

# HAMBURGER STADTPARK

## ZUSAMMENFASSUNG GUTACHTEN

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

**KARRES  
BRANDS**

**SCHNITTER**

  
**Hamburg**

Ziel der folgenden Darstellungen ist es, wesentliche Ergebnisse des 2022 vorgelegten Gutachtens zu Erweiterungsmöglichkeiten des Hamburger Stadtparks einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

### **WARUM** wurde das Gutachten erstellt?

Der Hamburger Stadtpark zählt zu den bekanntesten und beliebtesten Parkanlagen der Hansestadt. Die Attraktivität dieses Gartendenkmals beruht wesentlich auf der Vielfalt seiner Nutzungsmöglichkeiten für Erholung, Sport, Kulturgenuss und Gastronomie, aber auch auf seinen Qualitäten als vielgestaltiger Natur- und Gartenraum, als Frischluftproduzent und städtischer Ruheraum. Entsprechend vielfältig sind die Ansprüche verschiedener Nutzungsgruppen. Dabei auftretende Nutzungskonflikte wurden in der Vergangenheit immer wieder mit verschiedenen Akteuren diskutiert, häufig gutachterlich untersucht und zu einem Ausgleich gebracht.

Das Konzept der „Wachsenden Stadt“ hat in den letzten Jahren zu einem steigenden Nutzungsdruck in öffentlichen Grünanlagen geführt. Im Fall des Stadtparks kommt ein Eigendruck hinzu, denn eine Vielzahl vertraglicher Pacht- und Nutzungsregelungen erlauben Exklusivnutzungen von Parkteilen, deren Inhaber bisweilen auf eine Ausweitung drängen.

2018 erging daher ein politischer Prüfungsauftrag an das Bezirksamt Hamburg-Nord: Wie könnte die öffentlich nutzbare Fläche des Stadtparks - bezogen auf seine Binnenentwick-

lung und Verkehrsflächen, aber auch Freiflächen in seinem gesamten Umfeld einschließlich - erweitert werden? Die Übernutzung des Stadtparks in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 mit ihren Schäden an Wegen und Freiflächen hat die Dringlichkeit dieser Frage gezeigt.

### **WIE** wurde das Gutachten erstellt?

Der Ansatz, im Rahmen einer freiraumplanerischen Analyse nicht allein Flächenverlusten vorzubeugen und Nutzungsdifferenzen durch Mehrfachnutzungen („Multicodierung“) zu begegnen, sondern auch aktiv nach Erweiterungsmöglichkeiten außerhalb der bestehenden Parkgrenzen zu suchen, ist in Hamburg in diesem Umfang bisher einmalig.

Das mit der Durchführung beauftragte Planungsteam Karres en Brands / Schnitter untersuchte zwischen 2020 und 2022 in einer zweistufigen Analyse nicht nur den Stadtpark selbst sondern auch sein Umfeld insbesondere hinsichtlich der verschiedenen Nutzungswünsche und Flächenpotentiale. Neben einer generellen stadt- und freiräumlichen Analyse sowie dem Rückgriff auf bereits bestehende Fachplanungen zu einzelnen Themenbereichen erforderte die Komplexität der Aufgabe zudem viele Gespräche mit der betroffenen Verwaltung. Hierzu zählten, neben den diversen Dienststellen des Bezirksamt Hamburg-Nord, auch die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft BUKEA, die Behörde für Kultur und Medien BKM, die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen BSW und die Behörde für Verkehr und



Mobilitätswende BVM. Die Vielzahl der betroffenen Ämter spiegelt die Komplexität der Zuständigkeiten.

Außerdem wurde ein Workshop mit besonders betroffenen Institutionen (insgesamt 27 Teilnehmer aus den Bereichen Sport, Gastronomie, Kultur, Kinderbetreuung) veranstaltet.

Ein Schwerpunkt der Analysephase war eine großangelegte Nutzerbefragung im Herbst 2020, die rund 10.600 Online-Rückmeldungen sowie rund 400 Rückmeldungen auf Papierbögen und weitere rund 200, die mit Helferinnen vor Ort aufgenommen wurden, erbrachte. Die Rückmeldungen wurden verglichen, visualisiert und in verschiedenen Aspekten aufeinander bezogen und erlaubten so verlässliche Rückschlüsse über Anreise- und Nutzungsverhalten, Aufenthaltsdauer, besonders geschätzte und auch als defizitär erlebte Punkte im Stadtpark. Diesen Quellen wurden weitere, insbesondere räumlich verortbare Nutzer-Informationen externer Anbieter wie Instagram und Strava zur Seite gestellt, die wichtige Aussagen über die Frequentierung bestimmter Parkteile und spezifische Nutzungen im Stadtpark und auch in seinem Umfeld zuließen.

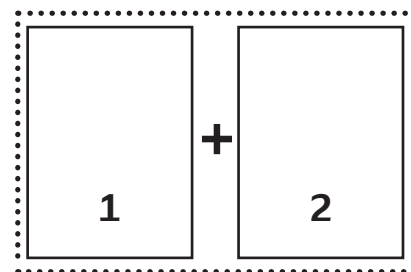
## WAS beinhaltet das Gutachten?

Aus diesen Befunden und im Abgleich mit eigenen Beobachtungen und Analysen wurde durch die Gutachter ein umfangreicher konzeptioneller Vorschlagskatalog für zielführende Interventionen im Stadtpark sowie in seinem Umfeld

erarbeitet. Gemeinsam mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord wurden zusätzlich acht besonders vielversprechende Vertiefungsbereiche ausgewählt, die hinsichtlich ihrer Entwicklungspotentiale genauer analysiert wurden, teilweise unter nochmaliger Hinzuziehung besonders betroffener Institutionen (Kleingartenverein, Freibadbetreiberin). Die Ergebnisse dieser Analysen, Bewertungen und Vorschläge wurden im Herbst 2022 in einem über 200-seitigen Bericht mit umfangreichem Anhang zu Nutzerbefragung und Stakeholderworkshop in eine finale Form gebracht.

Die vorliegende Broschüre stellt als Auszug in geraffter Form die gutachterlichen Empfehlungen der Vertiefungsbereiche dar. Dabei ist zu betonen, dass auch in der Langfassung des Gutachtens die Ebene der Konzeption nicht verlassen wird: Es handelt sich nicht um direkt baulich umzusetzende Vorschläge, sondern um das Aufzeigen von Planungsrichtungen, etwa der Umwandlung von Straßenverkehrsfläche in Grünfläche, der Verlagerung von Exklusivnutzungen, der Vernetzung zwischen Stadtpark und umgebenden Grünflächen und vieles mehr.

### Stadtpark-Gutachten

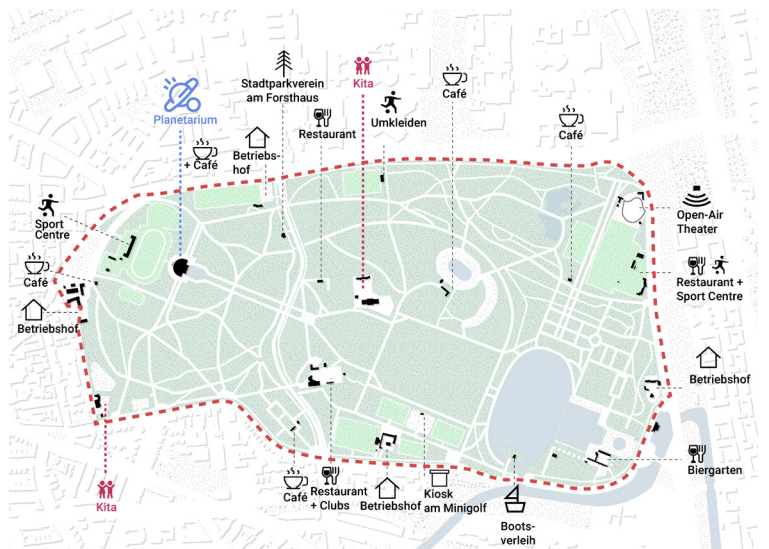
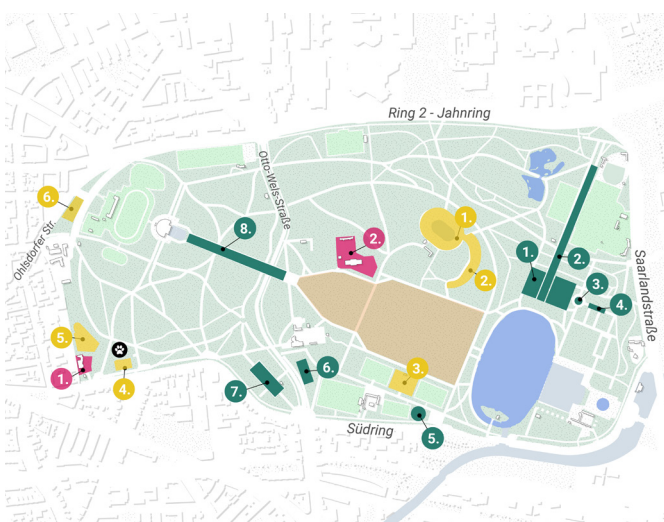
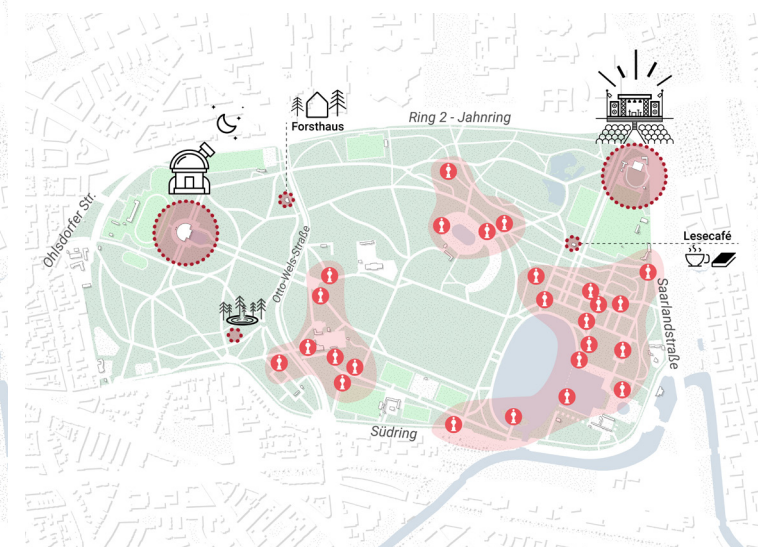
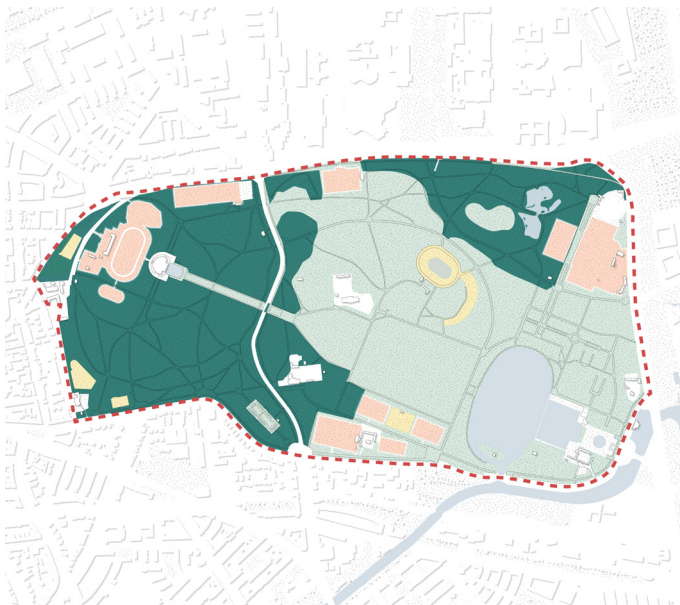
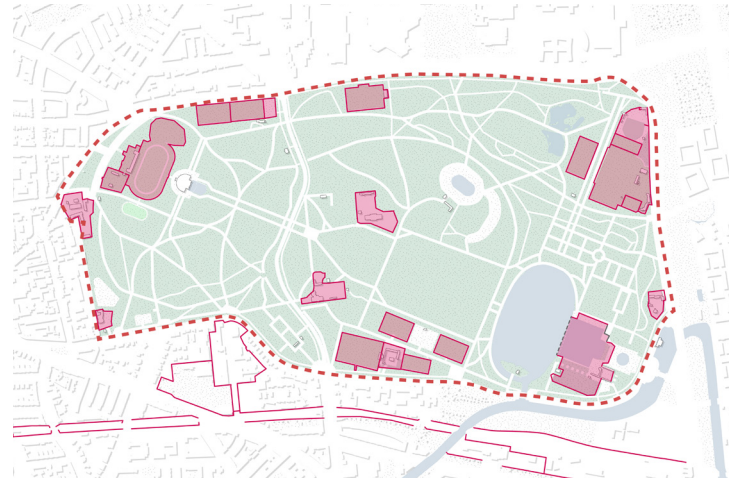


