Grünfläche zur Regenwasserrückhaltung umwandeln
- Erhalt des Straßenprofils

(Aufhebung des Gehwegs an Kleingärtengrenze)



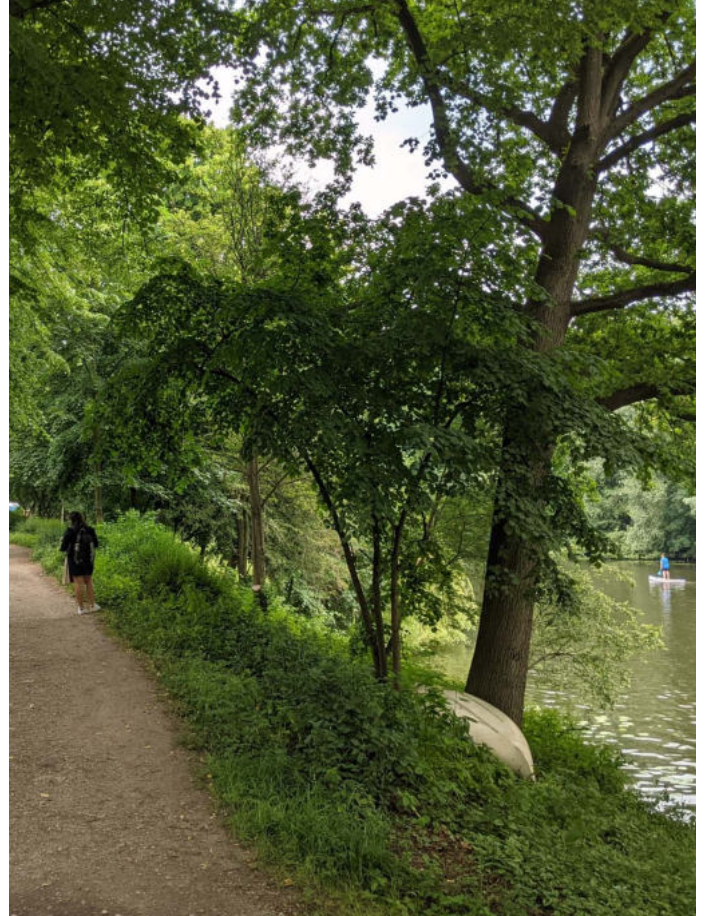
KONZEPT SÜDRING, BEREICH WIESENSTIEG

VERTIEFUNGSBEREICHE

POTENTIALE SÜDRING, BEREICH OST (MIT GOLDBEKKANAL)



GROSSE WIESENFLÄCHE MIT WASSERZUGANG U. BLICK AUF ANDERE PARKSEITE



GEHWEG DIREKT AM WASSER



PARKERREICHBARKEIT VIA WASSERWEG

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE SÜDRING, BEREICH OST (MIT GOLDBEKKANAL)



MIT DAUERPARKEN VOLLGESTELLT



GOLDBEKKANAL (WASSER) NICHT SICHTBAR

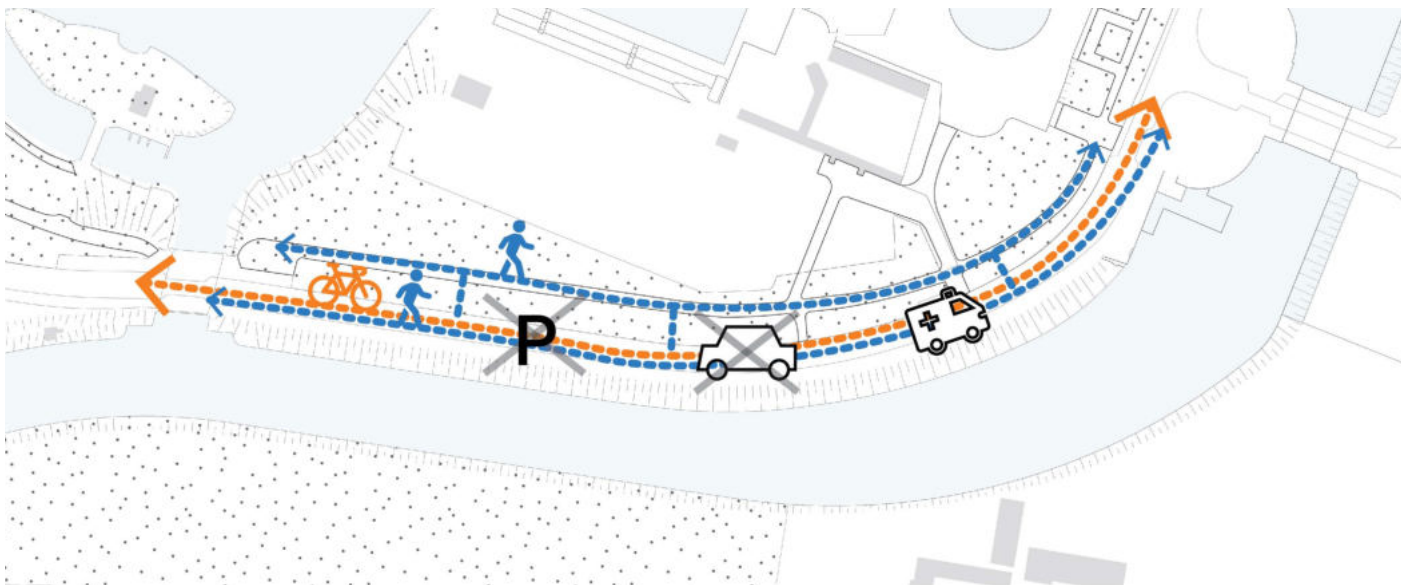


PARK IST DURCH HECKENARTIGE BEPFLANZUNG ABGESCHNITTEN VON UMGEBUNG; UNGENUTZTE FLÄCHE ZWISCHEN PARK UND WASSER

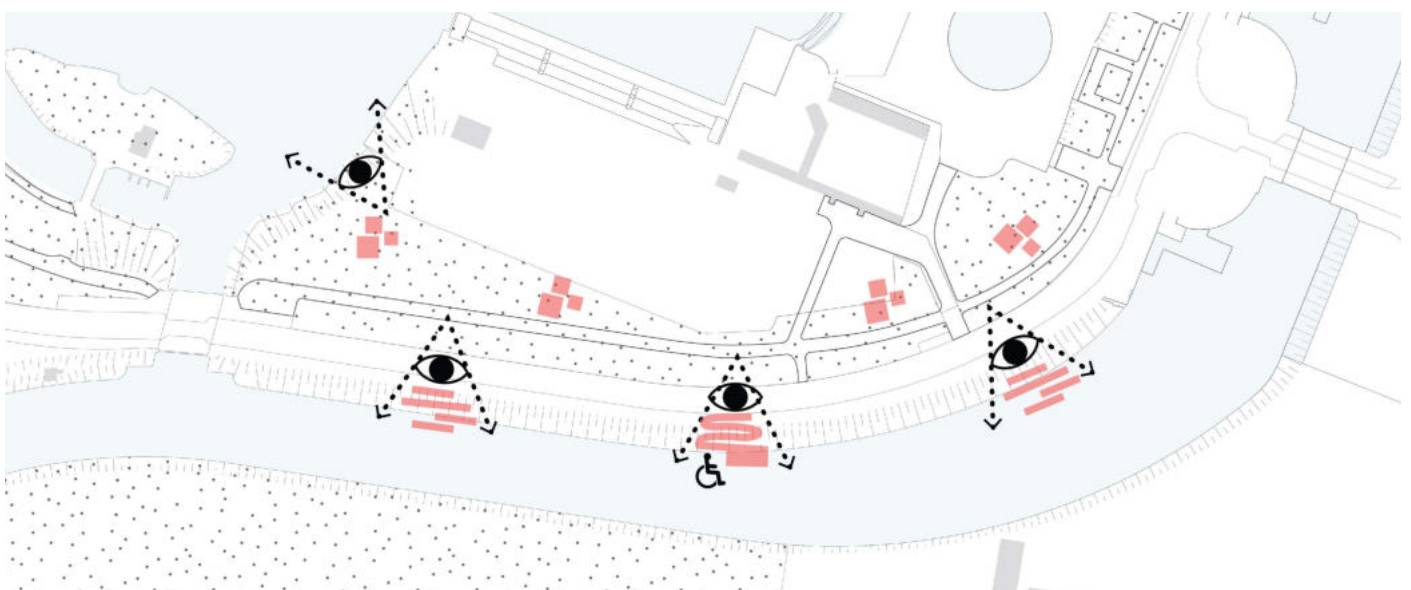
VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE SÜDRING, BEREICH OST (GOLDBECKKANAL)

- Dauerparker und alle regulären Stellplätze entfernen, Ausnahme nur für Behindertenstellplätze am Schwimmbad
- Abschnitt Südring Ost für MIV sperren
- Straße in Rad- und Skateweg umwandeln
- Durchgängigkeit für Rettungsfahrzeuge erhalten
- Sicht auf und punktueller Zugang zu Goldbekkanal durch Entfernen von Unterholz und hinzufügen von Stufen und Platteaus
- Schaffung einer neuen Erholungszone für Jung und Alt mit Sitzelementen, Treppen, Plattform, Fitnessgeräten, Schaukeln o.ä. (teilweise barrierefrei)
- Vergrößerung des Parkbereiches um ungenutzte Grünflächen und Straßenprofil



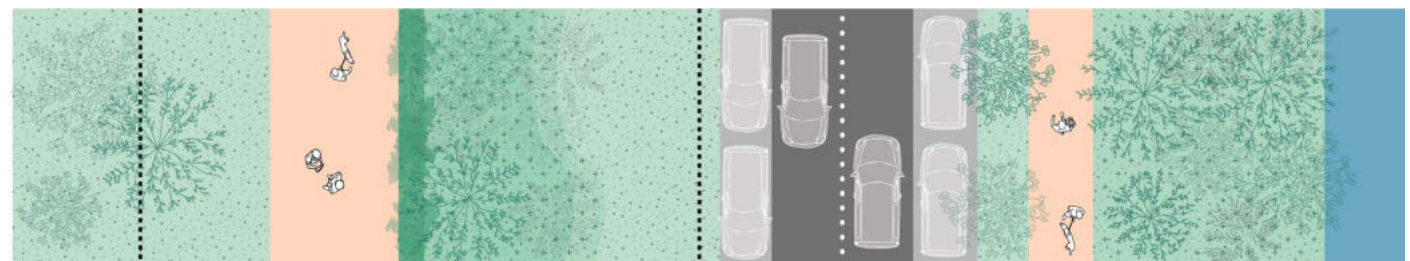
VERKEHRICHE ERSCHLIESSUNG



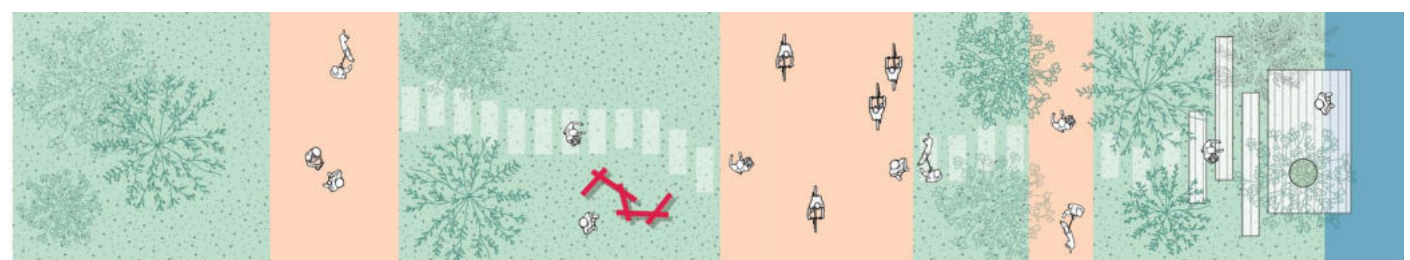
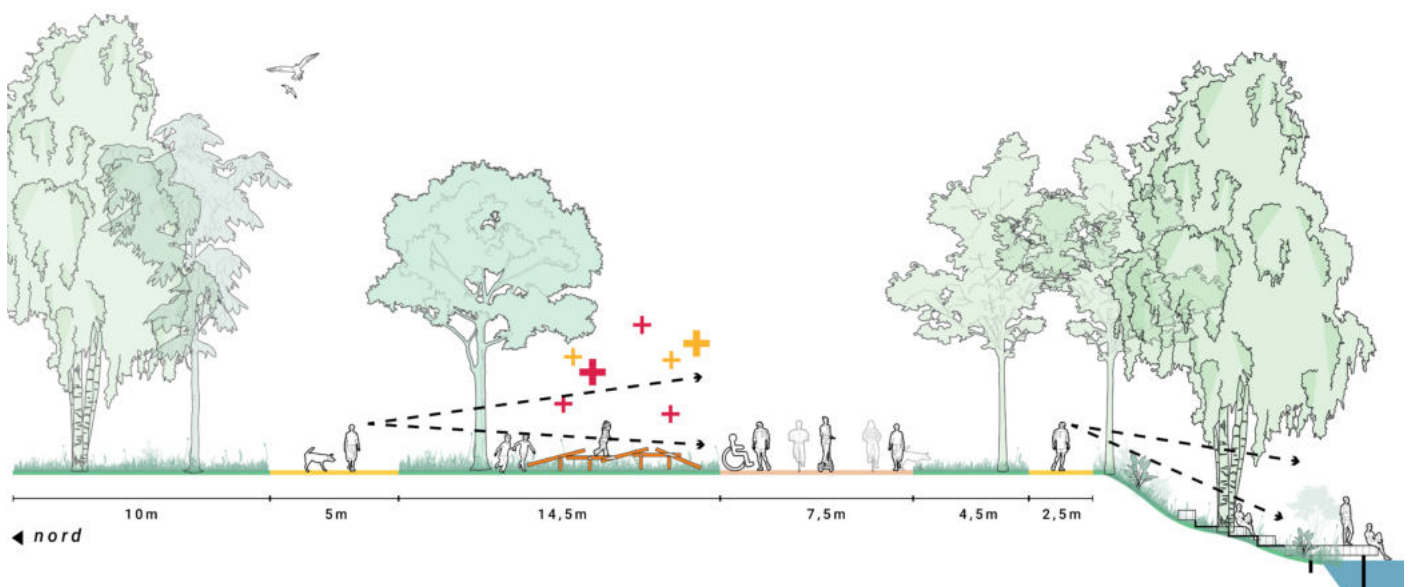
AUSSICHTSPUNKTE UND NEUPROGRAMMIERUNG DER SEITENBEREICHE