Vorliegende  
Kurzfassung

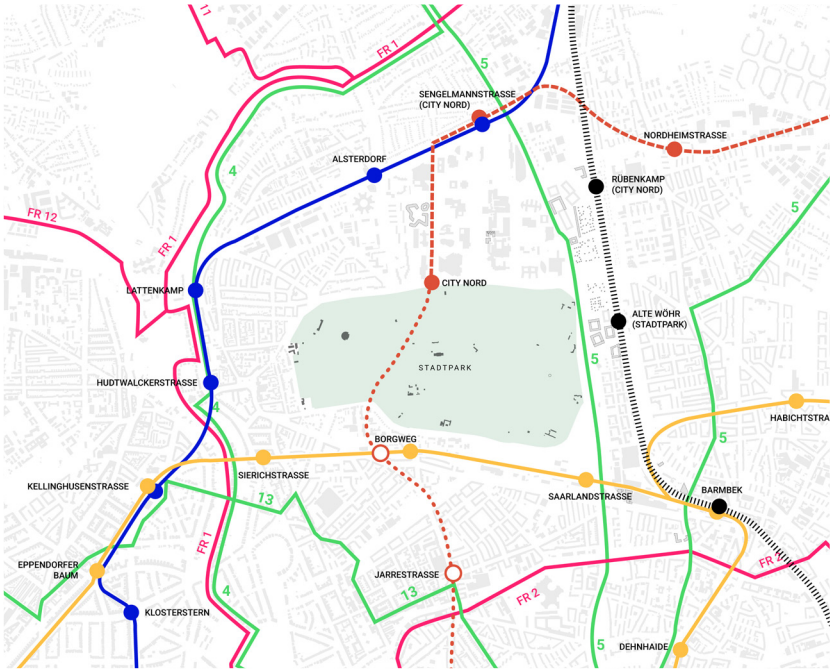
Langfassung  
(Bezirksamt HH-  
Nord vorliegend)

# BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

Zur Bewertung von Problemlagen und Optimierungsmöglichkeiten wurden zahlreiche Themenkarten zu so verschiedenen Aspekten wie Biotopflächen und -vernetzung, Nutzungsarten, Wegesystem, Erreichbarkeit, Beleuchtung, Lärmbelastung, Joggingintensitäten und vielem mehr erstellt. Die hier gezeigte Collage bildet einen kleinen Ausschnitt daraus ab. Die detaillierten Karten mit Beschreibung sind in der Langfassung des Gutachtens zu finden.







# SCHLUSSFOLGERUNG AUS DER ANALYSE

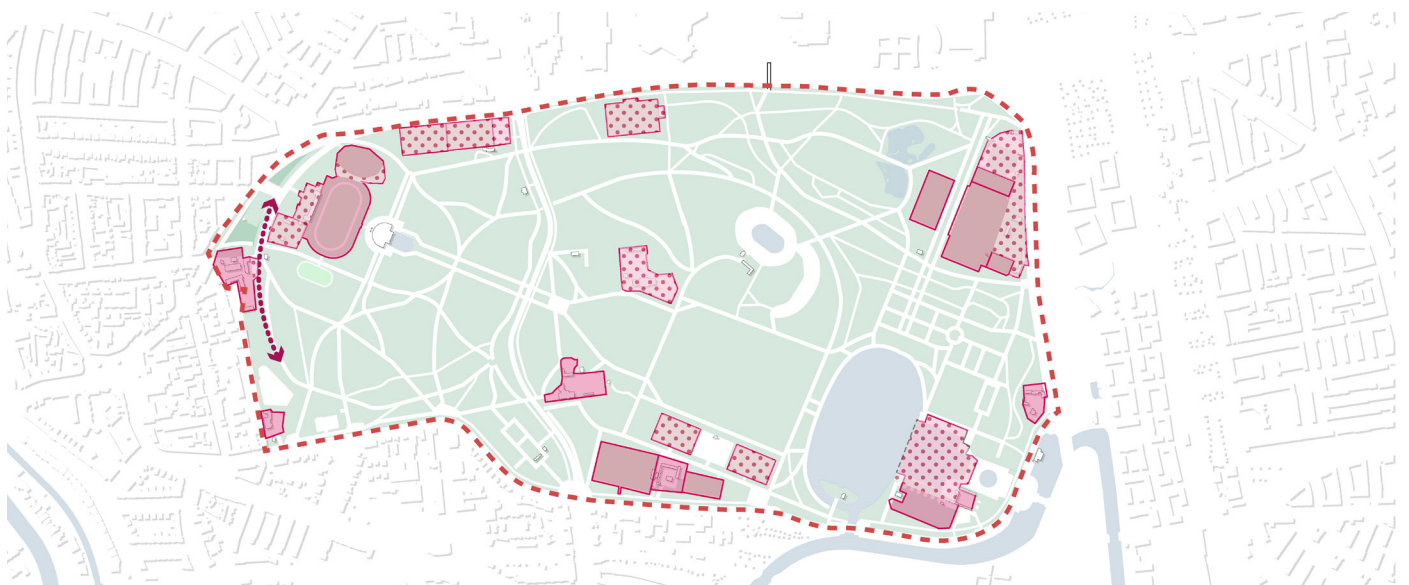
Der Stadtpark wird von den Befragten weit überwiegend als positiv beurteilt, Konflikte sind selten. Die größten Defizite sehen die Befragten in mangelnder Beleuchtung und Ausstattung mit öffentlichen, frei zugänglichen WCs. Häufig werden zusätzliche naturnahe Ruhebereiche gewünscht.

Für Nutzungserweiterungen im Stadtpark liegen die größten Potentiale in den exklusiv genutzten Flächen (mit 21 Hektar rund 12% der Gesamtfläche des Stadtparks, z.B. Freilichtbühne, Kitas, Sportplätze, Freibad und Betriebsplätze), sowie in den Flächen für ruhenden Verkehr (insbes. Dauerparker). Eine deutliche Verringerung des Kfz-Verkehrs böte zudem die Chance, derzeit lärmbelastete Areale (z.B. Umgebung Otto-Wels-Straße) in neue Erholungsräume umzugestalten und benachbarte Flächen (z.B. Goldbekkanal, Kleingärten) darin optisch einzubeziehen. Eine Verringerung des Nutzungsdrucks ist durch eine optimierte Vernetzung des Stadtparks zu öffentlichen Grünflächen (City Nord, Pergolenviertel, Alsterkanal), durch

Verbreiterung und Vermehrung öffentlich nutzbarer Kleingartenwege sowie durch Umwidmungen von Kleingärten in öffentliche Grünflächen vorstellbar.

Bauliche Erweiterungen, wie etwa eine geforderte Sporthalle für Wintertraining, sind im Stadtpark nur als hochwertige Architektur und mit einer möglichst auch allgemeinen Nutzung vorstellbar. Alternativ müssten dafür neue Flächen im Umfeld wie derzeitige Gewerbeareale gewonnen werden.

Die Umsetzung vorhandener Ansätze zu baulicher und inhaltlicher Weiterentwicklung (Vernetzung der kulturellen und gastronomischen Akteure) sowie noch besserer Flächenauslastung (z.B. Sportflächenbelegung) scheint im Rahmen der derzeitigen fachlich vielfach segmentierten Verwaltungsorganisation nicht leistbar, könnte aber (z.B. nach dem Vorbild von *Planten un Blomen*) durch eine neue stadtpark-eigene Parkverwaltung erreicht werden.















Für die Öffentlichkeit zugänglich zu machende Flächen (pink gepunktet) vs abgesperrt bleibende Flächen (hell pink)



# INTERVENTIONSBEREICHE



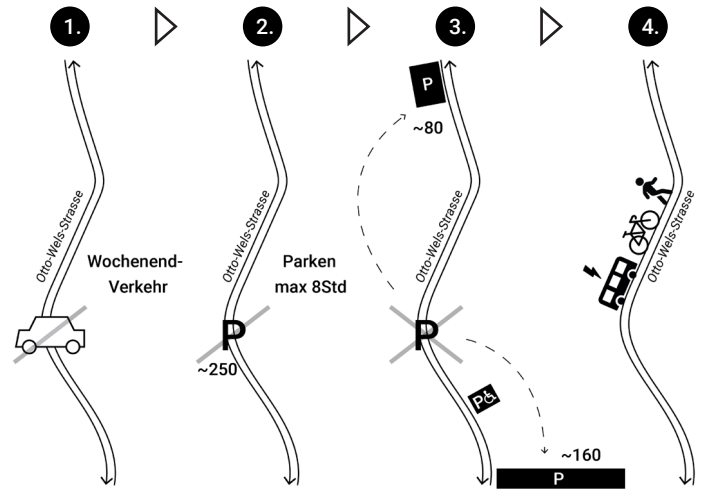
Karte vorgeschlagener Änderungen im Untersuchungsgebiet

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



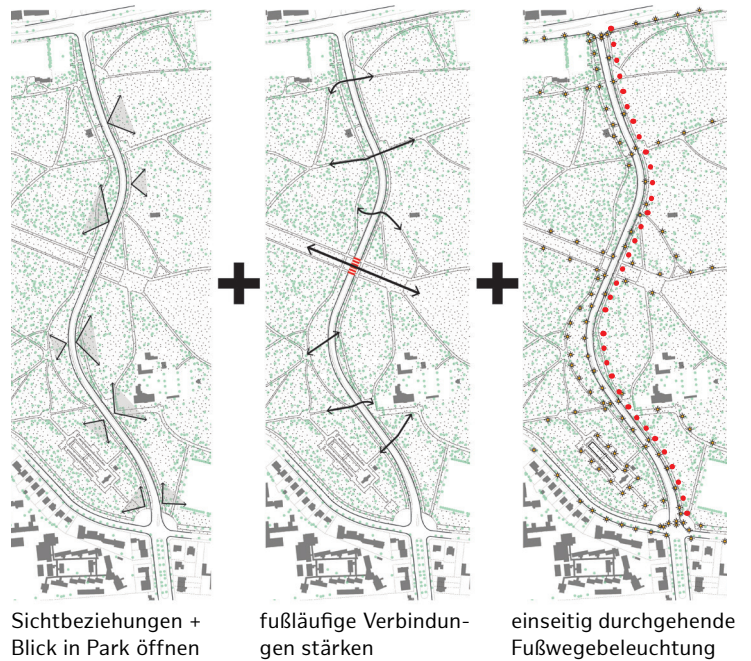
# OTTO-WELS-STRASSE

Die Otto-Wels-Straße ist die einzige quer durch den Stadtpark verlaufende öffentliche Verkehrsstraße und Teil des bauzeitlichen Systems übergeordneter "Korsostraßen". Fast durchgängig weist sie neben den Fahrspuren Pkw-Stellplätze aus, die einerseits eine gute Pkw-Erreichbarkeit des Stadtparks sicherstellen, andererseits aber als Straßenraum eine Barrierewirkung entfalten und den Stadtpark in eine West- (Sierichsches Gehölz) und eine Osthälfte mit relativ wenigen Querungsmöglichkeiten trennen.