VERTIEFUNGSGEBIETE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE SÜDRING, BEREICH OST (GOLDBECKKANAL)



BESTAND SÜDRING OST



KONZEPT SÜDRING OST

VERTIEFUNGSGEBIETE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE SÜDRING, BEREICH OST (GOLDBECKKANAL)



BESTAND

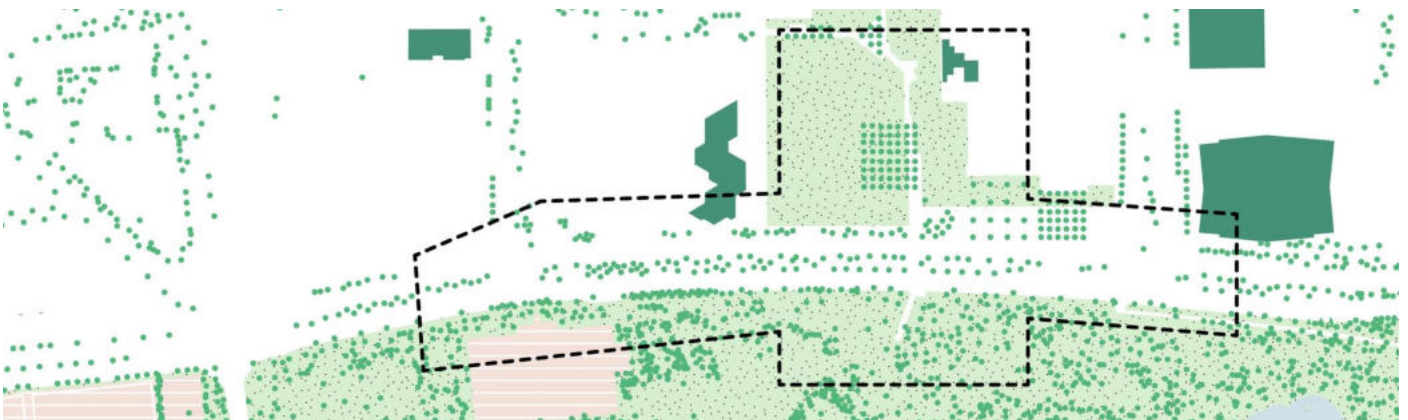


VISION

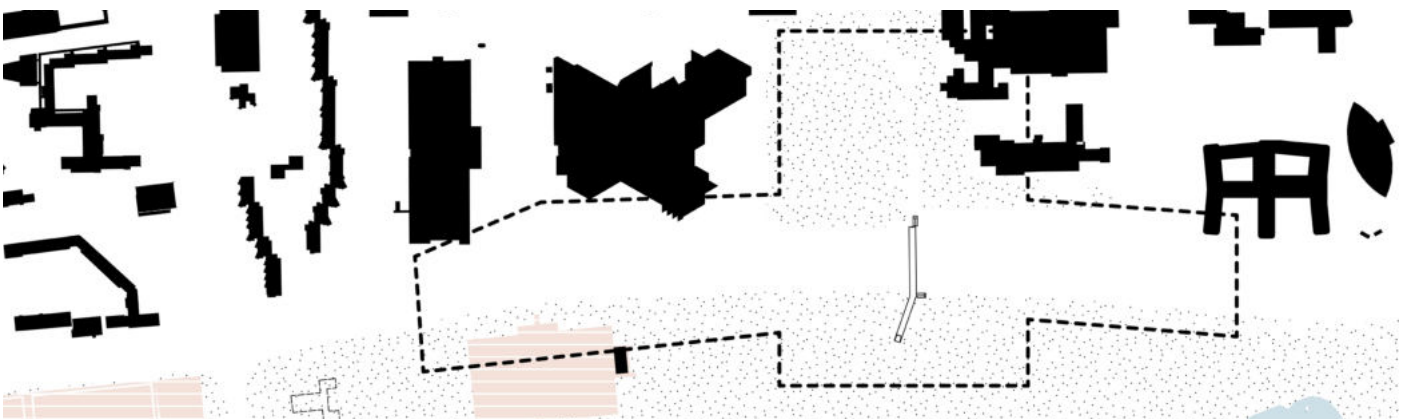
6.7.6 Jahning / Verbindung mit City Nord



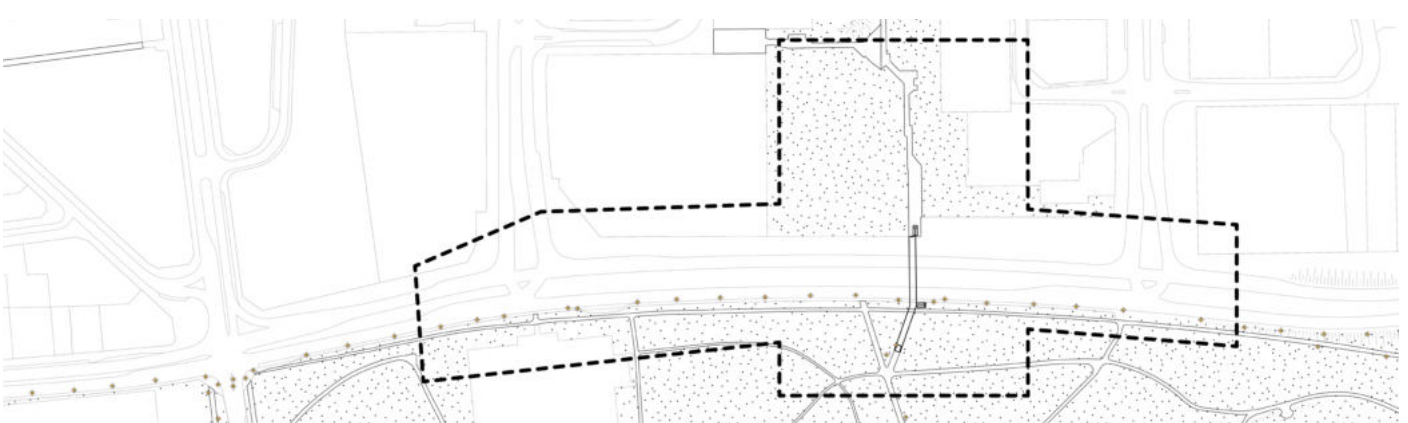
AKTUELLES LUFTBILD



AKTUELLER VEGETATIONSFLÄCHENBESTAND



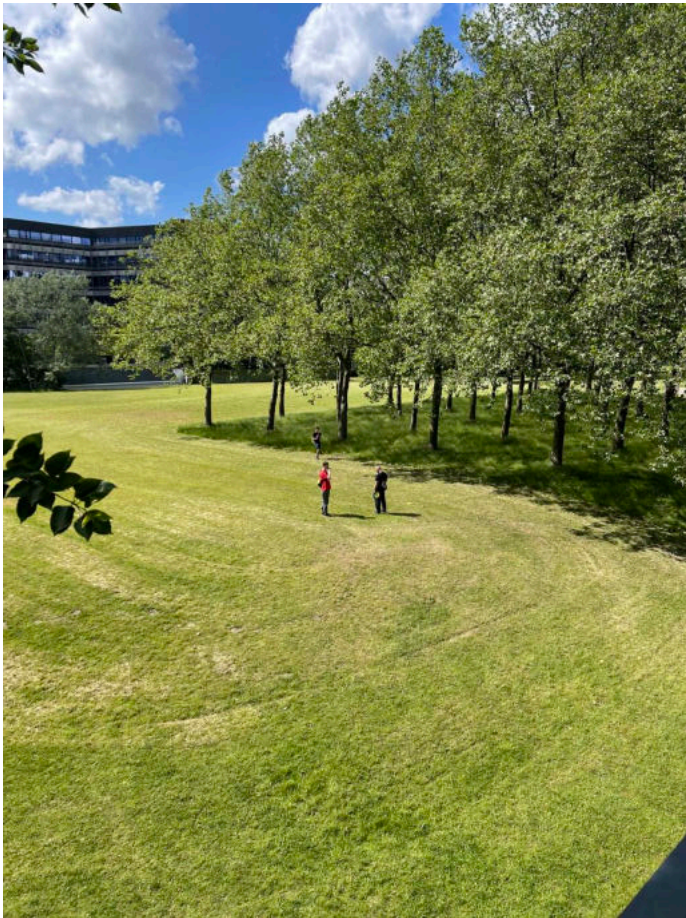
AKTUELLER GEBÄUDEBESTAND



AKTUELLES WEGESYSTEM

VERTIEFUNGSGEBIETE

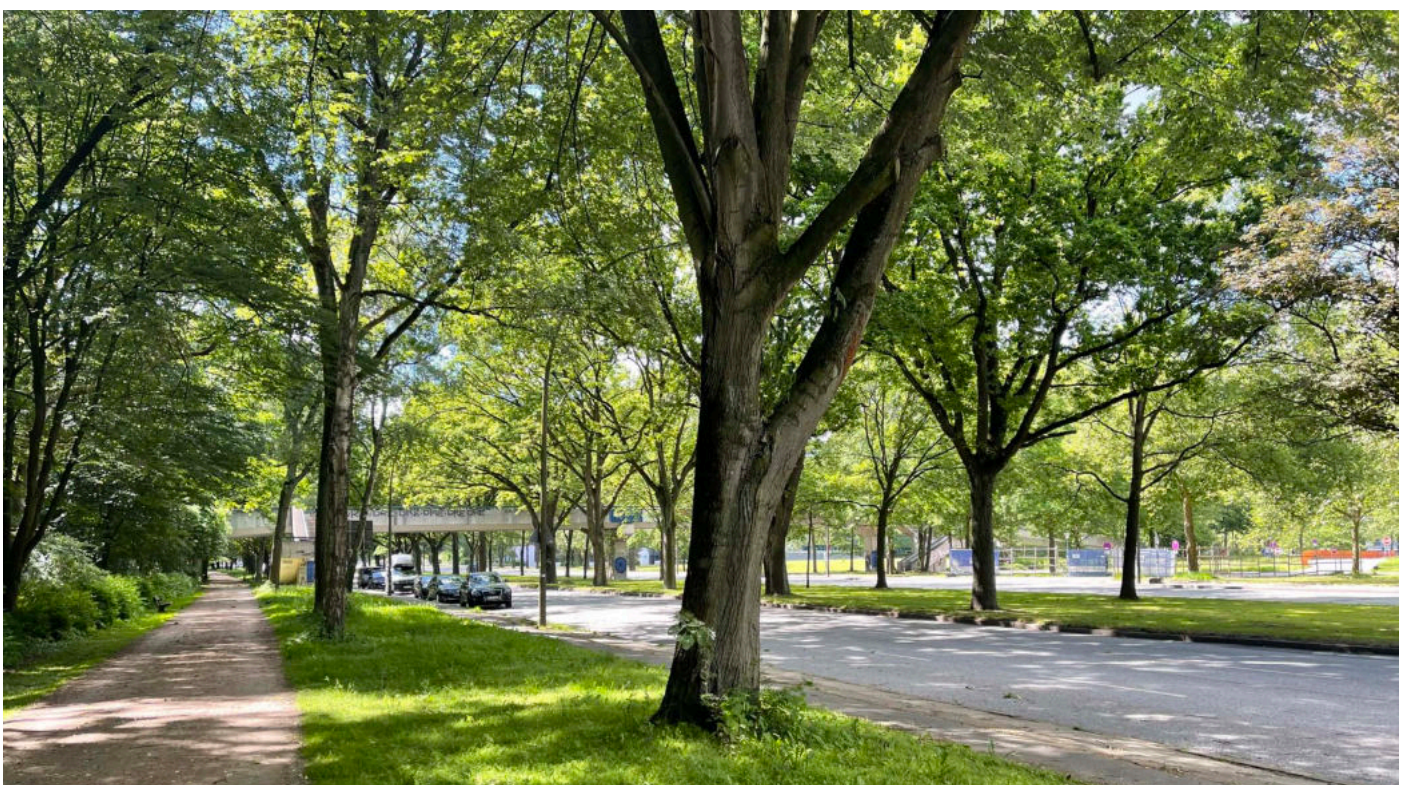
POTENTIALE JAHRING / VERBINDUNG MIT CITY NORD



GROSSE PARKFLÄCHE IM NORDEN (CITY NORD)



GROSSE PARKFLÄCHE IM SÜDEN (STADTPARK)



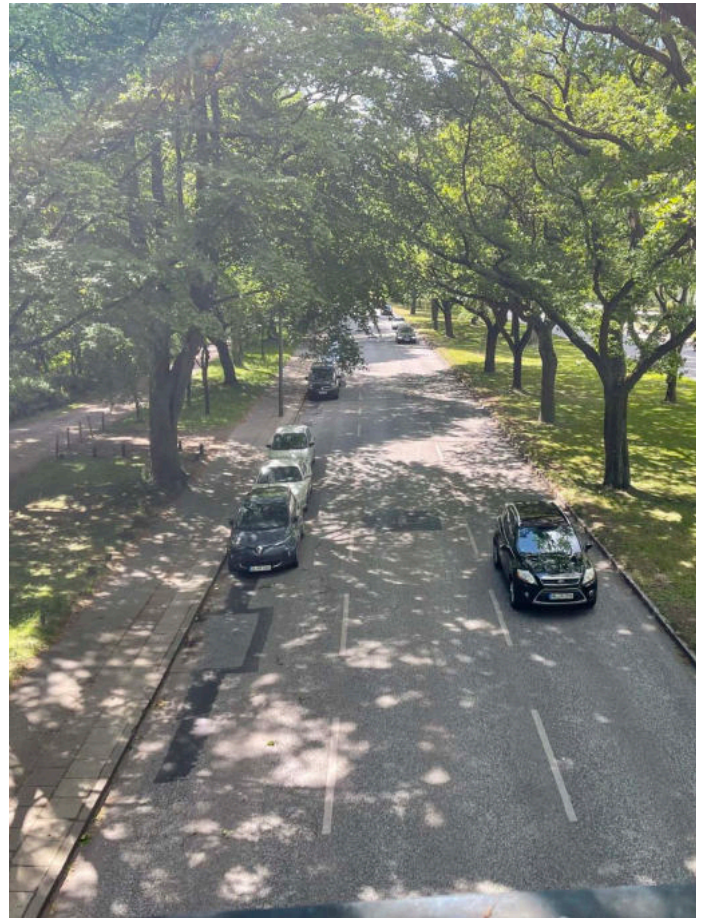
SCHÖNER, MEHRREIHIGER BAUMBESTAND IM RING 2

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE JAHRING / VERBINDUNG MIT CITY NORD



GROSSE VERKEHRSFLÄCHE FÜR AUTOS



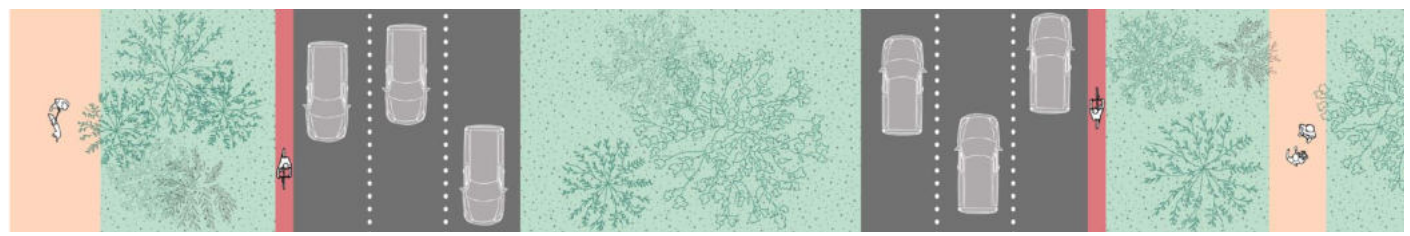
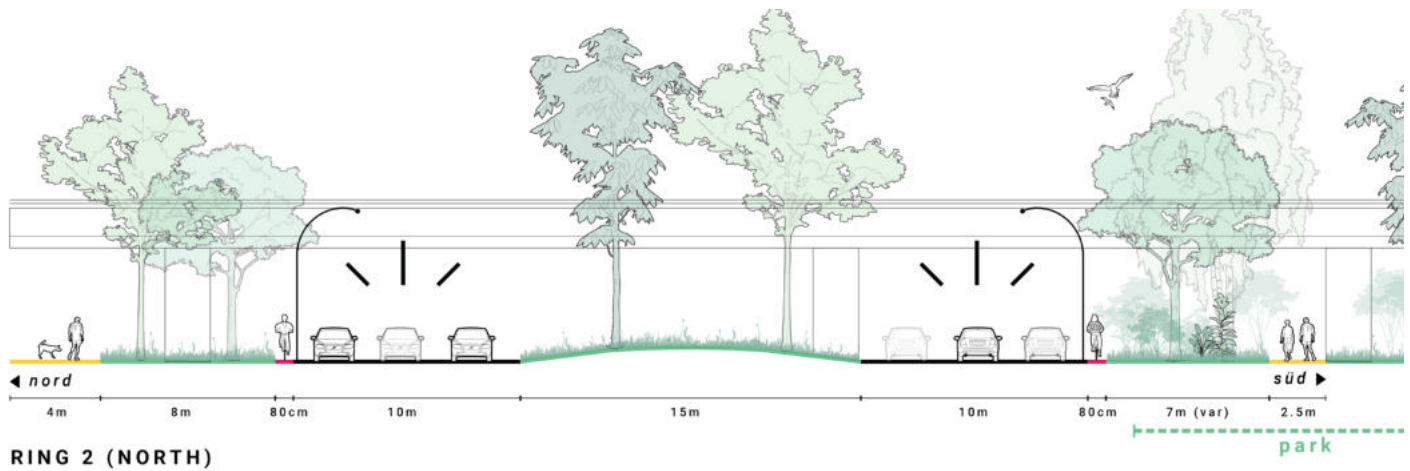
UNGENUTZTE SPUREN



MIT GRAFFITI VERUNSTALTETE, NICHT BARRIEREFREIE STRASSENQUERUNG

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE JAHRING



BESTAND VERKEHRSSYSTEM IM RING 2

Defizite im Bestand:

- Lärmbelästigung durch Verkehrsaufkommen
- schwierig als Fußgänger zu kreuzen
- Autos dominieren
- Fahrräder werden auf viel zu schmalen und kaum passierbaren Radweg verwiesen

Optimierungsansätze

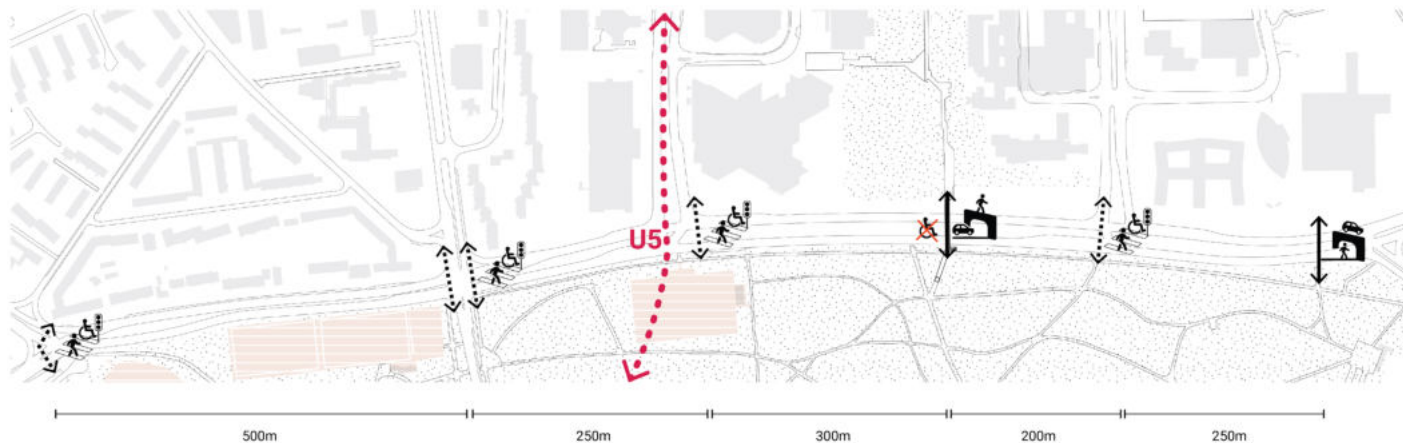
- Fahrradstraßen in beide Richtungen als neue Ost-West-Radverbindung entlang des Stadtparks
- Wegfall von meist ungenutzter dritter Autofahrspur



PLANUNG VERKEHRSSYSTEM IM RING 2

VERTIEFUNGSBEREICHE

BESTAND VERBINDUNG MIT CITY NORD



PRINZIP FUSSGÄNGERQUERUNGEN

Bestand Querungsmöglichkeiten:

- ausreichend Querungen des Ring 2 gegeben, aber fehlende barrierefreie Anbindung zwischen den beiden Parkflächen
- Autoverkehr dominiert höhengleiche Querungen

Bestand Denkmalschutz:

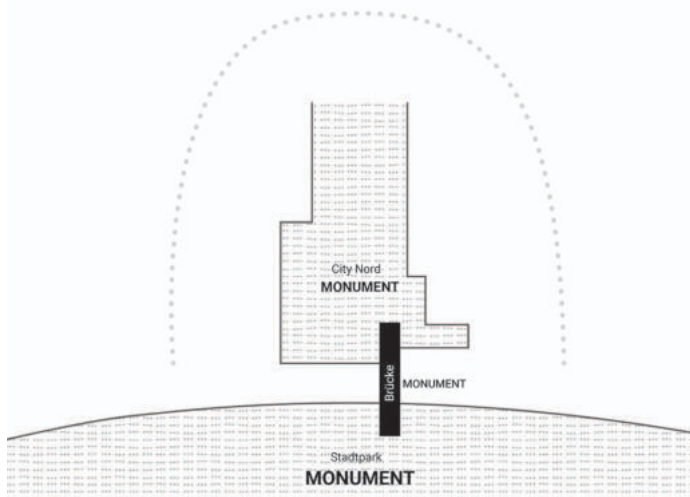
- Anbindung / Erreichbarkeit zwischen Parkflächen gewünscht, aber Konglomerat von Denkmalen erschwert bauliche Veränderungen:
- Einwirkungen in die Parks möglichst minimal
- Erhalt der Bestandsbrücke zwingend



FUSSGÄNGERQUERUNG JAHNRING/HINDENBURGSTRASSE



FUSSGÄNGERQUERUNG JAHNRING/ CITY NORD



PRINZIP DENKMALSCHUTZ



FUSSGÄNGERQUERUNG JAHNRING/ JAHNBRÜCKE/ ECKE SAARLANDSTRASSE

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE VERBINDUNG MIT CITY NORD

VARIANTE XXS: BRÜCKENSANIERUNG

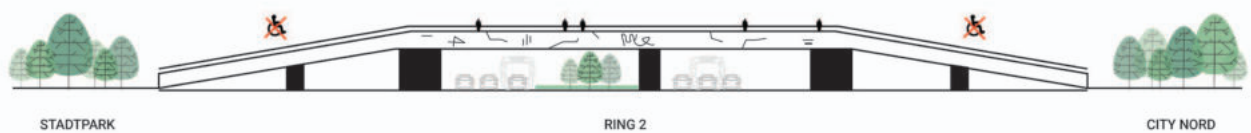
- denkmalgerechte Reinigung/ Sanierung der Brücke
- denkmalgerechte Auslichtung im Bereich des stadtparkseitigen Brückenzugangs

Vorteile

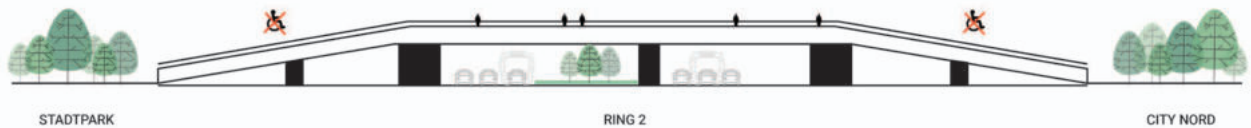
- kostengünstige Variante,
- einfache Realisierbarkeit
- minimaler Eingriff in Parkflächen

Nachteile

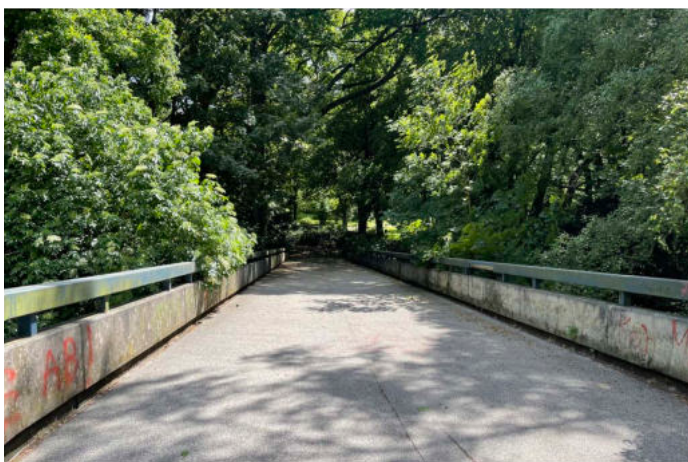
- keine funktionale Verbesserung



BESTAND: VERWAHRLOST



VARIANTE XXS: REINIGUNG UND FARBBERNEUERUNG



BESTAND



PLANUNG

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE VERBINDUNG MIT CITY NORD

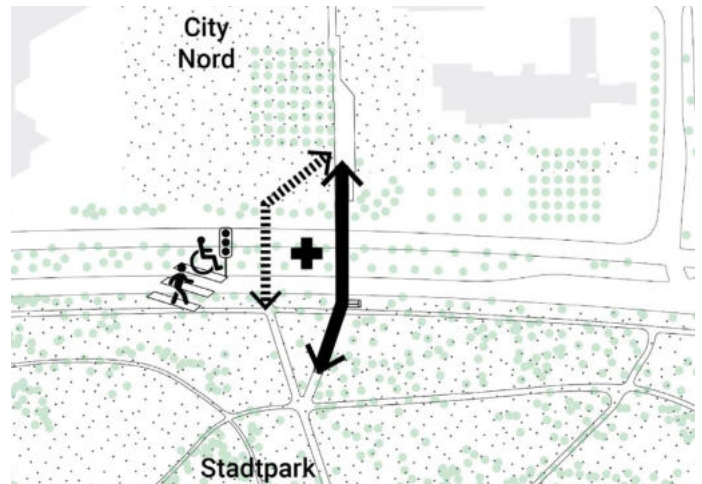
VARIANTE XS: NEUER BARRIEREFREIER ÜBERGANG MIT ZEBRASTREIFEN ODER AMPELSYSTEM NEBEN BESTANDSBRÜCKE