Das Potential für den Stadtpark liegt darin, diese trennende Wirkung zu reduzieren, Querungsmöglichkeiten zu verbessern, Verkehrslärm und ruhenden Verkehr zu reduzieren und somit Raum für eine Neuprogrammierung der derzeit wenig attraktiven Straßenrandbereiche zu gewinnen. Ihre den nördlichen (Hindenburgstraße/Jahnring) mit dem südlichen Stadtraum (Wiesendamm) verbindende Funktion für Rettungskräfte und ÖPNV soll dabei erhalten, für Fahrradverkehr verbessert werden.

Es wird vorgeschlagen, dieses Konzept stufenweise umzusetzen.

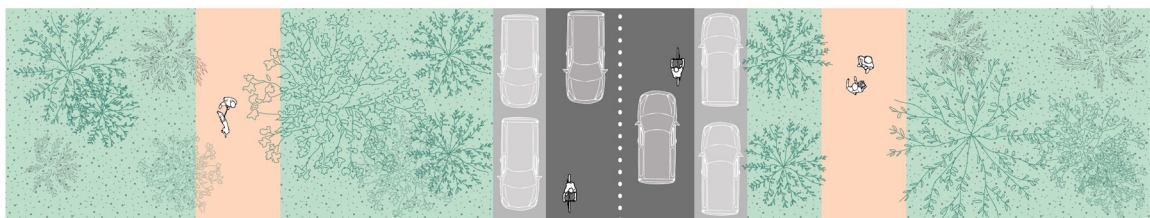


Bestand: Dauerparker, durchfahrende Autos und ungenutzte Rasenstreifen

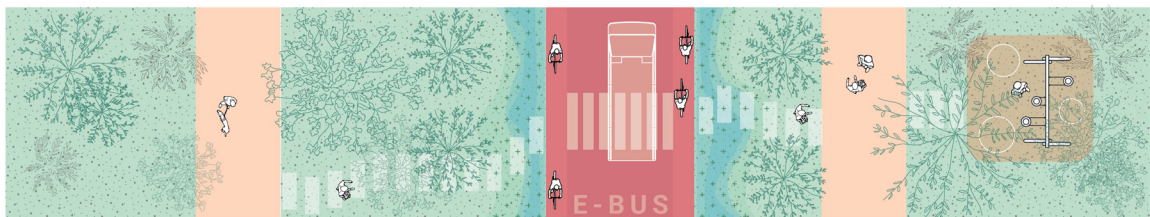
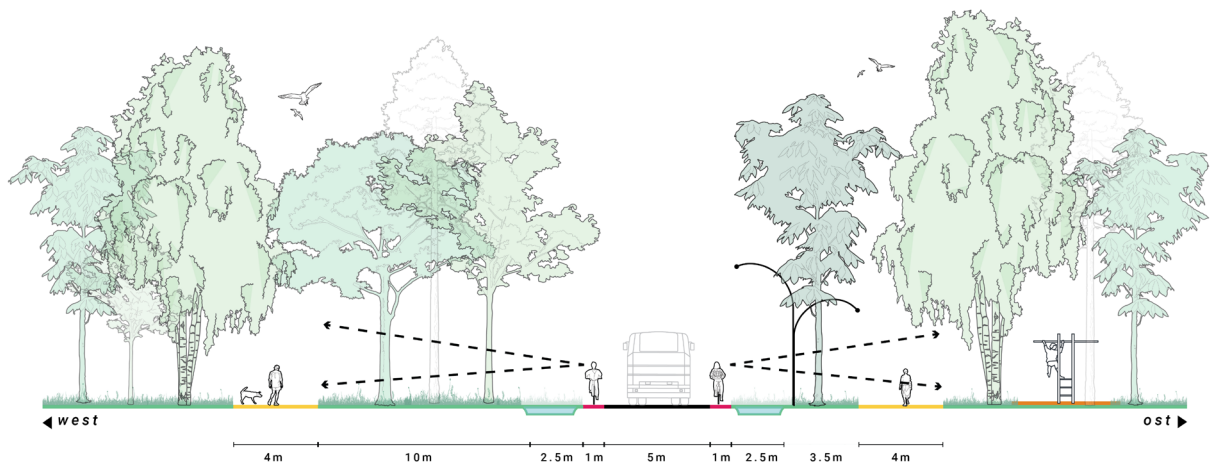


Vision: geräuscharmer Rad- und Busverkehr, Regenwasserrückhalteflächen, Querungsmöglichkeiten





Prinzip Bestandssituation (undurchsichtige Randbereiche mit Querungsbarrieren und Lärmbelastung)



Vision (offene Einblicke in den Park auf ruhige Nutzflächen und neue Biotop- und Regenwasserrückhalteflächen)

# HINDENBURGSTRASSE

Die Hindenburgstraße verbindet den Stadtpark mit dem nördlich gelegenen Alsterdorf, des Westteils der City Nord und dem Alsterwanderweg. Mit derzeit 2x2 Richtungsfahrspuren ist sie eine breit ausgebaute Verkehrsstraße. Sie ist von großen zusammenhängenden Grünflächen mit teilweise altem Baumbestand geprägt, die aufgrund ihrer Verkehrs-Insellage jedoch kaum zur Erholung genutzt werden können.

Das Potential für den Stadtpark liegt darin, dieses Freiflächenpotential so zu erschließen, dass es als durchgehend attraktive Wegeverbindung von 1,4 km Länge zwischen Alsterwanderweg und Stadtpark Erholungswirkung entfalten und den Nutzungsdruck im Stadtpark mindern helfen kann.

Zu diesem Zweck wird eine Reduzierung der Fahrbahnen auf insgesamt 2 Fahrspuren auf der Westseite der Straße vorgeschlagen. Die Verkehrsflächen auf der Ostseite werden redu-

ziert und für neue Biotopflächen und Wasser-rückhaltung, sowie großzügige Fahrrad- und Gehwege und notwendigen Anliegerverkehr umprogrammiert. Die so aus der Insellage geratene Grünflächen bieten vor dem Hintergrund des reduzierten motorisierten Verkehrsaufkommens die Möglichkeit, Spiel-, Sport- und Aufenthaltsflächen zu entwickeln.



Bestand: große, aber nicht nutzbare Grünflächen

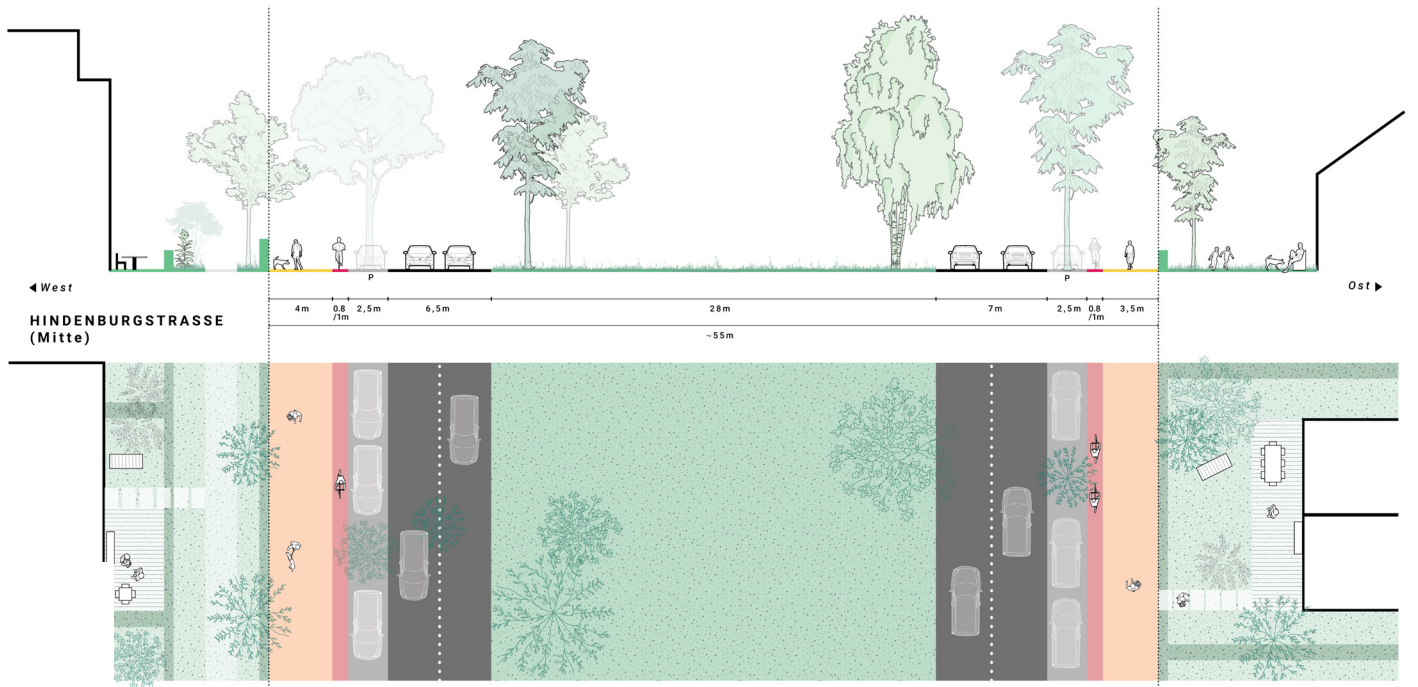


Bestandslage

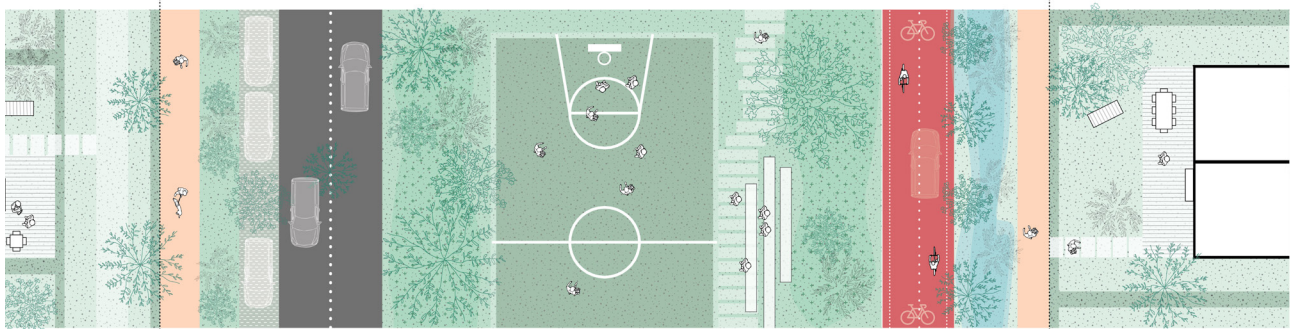


Vision: Ausweitung und Neuprogrammierung nutzbarer Grün- und Freiflächen

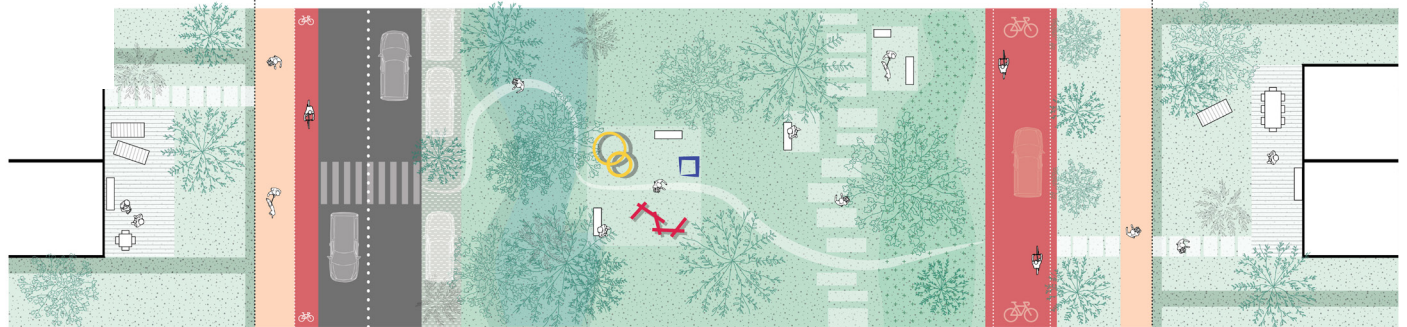




Prinzip Bestandssituation Hindenburgstrasse Mitte  
(schöner großer Baumbestand, aber unzugängliche kahle Grünflächen)