Vorteile

- kostengünstige Variante
- einfache Realisierbarkeit
- minimaler Eingriff in Parkflächen

Nachteile

- weiterhin Konflikt zwischen Autos und Fußgängern



VARIANTE XS: NEUER ZEBRASTREIFEN ODER AMPELSYSTEM

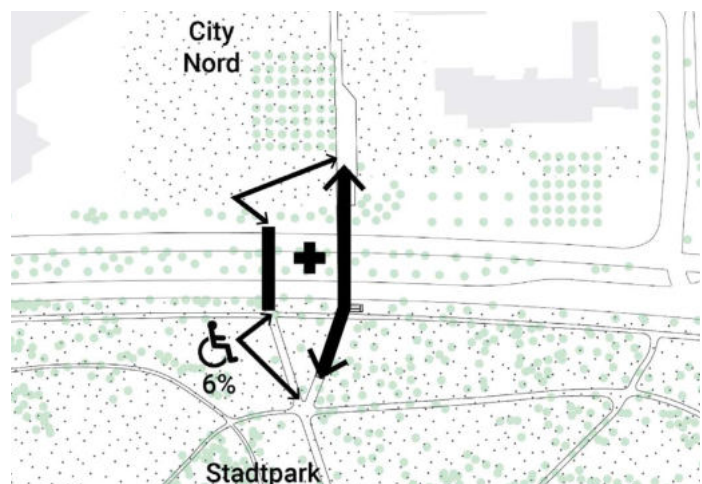
VARIANTE S: ZUSÄTZLICHE BRÜCKE MIT LANGER, ROLLSTUHLTAUGLICHER RAMPE ALS ZUWEGUNG

Vorteile

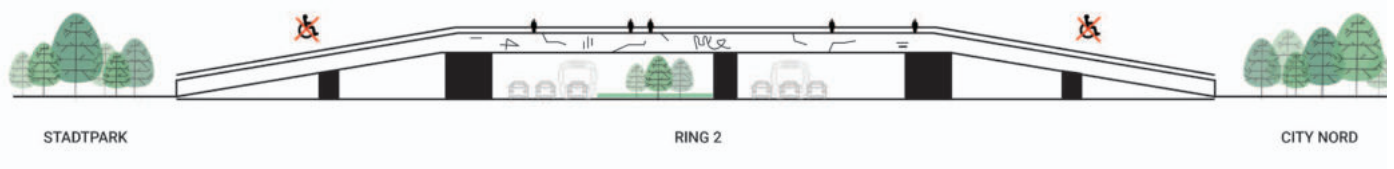
- relativ kostengünstig
- relativ einfache Realisierbarkeit
- konfliktfreie Querung für Fußgänger, Rollstuhlfahrer etc.

Nachteile

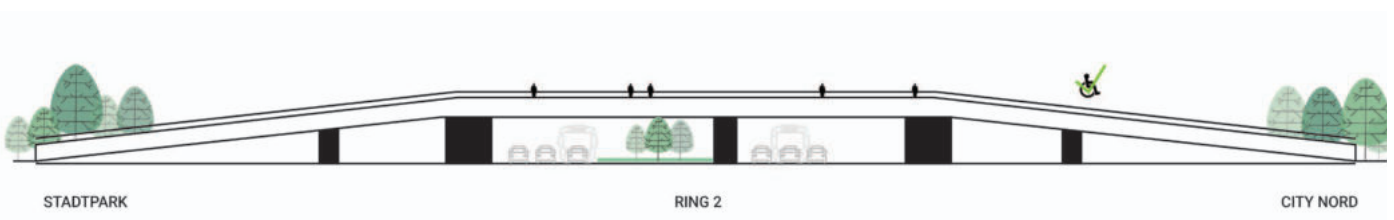
- flächenmäßig und visuell großer Eingriff in Parkdenkmale zur Verortung der Brückenrampen
- Entfall von Parkbäumen



VARIANTE S: ZUSÄTZLICHE BRÜCKE



BESTAND



VARIANTER S: ZUSÄTZLICHE BRÜCKE

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE VERBINDUNG MIT CITY NORD

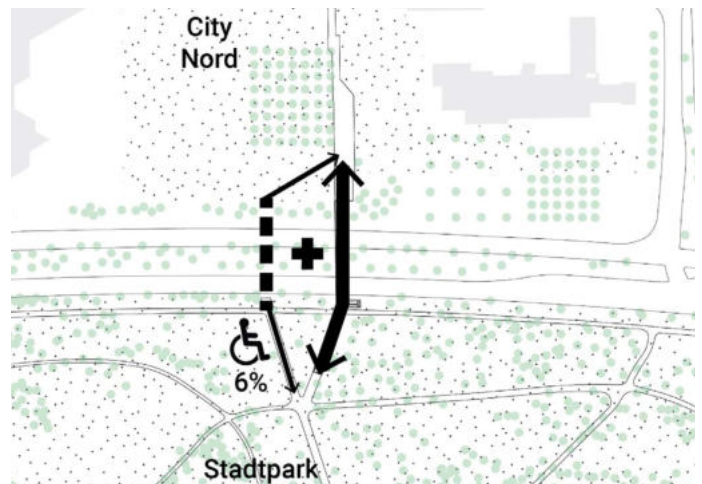
VARIANTE M: NEUER TUNNEL UNTER DER STRASSE

Vorteile

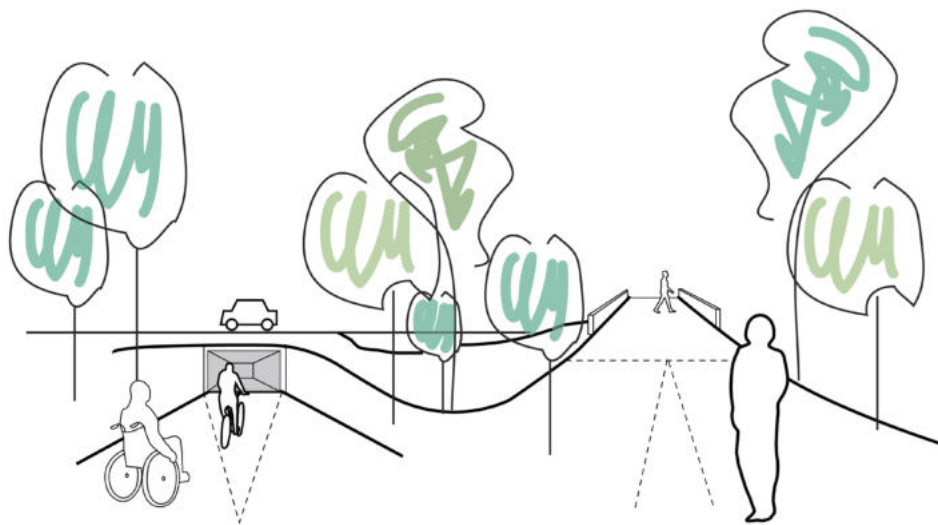
- konfliktfreie Querung für Fußgänger, Rollstuhlfahrer etc.
- kürzere Rampen als bei Brücke, durch geringeren zu überbrückenden Höhenunterschied
- Rampen lassen sich gestalterisch in Parkdenkmale integrieren

Nachteile

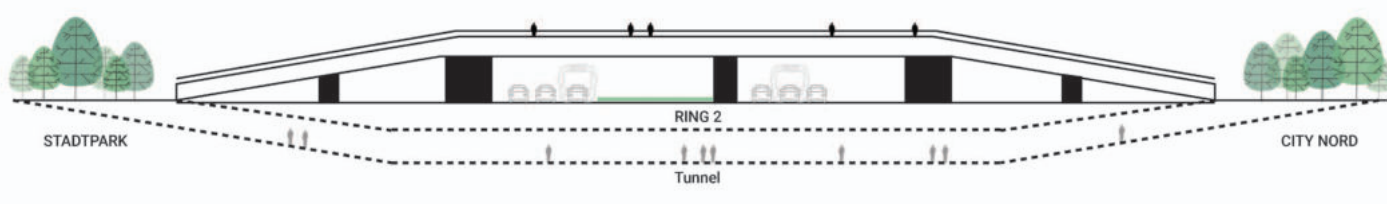
- teuer
- Entfall von Straßenbäumen
- eventuell Konflikt mit Leitungen unter Straße
- flächenmäßig großer Eingriff in Parkdenkmale zur Verortung der Rampen



VARIANTE M: NEUER TUNNEL UNTER DER STRASSE



VARIANTE M: NEUE UNTERFÜHRUNG NEBEN BESTANDSBRÜCKE



VARIANTE M: NEUER TUNNEL UNTER DER STRASSE

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE VERBINDUNG MIT CITY NORD

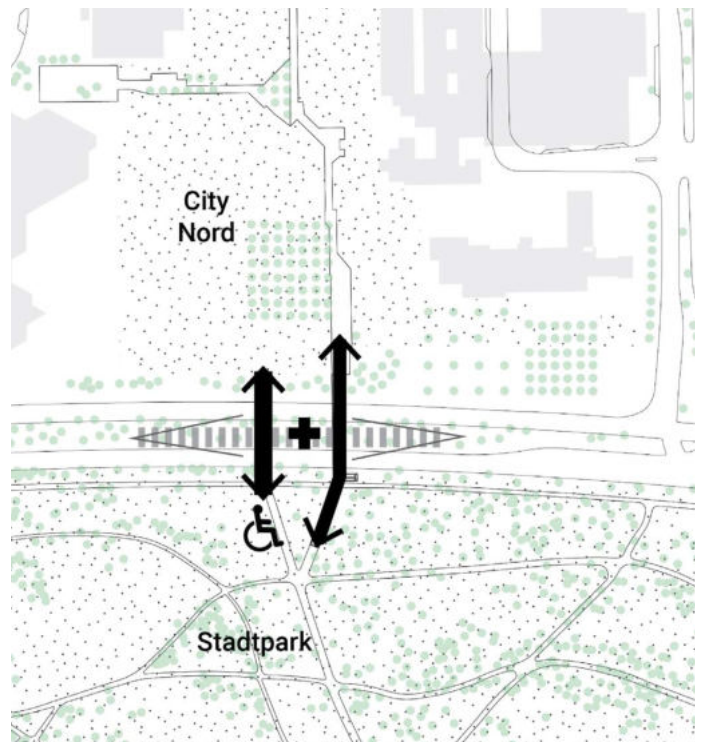
VARIANTE L: NEUE BREITE, BEGRÜNTÉ BRÜCKE UND STRASSE
PUNKTUELL TIEFER LEGEN

Vorteile

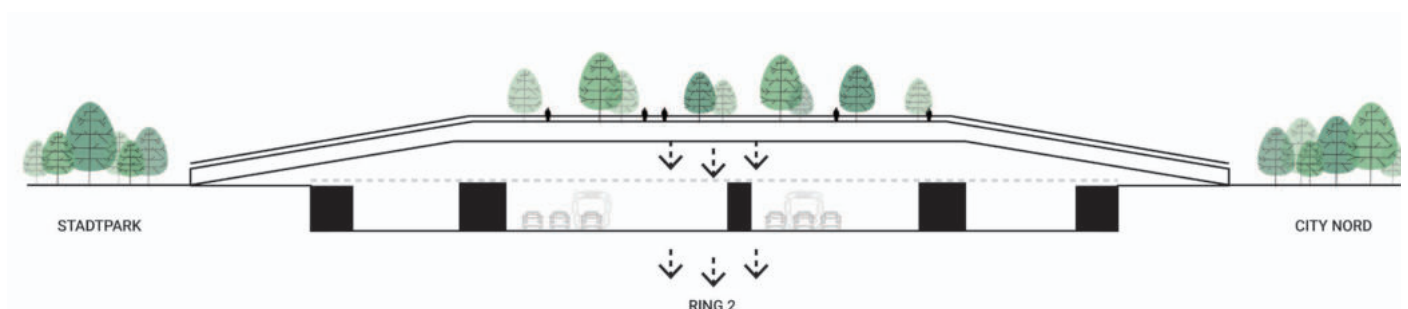
- konfliktfreie Querung für Fußgänger, Rollstuhlfahrer etc.
- kurze Brückenrampen durch niedrige Brückenhöhe
- kleiner Eingriff in Parkdenkmale

Nachteile

- sehr teuer
- Entfall vieler Straßenbäume
- eventuell Konflikt mit Leitungen unter Straße
- eventuell Konflikt mit U5 Bauwerk
- Entwässerungsproblematik bei Starkregen



VARIANTE L: NEUE BRÜCKE IN VERBINDUNG MIT TIEFERGELEGTER STRASSE



VARIANTE L: NEUE BRÜCKE IN VERBINDUNG MIT TIEFERGELEGTER STRASSE

VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE VERBINDUNG MIT CITY NORD

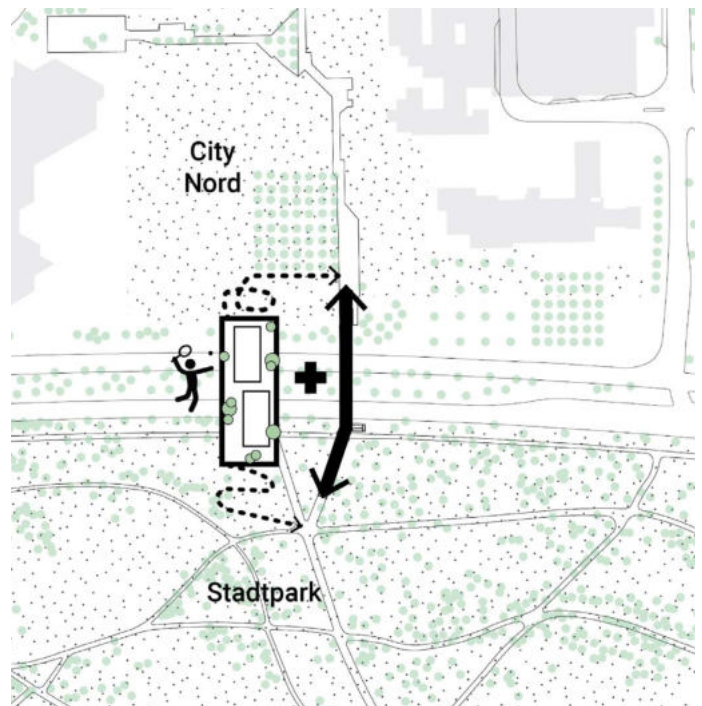
VARIANTE XL: NEUE SPORTBRÜCKE

Vorteile

- konfliktfreie Querung für Fußgänger, Rollstuhlfahrer etc.
- große Geste mit großem Wiedererkennungswert
- Multifunktional

Nachteile

- sehr teuer und aufwendig
- Entfall von Straßenbäumen
- flächenmäßig großer Eingriff in Parkdenkmale

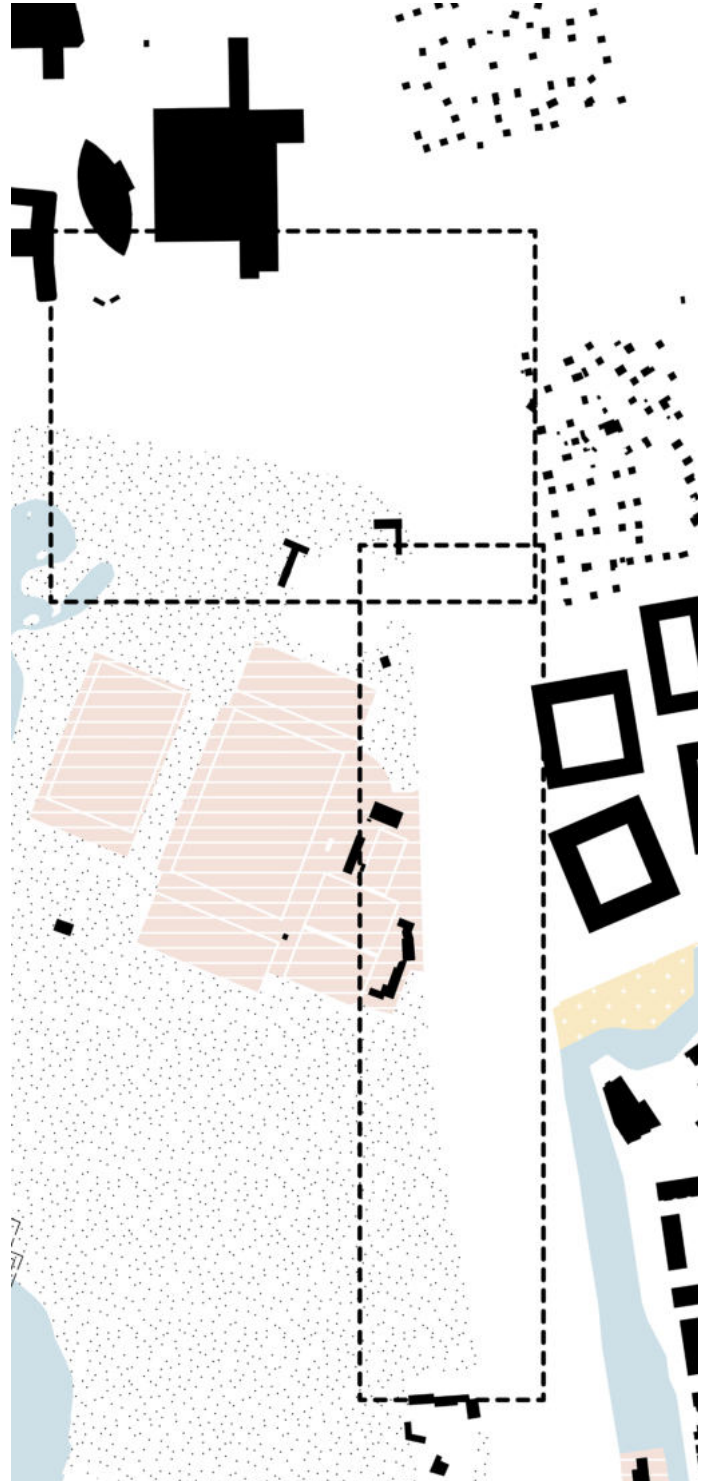


VARIANTE XL: NEUE SPORTBRÜCKE



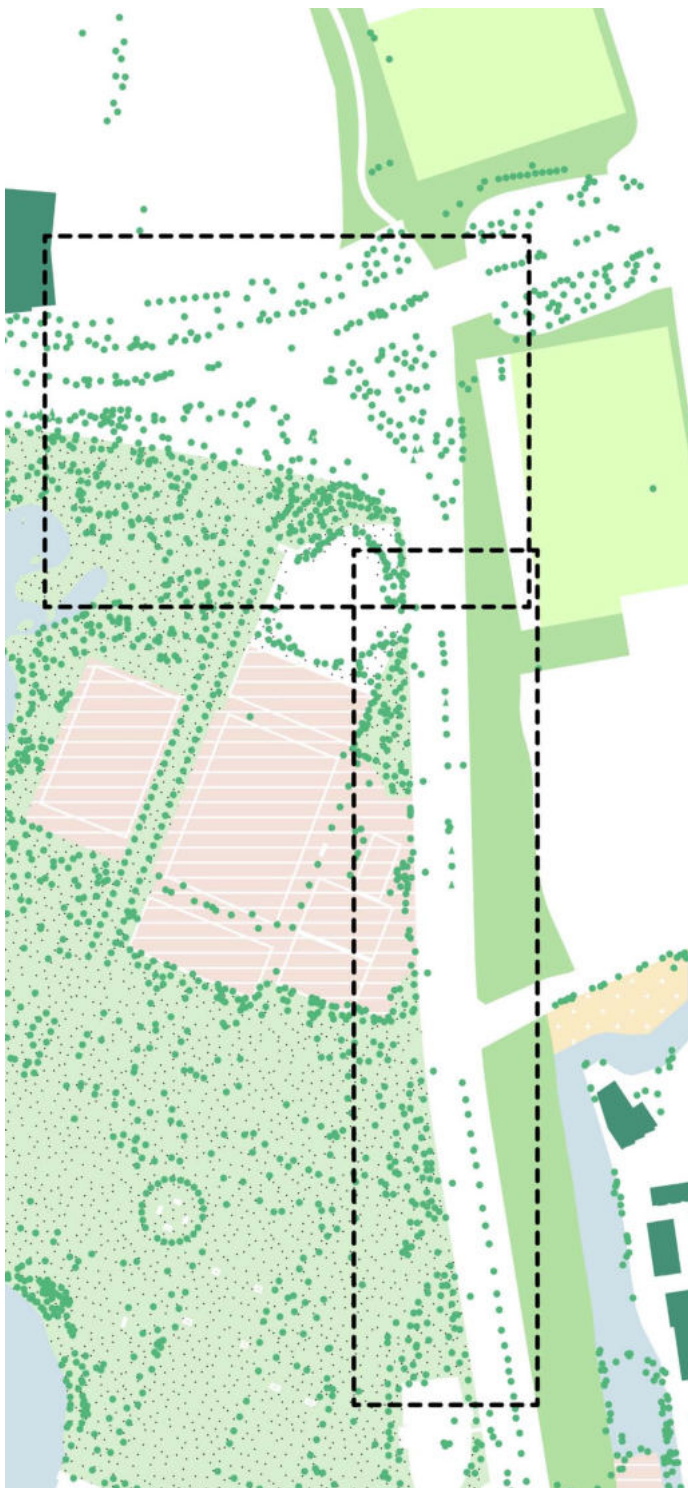
VARIANTE L: REFERENZBILD FÜR EINE NEUE SPORTBRÜCKE IN VERBINDUNG MIT EINER TIEFERGELEGTEN STRASSE