Vision Hindenburgstrasse Mitte: Sportfeld, parkartig geführter Gehweg, zweispuriger Radweg, Regenwasserrückhaltung



Vision Hindenburgstrasse Nord: Spielflächen, parkartig geführter Gehweg und zweispuriger Radweg



Vision Hindenburgstrasse Süd: parkartig geführter Gehweg, Spielflächen, zweispuriger Radweg, Regenwasserrückhaltung



# BADEANSTALT / STADTHALLENBRÜCKE

An der Stadthallenbrücke als historischem Haupteingang beginnt die über Stadtparksee und Festwiese bis zur Jahnkampfbahn führende Hauptsymmetrieachse des Stadtparks. Reste der historischen, nach dem Zweiten Weltkrieg abgebrochenen Stadthalle werden derzeit zum Betrieb eines kostenpflichtigen Freibades mit einer angegliederten Gastronomie genutzt. Die Umzäunung des Freibads mit seinen Liege- und Aufenthaltsflächen verhindert einen durchgehenden Spazierweg am Wasser und verursacht zahlreiche visuelle Störungen von den öffentlich frei zugänglichen Flächen.

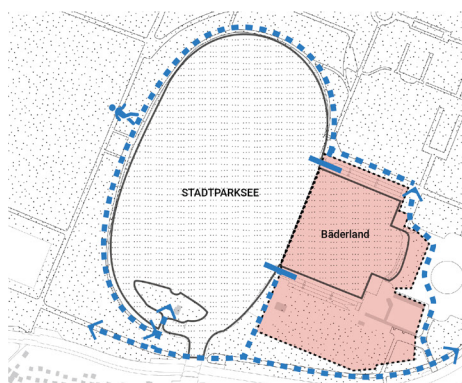


Bestand: unterschiedliche Absperrungen und die aus dem Wasser ragende Spundwand prägen den Badeteich

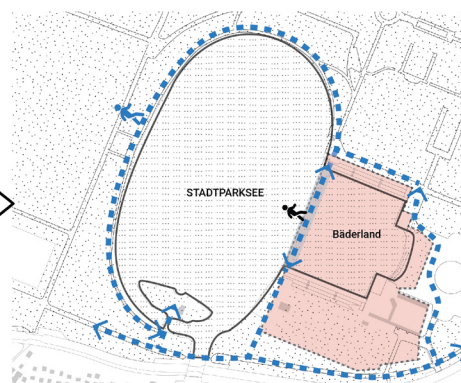
Das besondere Potential dieses Ortes besteht einerseits in den beeindruckend weiten Sichten über das Wasser in den offenen Parkraum und auf das repräsentative Planetarium, und andererseits in der gut angenommenen Nutzung als Badesee.



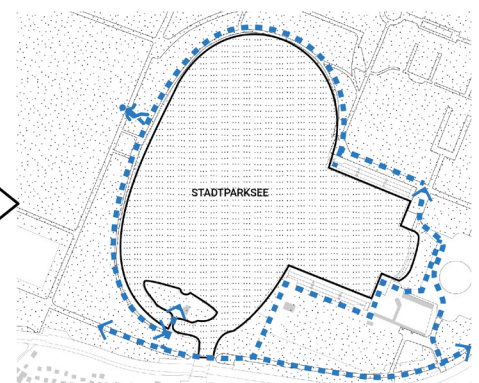
Vision: transparente Zäune und ein neuer Steg schaffen Erlebnisqualitäten



heutige öffentliche Wegeverbindung



1. Schritt: Querung schaffen



2. Schritt: See vereinen + rundum öffentlich zugänglich machen





Bestand: Ein fantastischer Blick, aber eine wenig spannende und schattenlose Fläche

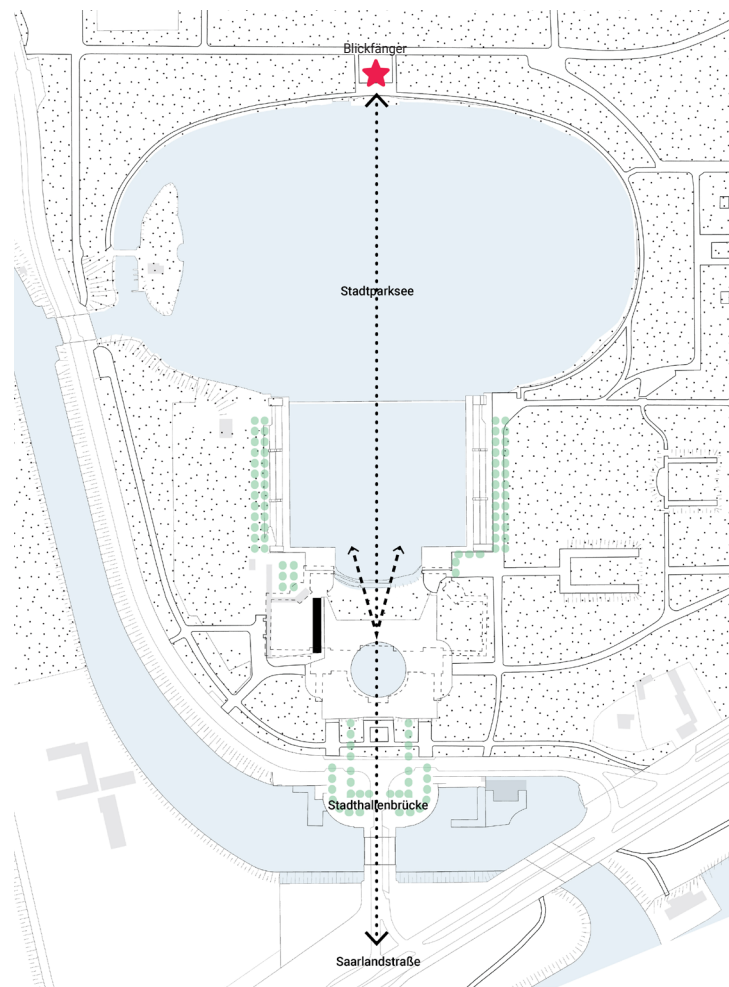


Vision:

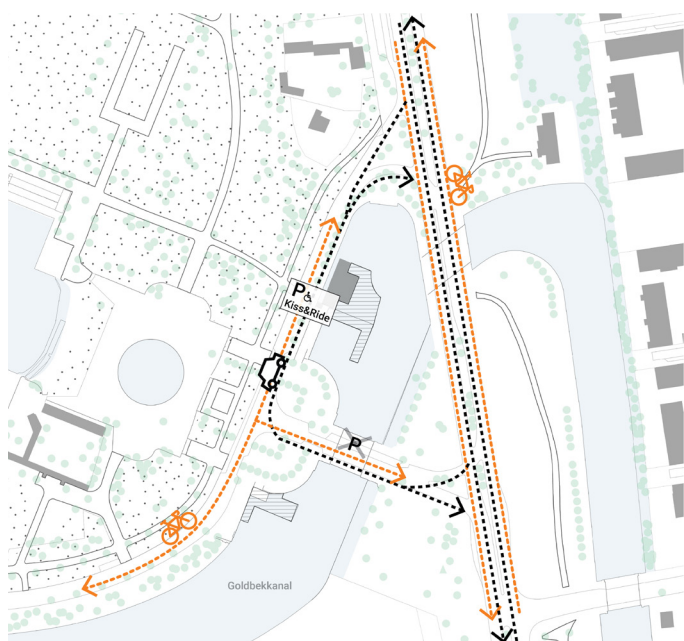
Begrünung der Terrasse mit schattenspendenden Bäumen

# EINGANG STADTHALLENBRÜCKE

Anstelle eines immer wieder diskutierten Neubaus der verlorenen Stadthalle wird die Nachkriegsgestaltung des beliebten Modellbootbeckens akzeptiert. Die Repräsentativität und Symmetrie des Platzes soll durch Umbau, platzseitige Öffnung der derzeitigen Baracke zwischen Modellbootbecken und Biergarten sowie ein bauliches Pendant auf der gegenüberliegenden Platzseite hergestellt werden.



Prinzip Stadthallenplatz: Blickbeziehungen herstellen

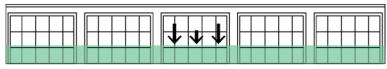
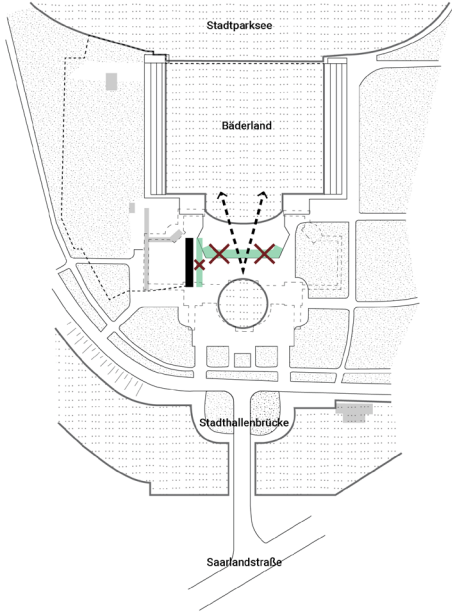


Zukünftiges Prinzip Stadthallenbrücke

Durch Entfall der Stellplätze und Umkehrung der aktuellen Pkw-Fahrtrichtung auf der Stadthallenbrücke wird der historische Haupteingang in den Stadtpark wieder zum visuellen Erlebnis. Behindertenstellplätze sowie Kiss & Ride-Plätze bleiben nördlich benachbart erhalten.



1.

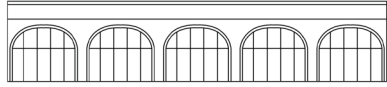
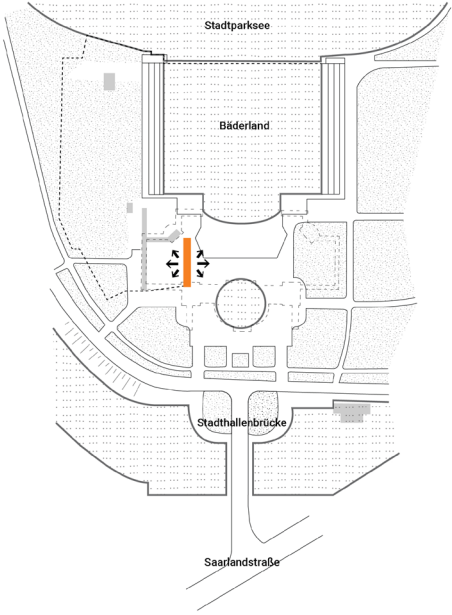


**von Rückseite**

Rückbau des sichtverstellenden Zauns



2.