6.7.7 Eingangsbereich Saarlandstraße/Platanenallee

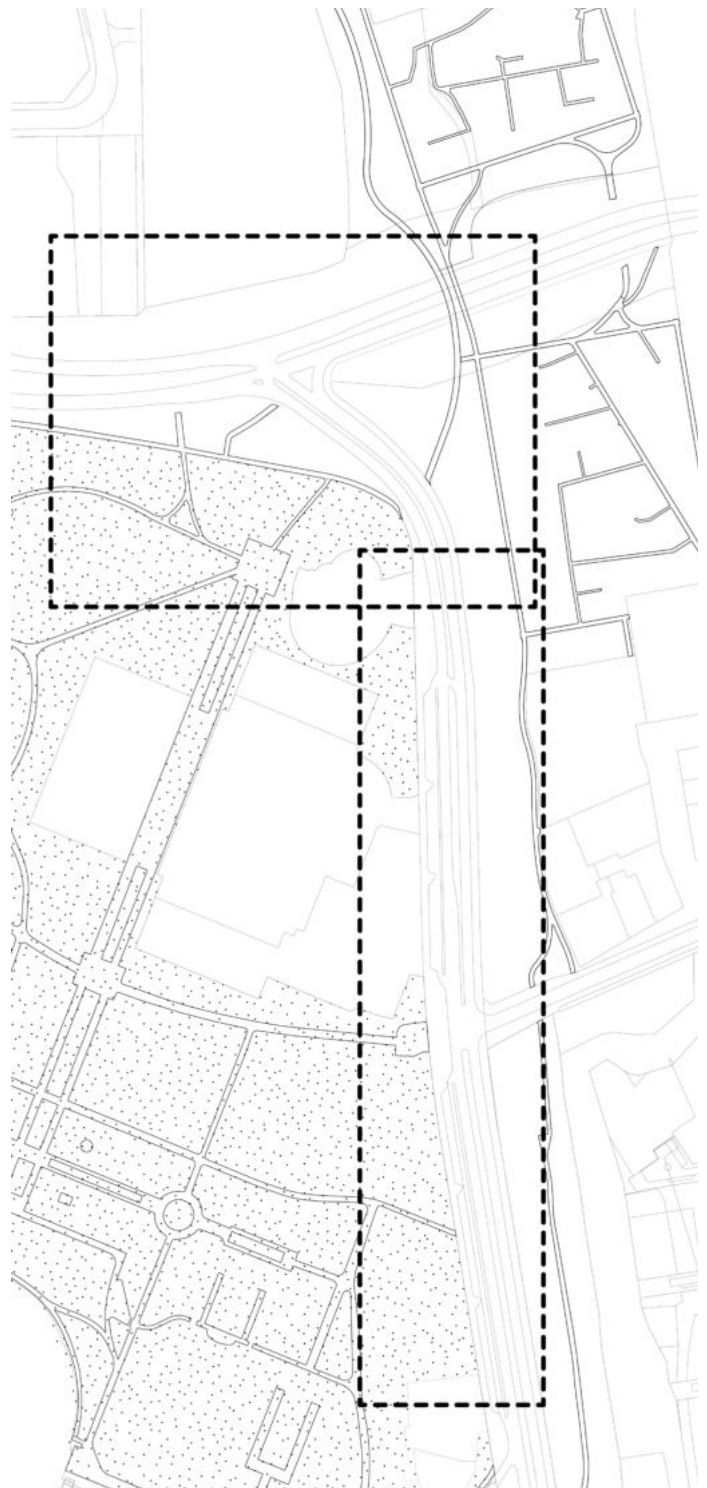


AKTUELLES LUFTBILD

AKTUELLER GEBÄUDEBESTAND



AKTUELLER VEGETATIONSBESTAND



AKTUELLES WEGESYSTEM

VERTIEFUNGSBEREICHE

POTENTIALE EINGANG SAARLANDSTRASSE/ PLATANENALLEE



IN NACHBARSCHAFT ZU WALDARTIGEM RANDSTREIFEN ALS TEIL DER STADTPARKFLÄCHE



ENDPUNKT DER REPRÄSENTATIVEN PLATANENALLEE

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE EINGANG SAARLANDSTRASSE/ PLATANENALLEE



VERSPERRTE ZUGÄNGE



WENIG ATTRAKTIVER EINGANG IN DEN STADTPARK

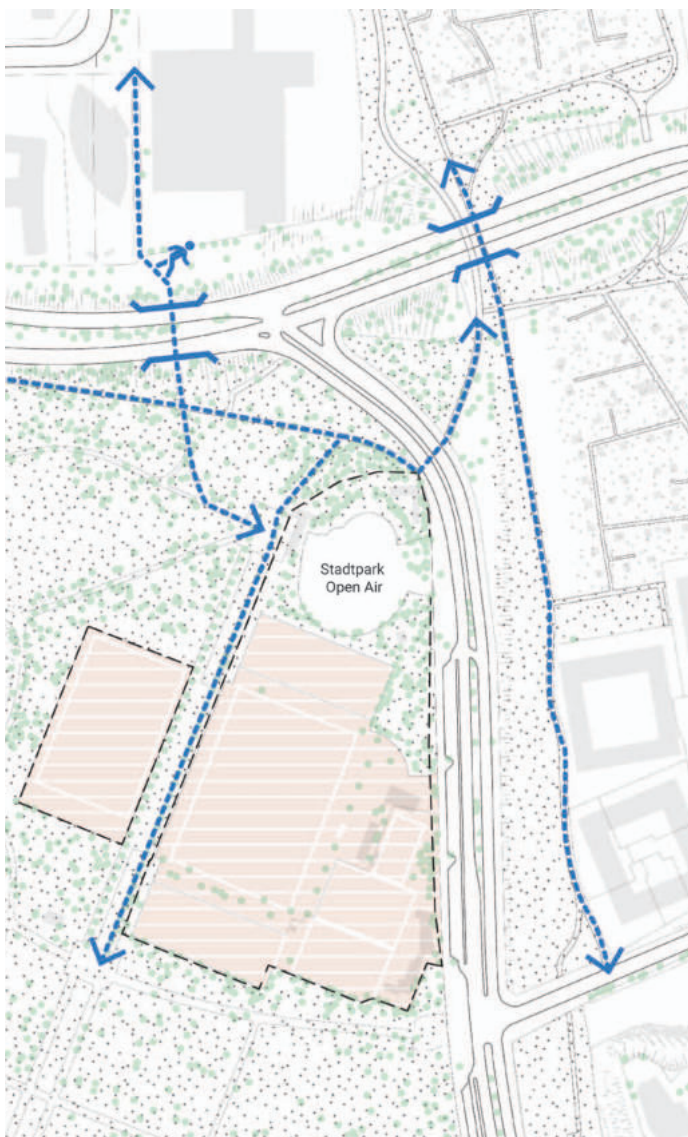
VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE EINGANG SAARLANDSTRASSE/ PLATANENALLEE

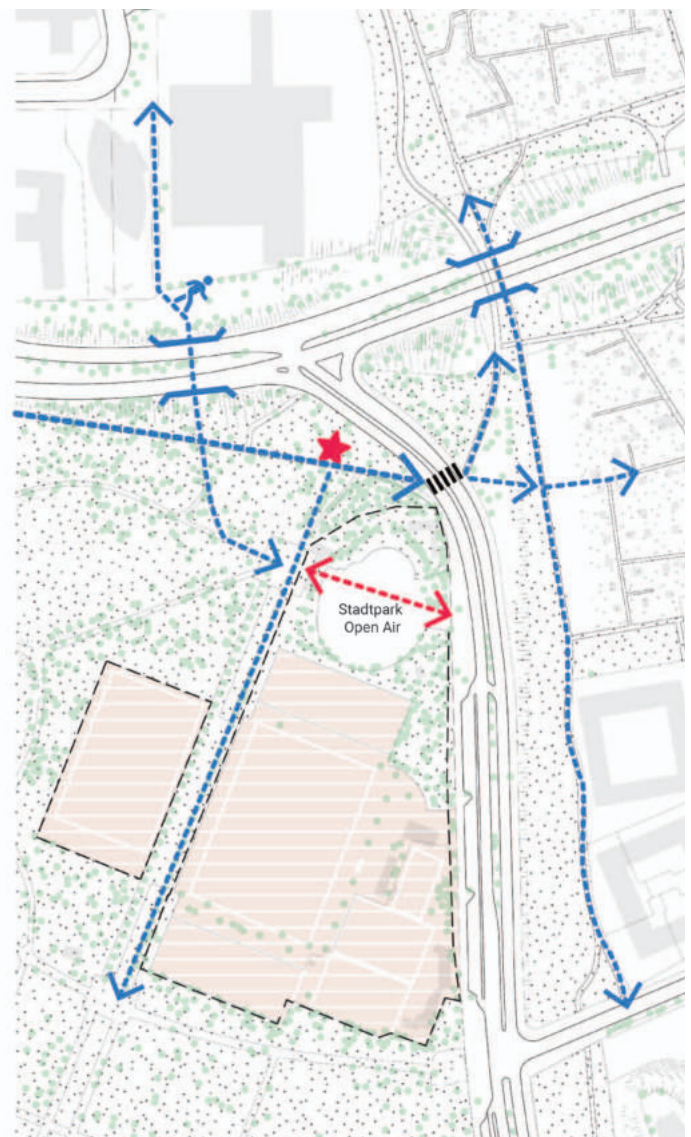
Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

BAUZEITLICHER ZUSTAND, 1928

- Visuellen Endpunkt am Ende der Platanenallee schaffen
- Wegeverbindung nördlich der Freilichtbühne geometrisch straffen in Anlehnung an die historische Inszenierung (eine Rekonstruktion der bauzeitlichen Situation erscheint durch die im Zuge des Baus der Jahningbrücke erfolgte veränderte Topographie derzeit kaum möglich)
- Öffentliche Durchwegung der Freilichtbühne nach Möglichkeit reaktivieren



AKTUELLES WEGESYSTEM

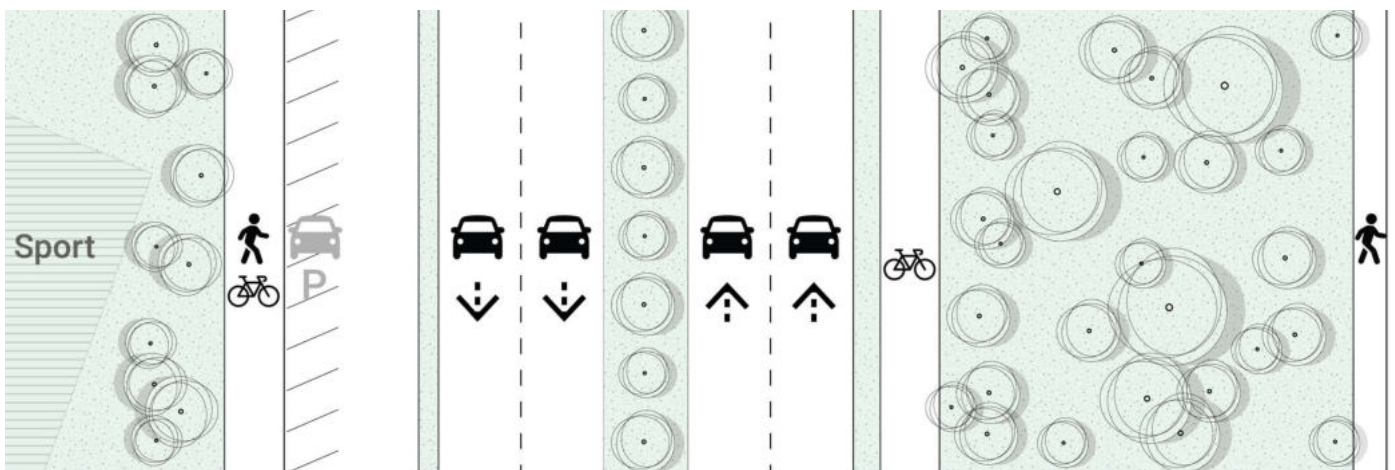


OPTIMIERTES WEGESYSTEM

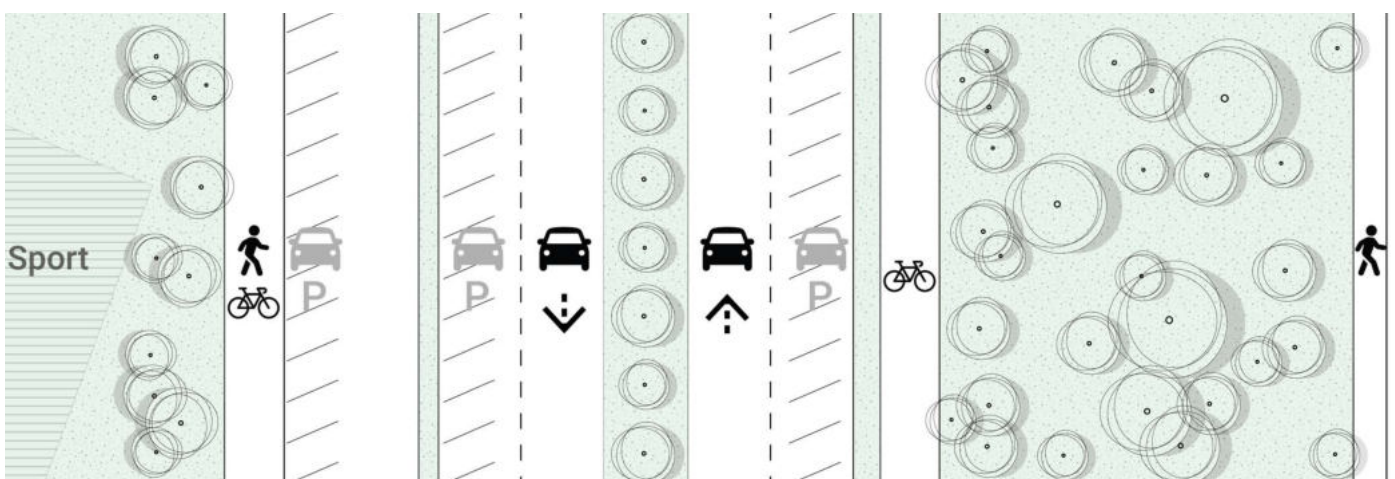
VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE EINGANG SAARLANDSTRASSE/ PLATANENALLEE

- aktuelles Prinzip beibehalten:
Wochentags hat fließender verkehr Vorrang - am
Wochenende Schaffung temporärer Stellplätze auf der
Saarlandstraße
- Gehweg auf der Ostseite der Saarlandstraße entfällt
zugunsten eines durchgehend breiten Radwegs. Fuß-
läufigen Verkehr durch den Stadtpark bzw. das Pergo-
lenviertel führen