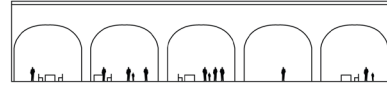
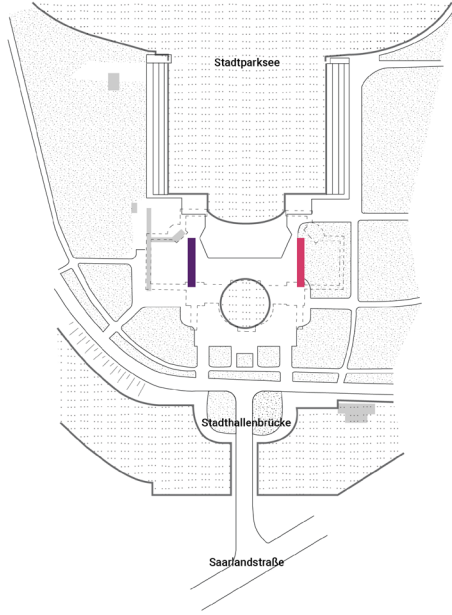


**zu Vorderseite**

Umbau der vorhandenen Baracke,  
z.B. für Gastro



3.



**zu neuem Raum**

Spiegelsymmetrische Ergänzung eines  
multifunktional nutzbaren Pavillons

Prinzip Stadthalle



**Orangerie "Bäderland"**

**öffentlicher Pavillon**

Vision: einladender Eingangszplatz mit durchgehender Sichtachse



# SÜDRING

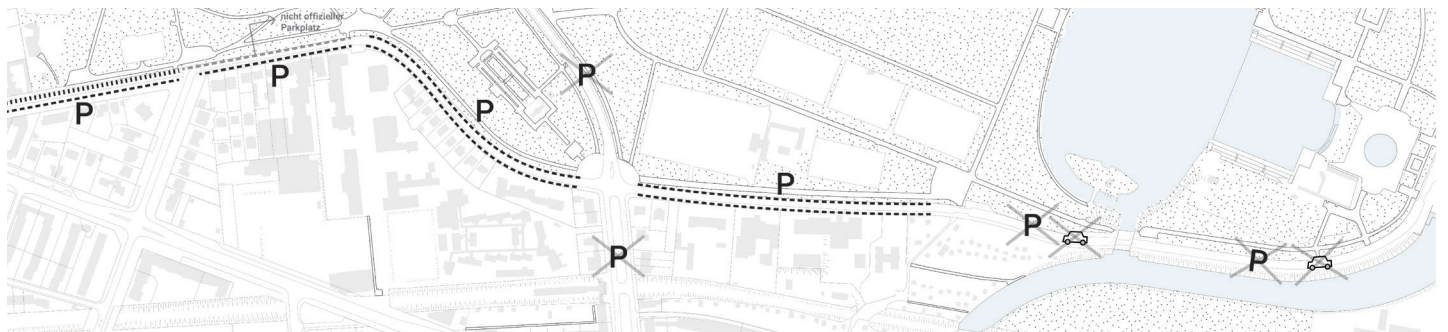


Bestandssituation: Parkrandstraße mit Alleecharakter

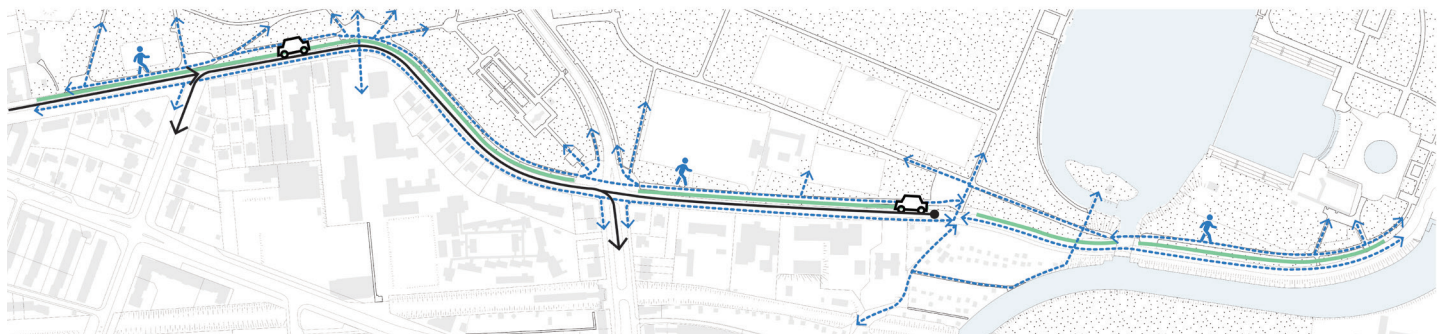
Der Südring bildet den historischen südlichen Abschluss des Stadtparks. Er ist überwiegend zweispurig und fast durchgängig mit seitlichen Kfz-Stellplätzen ausgebaut.

Sein Entwicklungspotential liegt wesentlich in einer Reduzierung der Stellplätze und der Nutzung der Straßen als gemeinschaftlicher Raum für motorisierten und nichtmotorisierten Verkehr. Dabei sollte der Straßenquerschnitt mit seinen markanten Baumreihen in seiner Breite durchgängig erhalten bleiben, um seine den Stadtpark rahmende Funktion prägnant sicht-

bar zu erhalten. Eine Geometrisierung und Verkleinerung bzw. Neuprogrammierung der Eingangsbereiche (z.B. mit Fahrradstellplätzen) könnte in Verbindung mit einer verbesserten Wegeanbindung nach Süden die fuß- und fahrradläufige Erreichbarkeit verbessern. Außerdem wird eine Verzahnung der Uferbereiche des Goldbekkanals sowie der Kleingartenflächen mit dem Stadtpark vorgeschlagen: Sie kann durch Verringerung der Barrierewirkung infolge von massiven Stellplatzreduzierungen und ein abschnittsweises Pkw-Durchfahrtsverbot erreicht werden.



Prinzip PKW-Verkehr und Stellplätze



Prinzip PKW-Verkehr und gestärkte fußläufige Verbindungen



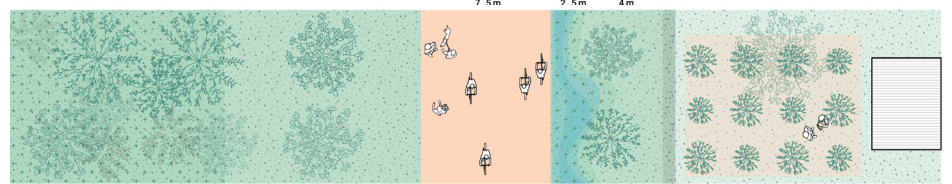
Der Wiesenstieg führt als schmale, von hohen Hecken gesäumte Wegeverbindung von der Straße Wiesendamm in den Stadtpark.

Sein Potential liegt in seiner optimierbaren Verbindungsfunktion und seiner Führung am Rande eines Kleingartengebiets.

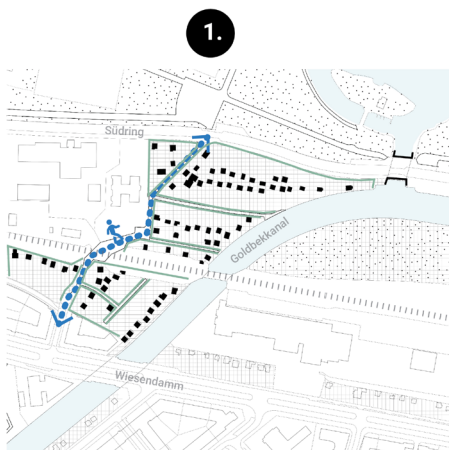
Es wird vorgeschlagen, in Abstimmung mit dem Kleingartenverein den Wiesenstieg schrittweise zunächst visuell in Richtung der Kleingärten zu öffnen und langfristig deutlich zu verbreitern. In Verbindung mit einer Stellplatzreduzierung im Bereich der Bahnbrücke würde der Parkzugang deutlich attraktiviert werden und langfristig durch einen Stichweg zum/am Goldbekkanal ergänzt werden können.



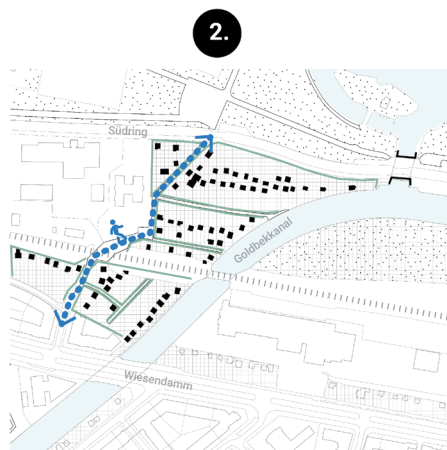
Bestand: Schmales Gehweg entlang abgeschotteter Kleingärten und abgetrennt von Park



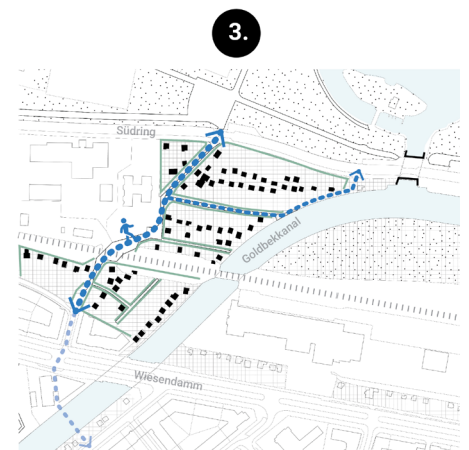
Vision: Breiter Geh- und Radweg mit Skateangeboten als Teil der Parkanlage



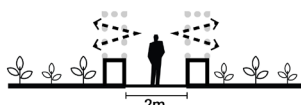
KURZFRISTIG



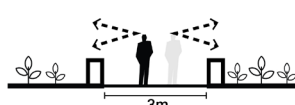
OPTIONAL / MITTELFRISTIG



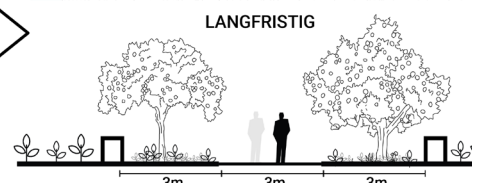
LANGFRISTIG



Wiesenstieg  
Hecken einkürzen  
+ Sicht in Kleingärten ermöglichen



Wiesenstieg  
Hecken entfernen +  
versetzt neu pflanzen  
= Weg verbreitern

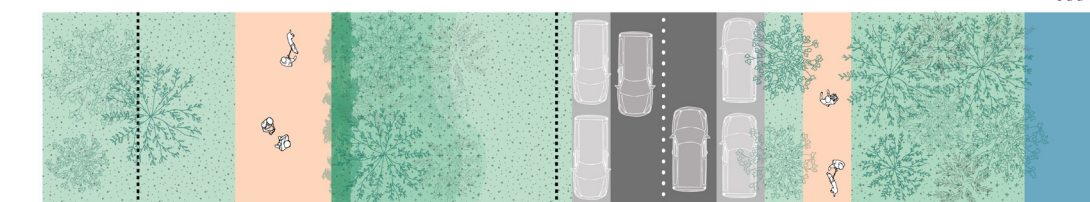
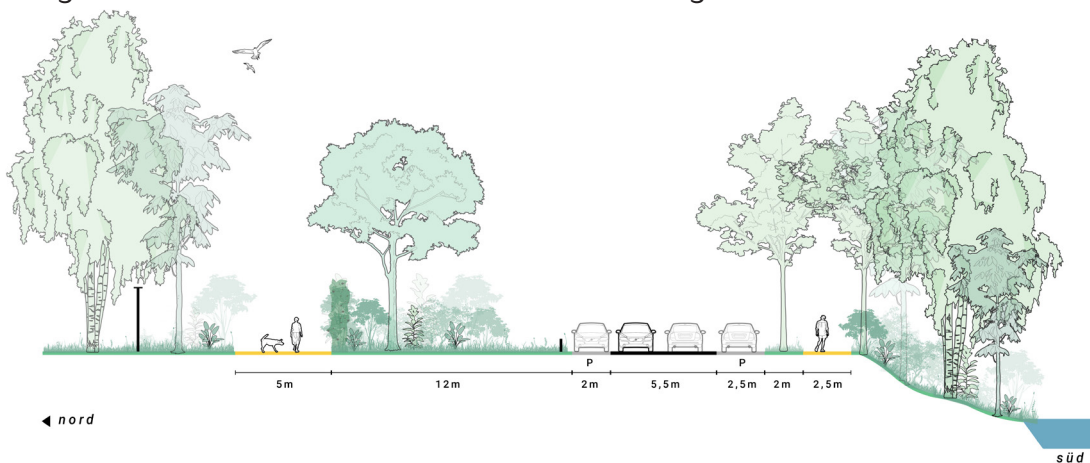