FLÄCHENNUTZUNG WOCHENTAGS



FLÄCHENNUTZUNG AM WOCHENENDE

6.7.8 Gewerbeflächen am Wiesendamm



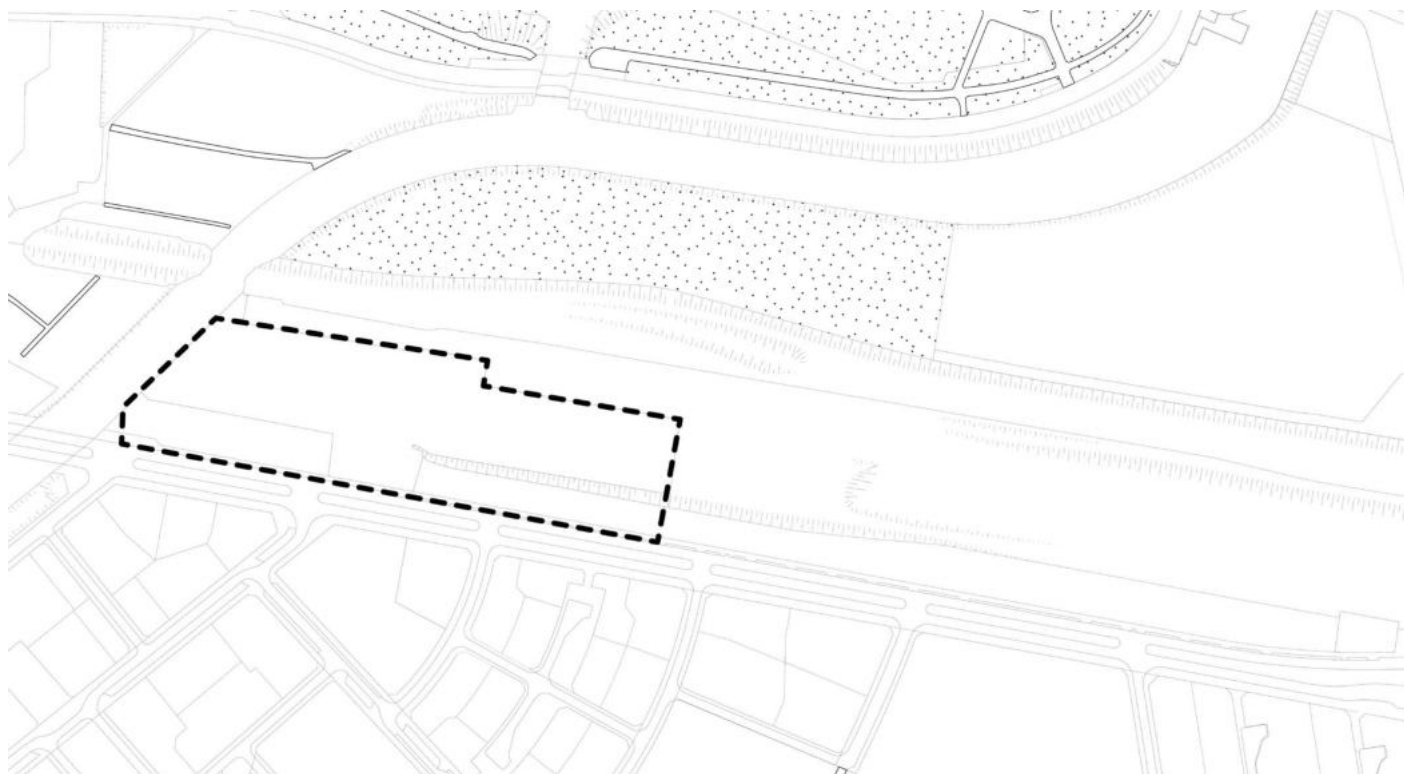
AKTUELLES LUFTBILD



AKTUELLER VEGETATIONSBESTAND



AKTUELLER GEBÄUDEBESTAND



AKTUELLES WEGESYSTEM

VERTIEFUNGSBEREICHE

POTENTIALE GEWERBEFLÄCHE AM WIESENSTIEG



AM KNOTENPUNKT ZWISCHEN GOLDBEKKANAL UND JARRESTADT



BENACHBART ZU KLEINGARTENPARZELLEN

VERTIEFUNGSBEREICHE

DEFIZITE GEWERBEFLÄCHE AM WIESENSTIEG



PRIVATE GEWERBEFLÄCHE

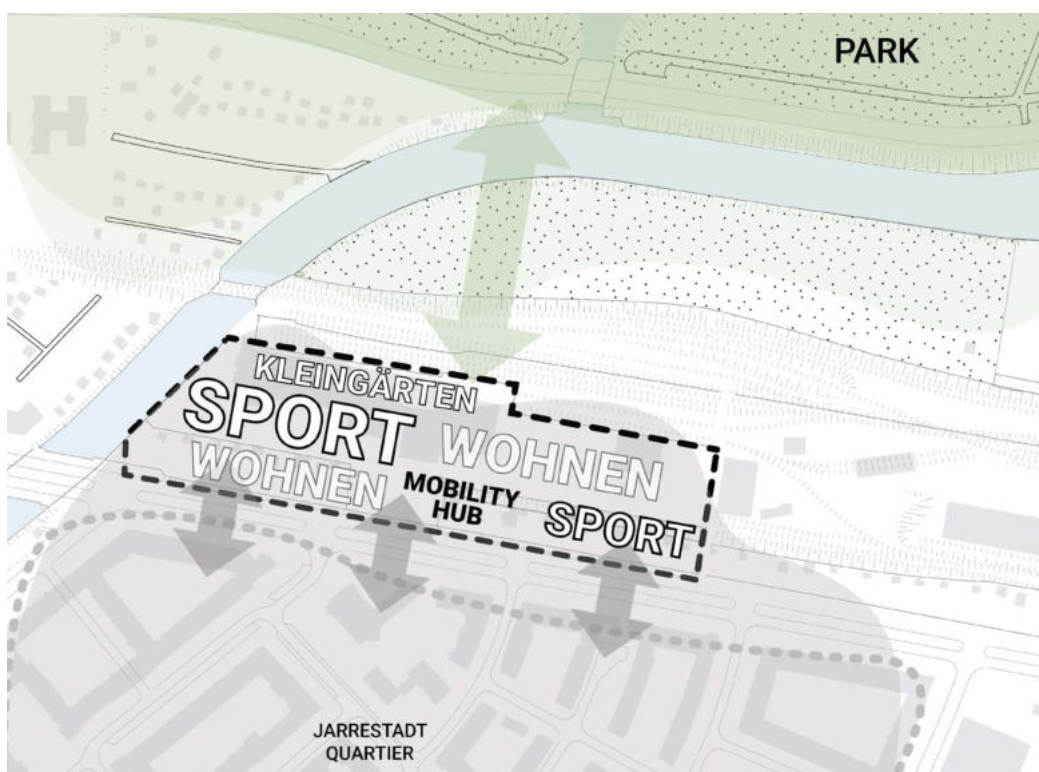
VERTIEFUNGSBEREICHE

OPTIMIERUNGSANSÄTZE GEWERBEFLÄCHE AM WIESENSTIEG

Abbildung bis zur Klärung der Veröffentlichungsrechte entnommen

- Überführung in städtischen Grundbesitz
- Nutzung als Kompensationsfläche für andernorts entfallene Kleingartenparzellen
- Mobility Hub für entfallene Stellplätze am Stadtpark und zur Entlastung des Jarrestadt-Quartiers
- Sportfläche(n) und / oder Sporthalle(n), z.B. für andernorts nicht realisierte Tragluft-halle
- Kombination mit neuen Wohnbauflächen in attraktiver Lage

BESTAND IM SCHRÄGLUFTBILD



OPTIMIERTES NEUPROGRAMMIERUNG

Ziel des vorliegenden Gutachtens ist es, Potentiale für die Erweiterung des Hamburger Stadtparks zu benennen. In einer dicht bebauten und noch immer wachsenden Stadt lassen sich größere ungenutzte Flächen allerdings kaum noch finden, und Nutzungskonflikte lassen sich durch Multikodierung allein kaum lösen. Zumal ein an gesellschaftlicher Bedeutung immer wichtigerer Naturschutz dafür plädiert und zunehmend Gehör findet, Teile öffentlicher Parks ganz oder teilweise der Freizeitnutzung zu entziehen.

Um dennoch neue Erholungsflächen für den Stadtpark zu generieren, galt es, zwischen durchaus berechtigten, aber stellenweise einander ausschließenden Interessenlagen abzuwägen, Kompromisse zu finden oder auch eindeutige Umkodierungen bestehender Nutzungen zu formulieren.

Innerhalb des Stadtparks fällt der Blick dabei insbesondere auf die einer freien öffentlichen Nutzung entzogenen Flächen: Sportflächen, Betriebsplätze, Kindertagesstätten und auch das Freibad. Die Vorschläge dieses Gutachtens zu diesen Exklusivflächen reichen von langfristigem Erhalt bis zu temporärer oder permanenter Öffnung oder auch Verlagerung aus dem Stadtpark heraus. Darunter würden die vorgeschlagenen Maßnahmen für das derzeitige Freibad mit Sicherheit die folgenreichsten Änderungen nach sich ziehen.

Eine Sonderstellung innerhalb des Parks nimmt die ihn in Nord-Süd-Richtung durchlaufende Otto-Wels-Straße ein: Hier bestand schon seit Jahrzehnten der Wunsch nach einer nachhaltigen Verkehrsberuhigung, der in diesem Gutachten entsprochen und durch Umprogrammierungen auch des direkten Umfelds der Otto-Wels-Straße und der Reduzierung öffentlicher Stellplätze stellenweise darüber hinausgegangen wird.

Ein weiteres, viele Vorschläge betreffendes Feld ist die Reduzierung des ruhenden motorisierten Individualverkehrs: Hunderte ausgewiesener Stellplätze befinden sich im direkten Umfeld des Stadtparks (Südring/Grasweg, Ohlsdorfer Straße, Saarlandstraße), viele weitere auch im Stadtpark selbst: in der Otto-Wels-Straße (inkl. am Landhaus Walter) in den Wegen Butenkamp und Linnering an der Jahnkampfbahn, und sogar auf der Stadthallenbrücke, dem ehemals besonders repräsentativen Haupteingang zum Stadtpark. Hierbei setzt das vorliegende Gutachten auf

die politisch zugesagte Verkehrswende und einen mittelfristig sinkenden Stellplatzbedarf, indem es zahlreiche Stellplatzflächen zu Aufenthalts- und Spielflächen umcodiert und somit Flächengewinne für Freizeit und Erholung generiert. Um die Anreise mit Privat-Pkws jedoch weiterhin und auch in nennenswertem Umfang zu gewährleisten, ist die derzeit in beträchtlichem Maße stattfindende Nutzung der verbleibenden Stellplätze für Anwohner- und Dauerparken, insbesondere mit Wohnmobilen oder Lkw, wirksam zu unterbinden. Gelingt dies, so werden auch attraktive Seitenbereiche des Stadtparks wie das Nordwestufer des Goldbekkanals - ebenfalls ein in Zusammenhang mit der Entlastung des Stadtparks bereits vor dem Gutachten in der Diskussion befindliches Areal - zur Erholung genutzt werden können, was einem realen Flächengewinn fast gleich käme.

Ein weiteres, beträchtliches Flächen- und Erholungspotential macht das vorliegende Gutachten in einem Umbau der Hindenburgstraße aus, die von der Otto-Wels-Straße ausgehend den Stadtpark mit dem Alsterufer im Norden verbindet. Dieser durch ausgedehntes Straßenbegleitgrün und vier Fahrspuren geprägte rund 1,4 Km lange Straßenabschnitt birgt das Potential einer neuen für Freizeit und Erholung nutzbaren Grünachse: Eine solche Grünachse wäre ein großer Schritt in Richtung neuer Rundwanderwege und stärker vernetzter Biotope. Sie würde zudem für Stadtparkbesucher etwa aus Alsterdorf, Groß Borstel oder Fuhlsbüttel den Anreiz erhöhen, zu Fuß oder mit dem Fahrrad anzureisen. Der hier vorgeschlagene Um- und partielle Rückbau dieser Straße würde nicht nur hinsichtlich der Verkehrsführungen, sondern auch hinsichtlich erforderlicher Umlagungen von Leitungen große Anstrengungen und Finanzmittel erfordern. Ohne eine Mobilitätswende mit einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist sie kaum vorstellbar und würde zunächst zu einer Verdrängung des Kfz-Verkehrs in die umliegenden Straßen mit erwartbaren mindestens temporären Überlastungen führen. Diese Planung aber weiter zu verfolgen und umzusetzen, wäre ein Bekenntnis gegen das Primat der autogerechten Stadt aus den 1970er Jahren und für eine moderne grünbestimmte Urbanität.

Die Vernetzung des Stadtparks mit den zentralen Grünflächen der City Nord, den einzigen großen Parkflächen in

unmittelbarer Nähe zum Stadtpark, wird in einer Vielzahl von Varianten untersucht: von der kleinsten Lösung eines zusätzlichen Fußgängerüberwegs bis zur größten, der Errichtung eines verbindenden Gebäudes über den Jahnring, der „Sportbrücke“. Da jede dieser Varianten spezifischen Vor- und Nachteile aufweist, gibt es nach Auffassung der Gutachter derzeit keinen Königsweg einer Verbindung dieser sehr unterschiedlichen und durch den Ring 2 getrennten Parkflächen, da das Verkehrsaufkommen einen solchen wohl noch lange nicht zulassen wird.

Richtung Süden verfolgt das hier vorliegende Gutachten ebenfalls die Idee, eine grünbestimmte Vernetzung ins direkte Stadtparkumfeld zu stärken. In diesem Bereich bietet es sich an, die vorhandenen Kleingartenparzellen zwischen Wiesenstieg und Goldbekkanal - langfristig und einvernehmlich mit den dortigen Kleingartenverein - partiell neu zuzuschneiden, vorhandene Wegeverbindungen zu erweitern, wildes Parken aufzulösen u.v.a mehr. Mittelfristig kann hier eine qualitätvolle fuß- und radverkehrliche Anbindung des Stadtparks in Richtung der Straße Wiesendamm ausgebaut werden, die motorisierten Anreiseverkehr ebenfalls reduzieren helfen soll. Langfristig sollte diese Anbindung in Richtung westlicher Grünzug der „Jarrestadt“ (Semperplatz-Hölderlinplatz-Hölderlinsallee) und Osterbek weitergeführt werden, was derzeit wegen dem noch die direkte Anbindung verstellenden Polizeikommissariat am Wiesendamm noch unrealistisch ist.

Auch nach Osten im Bereich des Pergolenviertels und nach Westen im Bereich der Jahnkampfbahn macht das Gutachten Vorschläge für verbesserte Eingangssituationen und Wegeführungen sowie kleinere Flächengewinne für Freizeit und Erholung. Im Bereich der nördlichen Platanenallee sowie des Linnerings deckt sich dies mit gartendenkmalpflegerischen Zielen.