Wiesenstieg  
Hecke / Zaun versetzen;  
Weg attraktiv gestalten mit seitlichem, öffentlichen Grünstreifen; punktuelle Neuorganisation der Parzellen; Zugänglichkeit zum und entlang Kanal ermöglichen

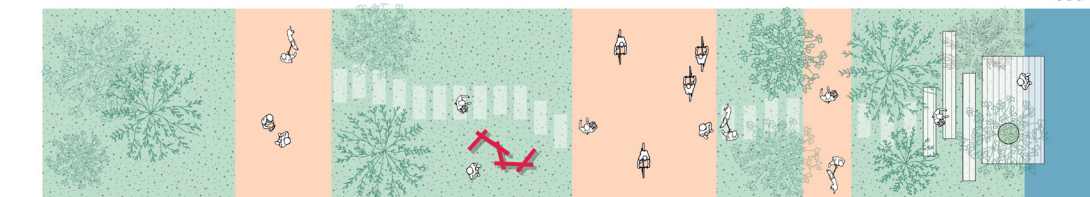
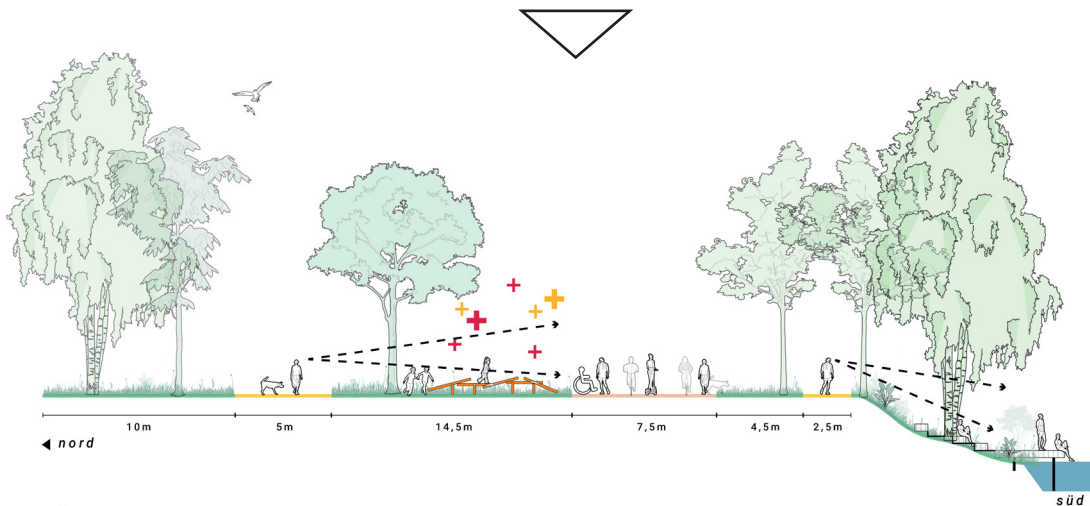
# SÜDRING

Die Uferbereiche des Goldbekkanals könnten durch Auslichtung der sichtverstellenden Strauchschicht zwischen Stadtpark und Kanal sowie mit partieller Freistellung und Installation von Aussichts- und Sitzbereichen Richtung

Wasser und schließlich der Neuprogrammierung ehemaliger Seitenflächen (z.B. als Spiel- oder Fitnessbereiche) in das Parkerleben einbezogen werden.



Bestand: Sicht- und Verkehrsbarrieren behindern die Wahrnehmung des Goldbekkanals



Vision: Visuelle Öffnungen, Neuprogrammierung des Parkrands und Aufenthaltsbereiche am Kanal





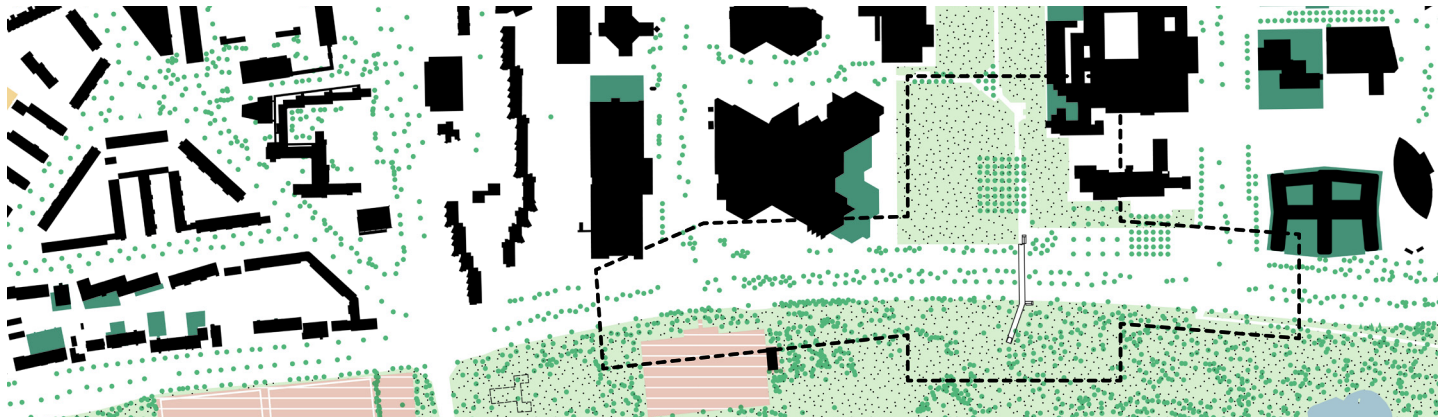
Bestand Südring am Goldbekkanal



Vision: Goldbekkanal und Stadtpark verbinden



# VERBINDUNG CITY NORD

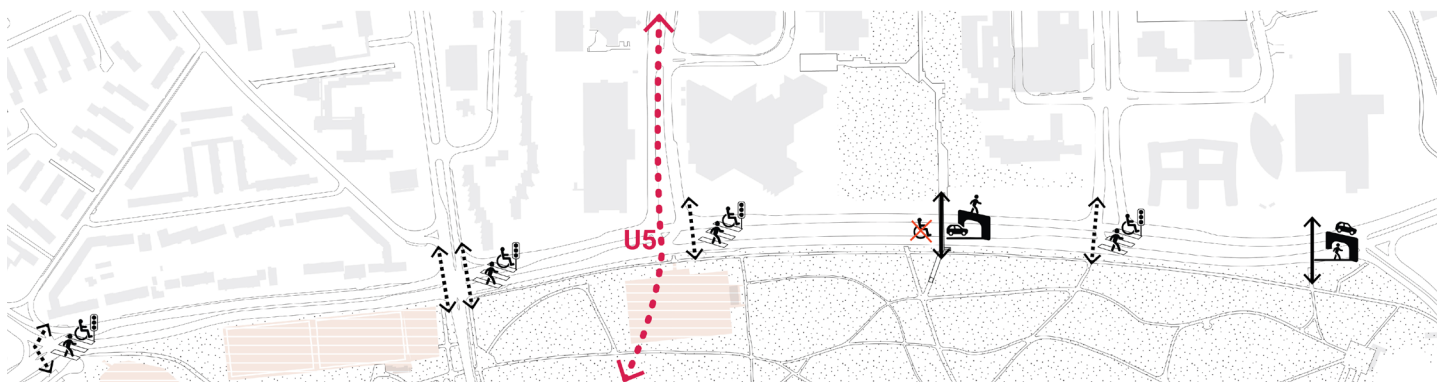


Bestandsituation: Zwei attraktive Parks, weitgehend getrennt durch den Ring 2

Als denkmalgeschützte Parkanlage schließt die Zentrale Grünzone der City Nord nördlich an das Gartendenkmal Stadtpark an, getrennt nur durch den stark befahrenen Jahnring (Ring 2). Beide Parks verbinden eine denkmalgeschützte, nicht barrierefreie Fußgängerbrücke sowie nahe gelegene, mengenmäßig ausreichende, jedoch wenig attraktive Tunnel und Ampelübergänge.

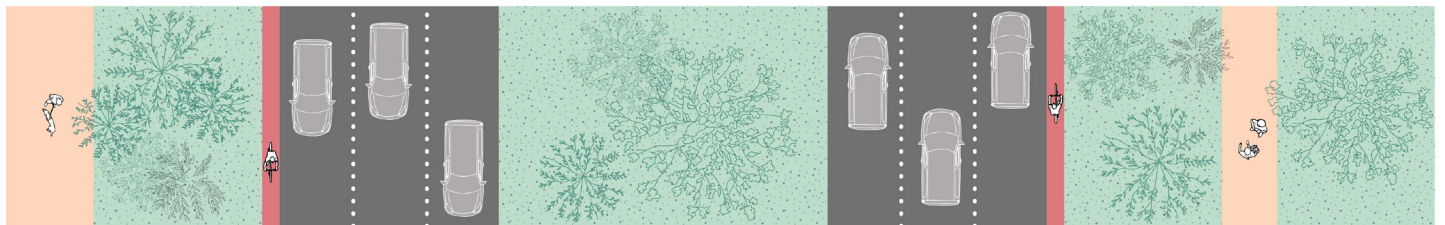
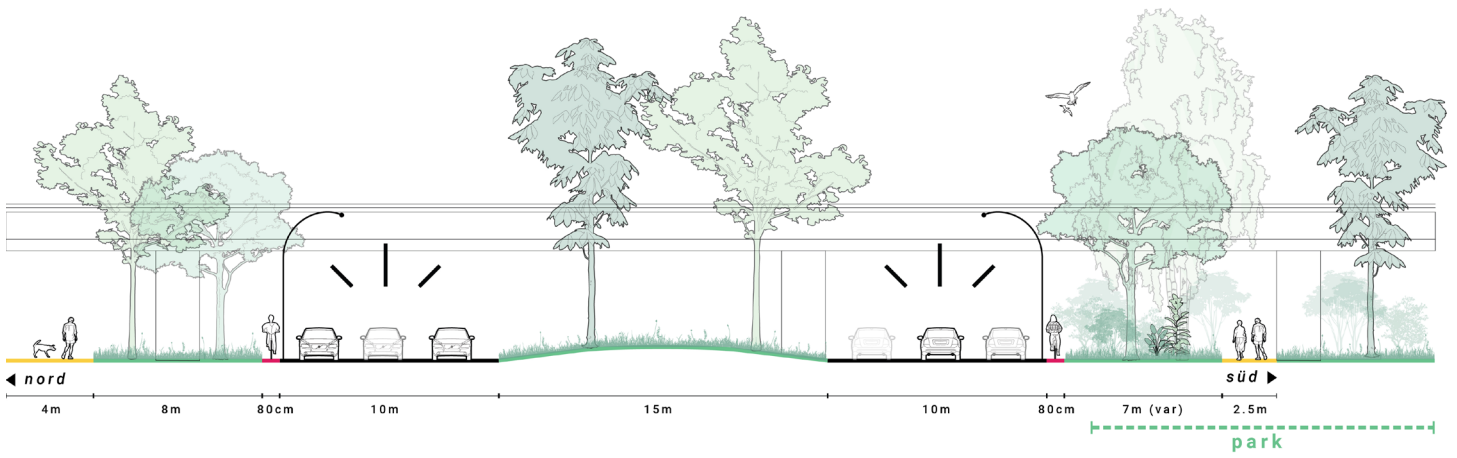
Die Entlastungsfunktion der zentralen Grünzone für den Stadtpark ließe sich durch eine verbesserte bzw. zusätzliche Querungsmöglich-

keit zwischen beiden Parkanlagen steigern. Die Möglichkeiten reichen von der Ergänzung zusätzlicher Ampellösungen über die Errichtung einer weiteren, barrierefreien Brücke (evtl. in Verbindung mit einer Tieferlegung der Straße zur Verringerung der Rampenlängen) über eine neue, einladendere Unterführung bis hin zu einer besonders aufwendigen Sportbrücke als Verbindungselemente. Derzeit kombiniert jedoch keine der denkbaren Lösungen eine deutliche Verbesserung mit einem vertretbaren Aufwand.

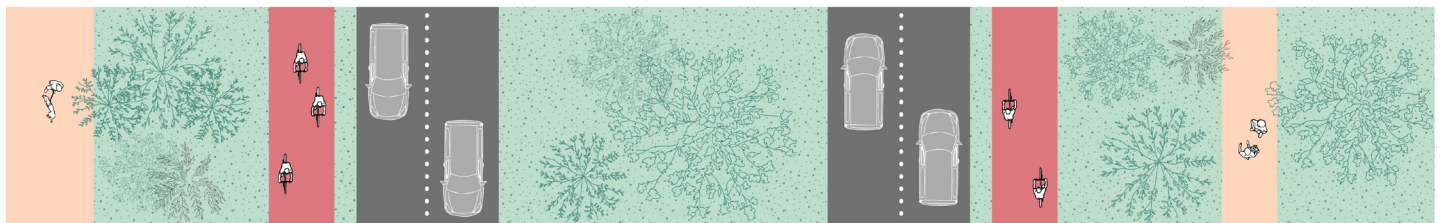


Bestandsprinzip Fußgängerquerungen



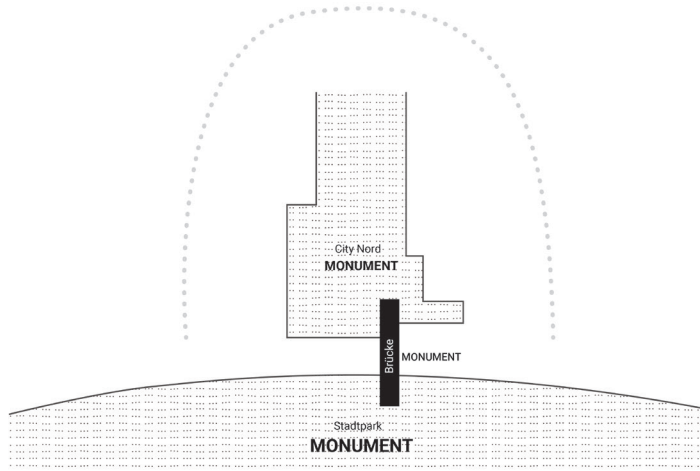


Prinzip Bestandssituation Ring 2 Nord: Breite Verkehrsstraßen und schmale Radwege



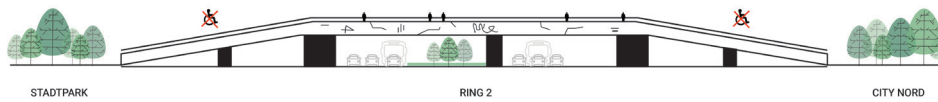
Vision Ring 2 Nord: PKW-Fahrs Spuren reduzieren und Errichtung Fahrradstraßen in beide Richtungen

# VERBINDUNG CITY NORD

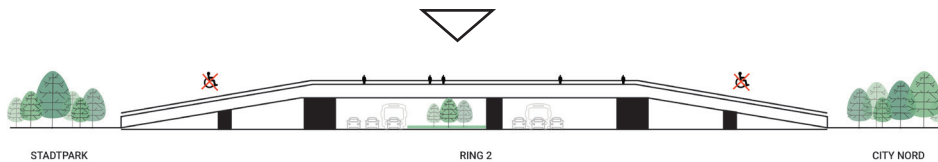


Prinzip Denkmalschutz

Eine besondere Herausforderung liegt darin, dass die derzeitige Brückenverbindung zwischen der Zentralen Grünzone der City Nord und dem Stadtpark zwar als optisch und nutzungstechnisch (nicht barrierefrei) verbesserungswürdig einzustufen ist, jedoch als eingetragenes Baudenkmal Bestandsschutz genießt. Für die Freiflächen in den beiden denkmalgeschützten Parks wäre zudem jede die Straße unter- oder überquerende barrierefreie Verbindung durch die notwendigen Rampen mit wesentlichen Eingriffen und Beeinträchtigungen verbunden.



Bestand: Verwahrlost



Brücke erhalten und renovieren



Bestand: nicht barrierefrei, verschatteter Zugang, wenig frequentiert und mit Graffiti verschmutzt



Einfachste Vision: Brücke saniert + Blickachse geöffnet



## Mehrere Querungs-Szenarios sind denkbar:

**XS)** Neuer barrierefreier Übergang neben bestehender Brücke, mit Zebrastreifen oder Ampelsystem

**S)** neue Brücke mit langer, rollstuhltauglicher Rampe als Zuwegung

**M)** neuer Tunnel unter Straße (großer Eingriff in beide Parkanlagen!)

**L)** neue breite, begrünte Brücke + Straße punktuell tiefer legen; dadurch nur kurze Rampen nötig

**XL)** neue Brücke mit Aktivitätenangebot (z.B. Sport)

**XS**

~~S~~

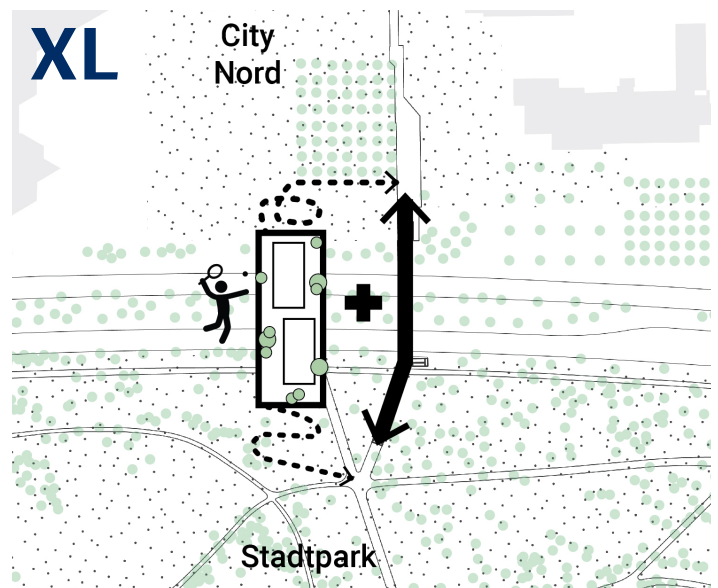
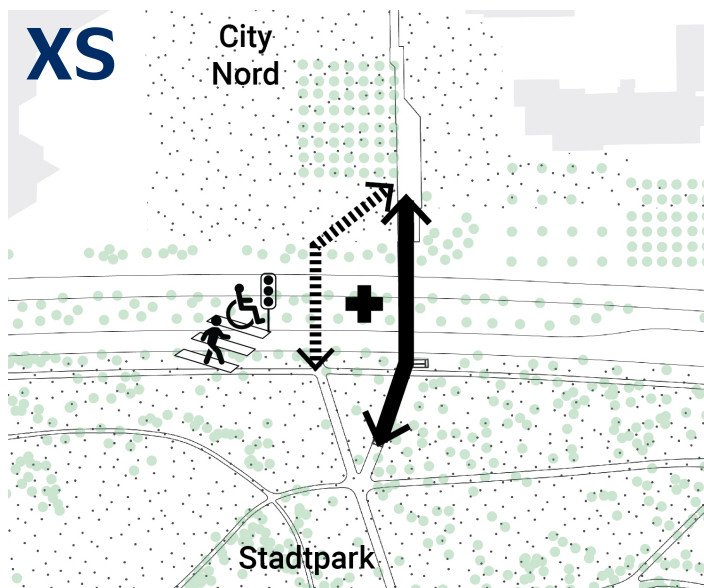
~~M~~

~~L~~

**XL**

entweder

oder

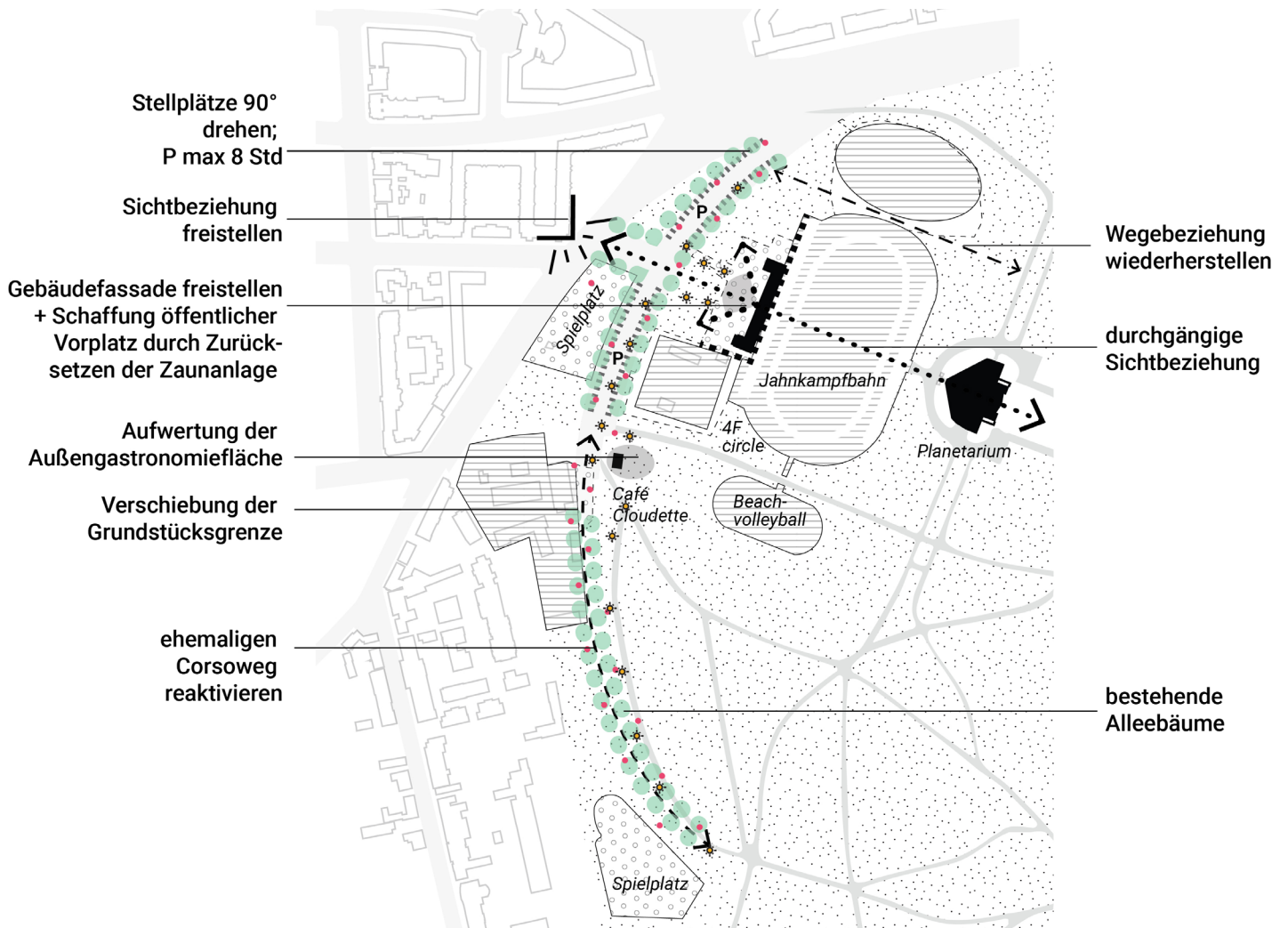


Um große Eingriffe und hohe Kosten für eine Optimierung der Bestandsituation bei nur mäßigen Verbesserungen zu vermeiden, sollten entweder die Minimalvariante (zusätzliche barrierefreie Ampelquerung mit Priorisierung der Fußgänger) oder die Maximalvariante (multifunktional nutzbares Brückenbauwerk) weiterverfolgt werden.