Manchmal aber stehen die Entwicklungsvorschläge des Gutachtens nicht in vollkommenen Einklang mit gartendenkmalpflegerischen Festlegungen. So wird die im Gutachten geäußerte Überzeugung, dass sich eine architektonisch hochwertige neue Sporthalle - mit aus Sicht der im Stadtpark aktiven Vereine dringend benötigten Winter-spielfeldern - denkmalverträglich in den Park integrieren ließe, von der institutionalisierten Gartendenkmalpflege

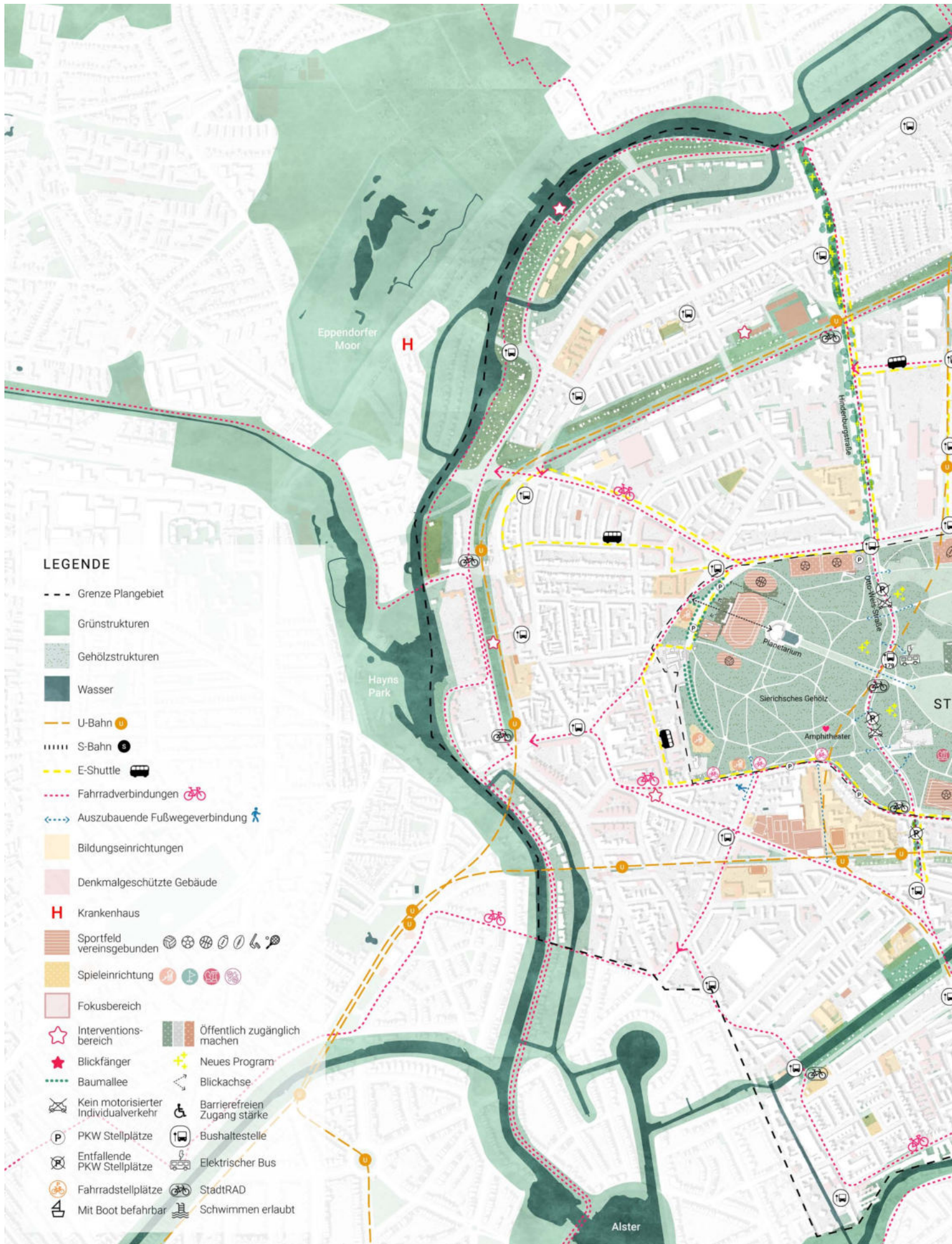
Hamburgs nicht geteilt. Ganz grundsätzlich ist sogar der Ansatz, den historisch meist eindeutig begrenzten Stadtpark optisch oder sogar faktisch auszuweiten, an der Grenze zur Verunklarung seiner denkmalgeschützten Grundstruktur. Dies führt zum Beispiel dazu, im Bereich des Südrings die historische Straßentrasse auch dann nicht vollständig zu überformen, wenn sie funktional - z.B. durch Entfall von Pkw-Stellplätzen - verschmälert werden könnte.

Den Ansatz, den Stadtpark in ein grünes Wegenetz einzubinden, dass vom Alsterkanal bis zur Osterbek und ins Pergolenviertel überleitet und die den Stadtpark umgebenden Grünflächen wie Kleingärten, Sportfelder, Straßenbegleitgrün oder Bahnrestflächen miteinbezieht, nimmt eine Idee Fritz Schumachers auf, der für Barmbek-Nord das Konzept der „innerstädtischen Wanderwege“ entwickelt hatte. Diese zahlreichen Kleinflächen zu einem zusammenhängenden Ganzen zu entwickeln wird eine Aufgabe für Jahrzehnte sein und vielfältige Einzeluntersuchungen erfordern. Aufgrund ihrer Komplexität konnten sie im vorliegenden Gutachten daher nur stichpunktartig aufgeführt und in einer groben Übersichtskarte verortet werden.

Die Komplexität des Stadtparks insgesamt mit den beteiligten Nutzern, Stakeholdern und behördlichen Institutionen ist es auch, die uns zu der Annahme führt, der Stadtpark benötigt eine eigene Parkverwaltung, analog vielleicht zum Parkmanagement für Pflanzen und Blumen. Denn die Aufgaben werden zukünftig nicht geringer, und die Personaldecke wohl kaum dicker werden.

Fritz Schumacher hoffte einst, der Stadtpark würde „nie fertig werden“ und sich ständig weiterentwickeln. Diese Hoffnung hat sich bislang erfüllt, und sie wird sich, so hoffen wir, weiter erfüllen.

Bart Brands
Joachim Schnitter
Inga Zielonka



LEGENDE

- - - Grenze Plangebiet
- Grünstrukturen
- Gehölzstrukturen
- Wasser
- U-Bahn
- S-Bahn
- E-Shuttle
- Fahrradverbindungen
- Auszubauende Fußwegeverbindung
- Bildungseinrichtungen
- Denkmalgeschützte Gebäude
- H Krankenhaus
- Sportfeld vereinsgebunden
- Spiereinrichtung
- Fokusbereich
- Interventionsbereich
- Blickfänger
- Baumallee
- Kein motorisierter Individualverkehr
- PKW Stellplätze
- Entfallende PKW Stellplätze
- Fahrradstellplätze
- Mit Boot befahrbar
- Öffentlich zugänglich machen
- Neues Programm
- Blickachse
- Barrierefreien Zugang stärken
- Bushaltestelle
- Elektrischer Bus
- StadtRAD
- Schwimmen erlaubt

SCHEMA DER EMPFOHLENE GRÜNSTRUKTUREN, WEGEVERKNÜPFUNGEN UND VERTIEFUNGSRICHTE



Die Inhaber der ermittelten Bildrechte sind an der jeweiligen Abbildung vermerkt. Abbildungen ohne entsprechenden Vermerk: KARRES EN BRANDS/SCHNITTER. Wir haben uns bemüht, die Rechte aller fremden Abbildungen zu berücksichtigen. Darüber hinausgehende berechnigte Ansprüche nimmt das Bezirksamt Hamburg-Nord, Abteilung Stadtgrün, entgegen.

LITERATUR UND QUELLEN

7.2

Arbeit und Lernen Hamburg GmbH

Bauvorhaben Stadtparkbad: Bestandsaufnahme. unveröffentl. Manuskript, Hamburg 1996 (Archiv BUKEA)

DFZ Architekten GmbH

Stadthalle im Stadtpark Hamburg (<https://dfz-architekten.de/Forumportfolio/stadthalle-im-stadtpark-hamburg>, Abruf vom 10.05.2021)

Encke, Fritz

Die öffentlichen Grünanlagen in Hamburg. In: Die Gartenkunst, 42. Jg. (1929) Heft 1, S. 1-18

Ev.-Luth. Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein für die Hamburger Kirchenkreise

Rauswege! (<https://www.kirche-hamburg.de/kooperationen/stadtpark-kirchen/pilgern-im-stadtpark.html>), Abruf vom 17.05.2021

FHH (Freie und Hansestadt Hamburg), Behörde für Bau und Verkehr - Amt für Landschaftsplanung

Freiraumplanerischer und städtebaulicher Ideenwettbewerb City Nord - Preisgericht 2

Hamburg 2002

FHH (Freie und Hansestadt Hamburg), Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Architektur Olympiade

Hamburg 2006

FHH (Freie und Hansestadt Hamburg), Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt,

Gutachten zum Landschaftsprogramm Hamburg. Stadtklima

Hamburg 2011

FHH (Freie und Hansestadt Hamburg)/ Bezirksamt Altona

Aufgabenbeschreibung. Hamburger Stadtpark: Durchführung einer zweistufigen Untersuchung der Erweiterungsmöglichkeiten der Grünanlage sowohl innerhalb der gegenwärtigen Grenzen als auch in ihrem gesamten Umfeld

Hamburg 2020

FHH (Freie und Hansestadt Hamburg)

Der Stadtpark : eine repräsentative Untersuchung zu Besucheraufkommen und Nutzung des Hamburger Stadtparks / erstellt für die Baubehörde Hamburg ... von d. Sample Inst. Handelsforschung GmbH

Hamburg 1975

- FHH (Freie und Hansestadt Hamburg), Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Fachamt für Stadtgrün und Erholung
 Fortschreibung der Pflege- und Entwicklungsplanung Stadtpark Hamburg. Vorgelegt von schaper+steffen+runtsch
 Garten- und Landschaftsarchitekten
 Hamburg 2004
- FHH (Freie und Hansestadt Hamburg), Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
 Geoportal Hamburg (<https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>)
- FHH (Freie und Hansestadt Hamburg), Umweltbehörde, Fachamt für Stadtgrün und Erholung,
 Stadtpark Hamburg : Langfristiges Pflege- und Entwicklungskonzept. Bearb. Müller-Glassl & Partner/ Schaper + Steffen + Runtsch. (Manuskript) Bremen/ Hamburg/Worpswede 1995
- FHH (Freie und Hansestadt Hamburg), Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft;
 Pflege- und Entwicklungsplan Stadtpark Winterhude. Vorgelegt von gruppe F Landschaftsarchitekten
 Berlin 2020
- Goecke, Michael
 Die Anlage des Stadtparkes in Winterhude. In: 70 Jahre Hamburger Stadtpark.
 Sonderdruck aus: Das Gartenamt 29 (1980), Heft 8, S. 17-25
- Goecke, Michael
 Die Vorbereitung und Planung des Hamburger Stadtparkes. In: 70 Jahre Hamburger Stadtpark.
 Sonderdruck aus: Das Gartenamt, 29. Jg. (1980), Heft 8, S. 4-16
- Grunert, Heino
 Benutzbares Grün für eine moderne Stadt: Hundert Jahre Hamburger Stadtpark.
 In: Heino Grunert (Hg.) Betreten erwünscht: Hundert Jahre Hamburger Stadtpark. München/Hamburg 2014, S. 12-45
- Hermann, Heidemarie
 Die Zukunft des Stadtparks. Dokumentation der Stadtpark-Werkstatt am 5. Juni 1999 in der Heinrich-Hertz-Schule,
 Hamburg-Winterhude. Durchgeführt von der Bezirksversammlung Hamburg-Nord in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord. Hamburg 2000
- Planungsgruppe Professor Laage, Stadtparksee-Freibad: Abschlußbericht für das Moderationsverfahren. unveröffentl.
 Manuskript im Auftrag der Hamburger Umweltbehörde. Hamburg 1996 (Archiv BUKEA)
- Schumacher, Fritz
 Ein Volkspark : Dargestellt am Hamburger Stadtpark. München 1928
- Sierk, Heiko
 hamburgerstadtpark.de (<http://www.hamburgerstadtpark.de/index.htm>)
- Stadtpark Verein Hamburg e.V.
 100 Jahre Stadtpark. Dokumentation des Workshops „Die Zukunft des Stadtparks“. Hamburg 2014
- Tchoban Voss Architekten GmbH, Hamburg,
 Wettbewerb City Nord Hamburg (<https://tchobanvoss.de/projekt.php?r=123>, Abruf vom 10.05.2021)

ARCHIVE

Bezirksamt Hamburg Nord - Fachbereich Stadtgrün
 Hamburger Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt
 BUKEA: Hamburger Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
 Hamburger Staatsarchiv
 Hamburger Staats- und Universitätsbibliothek

DANK

7.4

für die zeitaufwendige Zusammenstellung aktueller Plangrundlagen: Bernhard Kinkel
 für die professionelle Durchführung der und für die Teilnahme an den Workshops: Superurban und alle Mitwirkende
 für die motivierende Begleitung der Befragungen vor Ort: Laetitia Debus, Liv Schnitter
 für wichtige Einsichten zum Stadtparkbad: Karin Hopert und Dirk Schumaier
 für den wohlwollenden Austausch zum Kleingartenwesen:
 Jörg Mielenz, Dirk Sielmann, Vertreterinnen und Vertreter des KGV Borgweg e.V. 417
 für die konstruktive Zusammenarbeit, Quellenhinweise und wichtige Flurgespräche:
 Mathias Buller, Heino Grunert, Egbert Willing
 für die überwältigende Resonanz auf unsere Fragebogenaktion: alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer!

IMPRESSUM

7.5

Herausgeberin: Bezirksamt Hamburg-Nord, Management des öffentlichen Raumes, Fachabteilung Stadtgrün
 Inhalt, Text, Layout: Karres en Brands Landscape Architecture and Urbanism/
 Schnitter ■ Gartendenkmalpflege ■ Freiraumplanung
 V.i.S.d.P: Bezirksamtsleiter Michael Werner-Boelz
 Hamburg 2022

KARRES BRANDS

SCHNITTER