Referenzbild barrierefreie XL-Brücke mit Zusatzfunktionen

# ZUGÄNLICHKEIT WEST



Der Eingang an der Ohlsdorfer Straße markiert das Ende der historischen Hauptsymmetrieachse durch den Stadtpark. Er kreuzt den Linnering, eine historisch durchgehende, nun unterbrochene und in diesem Bereich als Anlage für ruhenden Verkehr genutzte Corsostraße. Ein Spielplatz, ein Betriebshof der Parkverwaltung, ein Café und Nebenflächen für den Sport prägen den am Ostrand des Sierichschen Gehölzes gelegenen Raum.

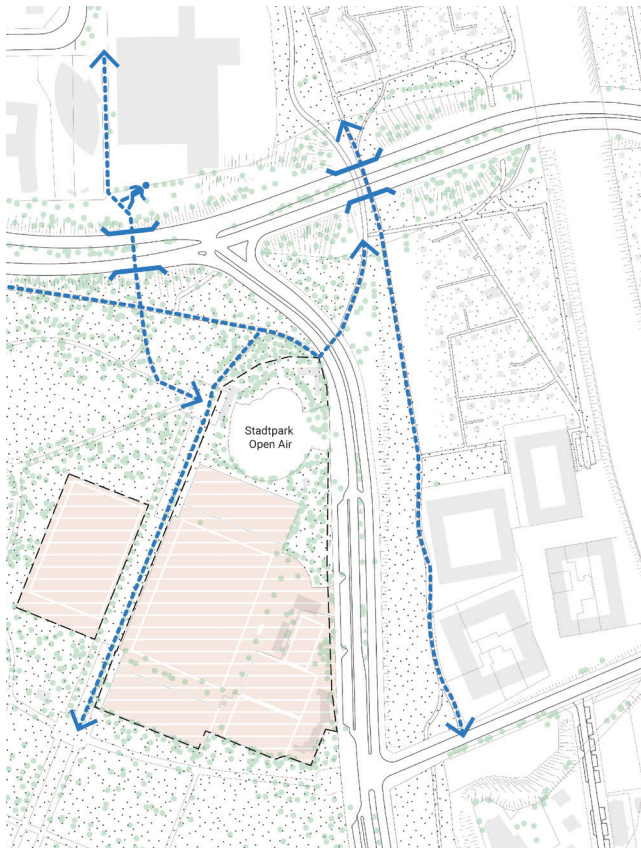
Das Potential für den Stadtpark besteht in einer Wiederherstellung der Durchgängigkeit

der Corsostraße als weitläufig geschwungene Allee in Verbindung mit einer symmetrischen und offenen Sicht auf den Vorplatz der Jahnkampfbahn sowie die Wiederherstellung der Ost-Westquerungen.

Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, die Stellplätze neu zu strukturieren und Sichtbarrieren auf die Eingangsgebäude der Jahnkampfbahn aufzulösen sowie den Corsoweg auf seine historische Trasse zurückzulegen und die noch vorhandenen Alleebäume wieder freizustellen.



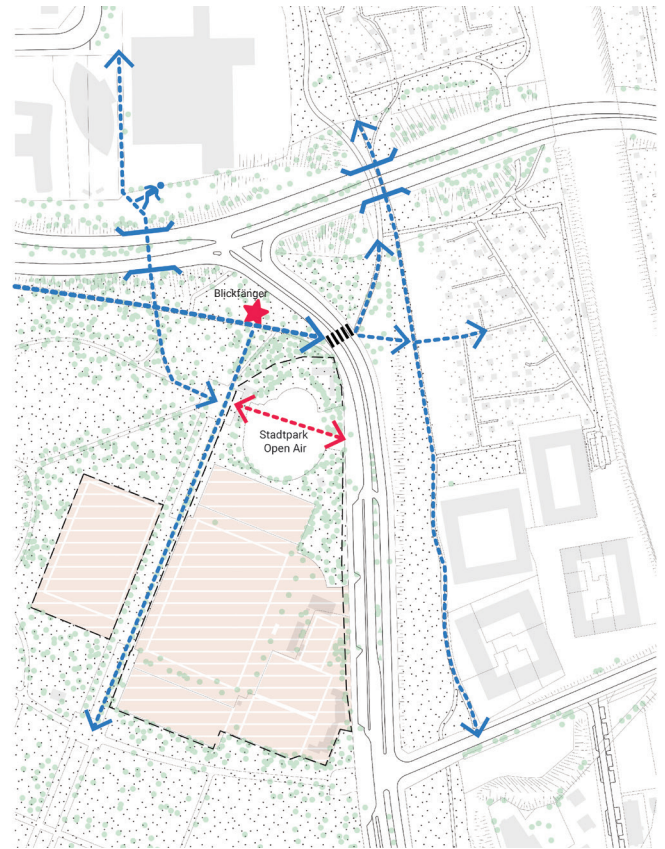
# SAARLANDSTRASSE



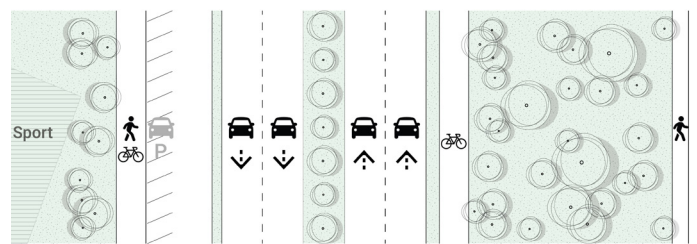
Bestand

Die Saarlandstraße hat eine wichtige Funktion als Verkehrsachse von/zum Südring sowie als Raum für ruhenden Verkehr für Stadtparkbesucher. Das Potential dieses Raums liegt in einer Verbesserung der Fahrradsituation sowie in stringenter geführten und vermehrten Durchwegungen im angrenzenden Bereich Richtung Freilichtbühne und Platanenallee.

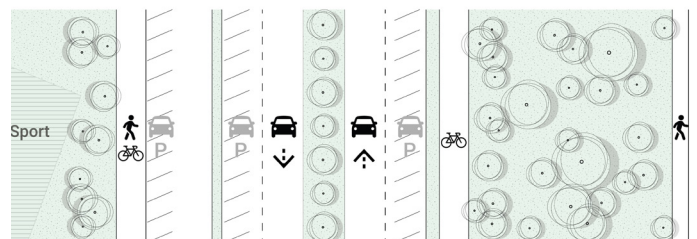
Zu diesem Zweck wird eine Begradigung der Wegeführung im Bereich der nördlichen Platanenallee vorgeschlagen, die einen visuellen Endpunkt erhalten soll. Eine Wegeergänzung ins östlich gelegene Wohnviertel soll den fußläufigen Zugang verbessern. Eine zeitlich begrenzte Öffnung der Freilichtbühne zur Durchwegung aktiviert den Park nach Osten.



Vision



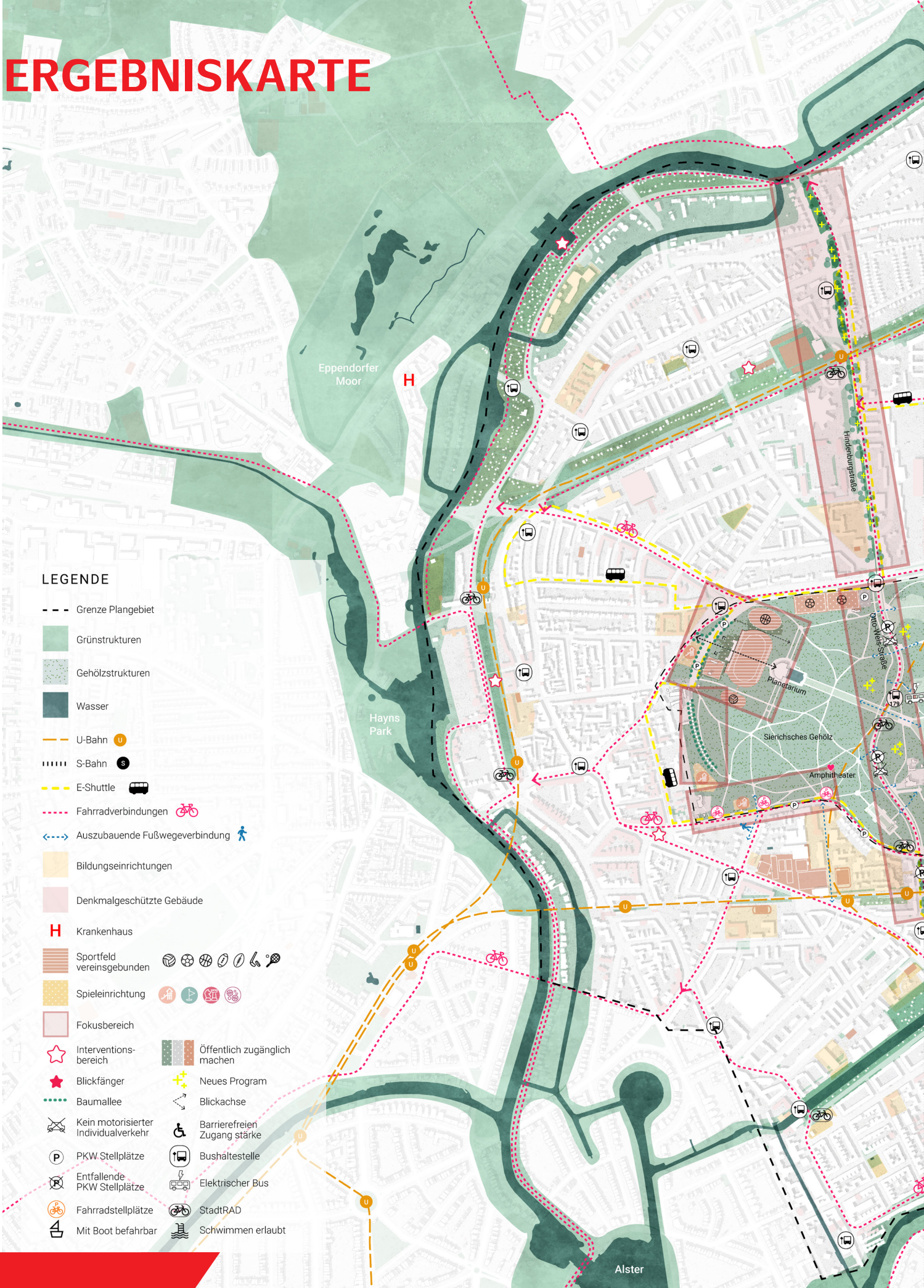
Verkehrssituation Wochentags



Verkehrssituation Wochenende



# ERGEBNISKARTE



## LEGENDE

- - - Grenze Plangebiet
- Grünstrukturen
- Gehölzstrukturen
- Wasser
- U-Bahn
- S-Bahn
- E-Shuttle
- Fahradverbindungen
- Auszubauende Fußwegeverbindung
- Bildungseinrichtungen
- Denkmalgeschützte Gebäude
- H** Krankenhaus
- Sportfeld vereinsgebunden
- Spielerichtung
- 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

Alster



