



Transformation von Stadträumen

Nachverdichtung in Hamburg-Eimsbüttel

Julius Pahl

28.10.2013

Bachelorarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades
Bachelor of Science Stadtplanung

Transformation von Stadträumen - Nachverdichtung in Hamburg-Eimsbüttel

Vorgelegt von: **Julius Pahl**

Matrikelnr.: 3017281

Studiengang: Stadtplanung

am: 28.10.2013

Erstgutachter: Prof. Dr. sc. techn. ETH Michael Koch
Zweitgutachterin: Dipl.-Ing. Renée Tribble

HafenCity Universität Hamburg
Lehrstuhl für Städtebau- und Quartierplanung

Erklärung

Name, Vorname:

Pahl, Julius

Matrikelnr.:

3017281

Studiengang:

Stadtplanung

Ich versichere, dass ich diese Bachelor-Thesis ohne fremde Hilfe selbstständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

Berlin, den 28.10.2013

Danksagung

Zunächst möchte ich mich bei allen drei **Interviewpartnern** für ihre Zeit und den hilfreichen Input sowie die wertvollen Informationen bedanken.

Darüber hinaus danke ich herzlichst meinen **Betreuern Prof. Dr. Michael Koch** und **Dipl.-Ing. Renée Tribble** für die ganzheitliche Unterstützung und die richtungsweisenden Diskussionen.

Besonderer Dank gilt zudem meiner **Familie und den mir nahestehenden Personen** für die Unterstützung und die Motivation in den letzten Monaten.

Inhaltsverzeichnis

0_Einleitung	S. 10
0.1_Problemstellung und Motivation.....	S. 10
0.2_Ziel und Methodik.....	S. 11
1_Grundlagen	S. 13
1.1_Umstände der gegenwärtigen Siedlungsflächenentwicklung.....	S. 13
1.1.1_Historische Umstände in der BRD.....	S. 13
1.1.2_“Innenentwicklung statt Außenentwicklung“.....	S. 13
1.1.3_Weitere (globale) Entwicklungen und Trends.....	S. 14
1.2_Die Dichte.....	S. 17
1.2.1_Was ist Dichte?.....	S. 17
1.2.2_Maße zur Bestimmung der Bebauungsdichte.....	S. 18
1.2.3_Maße zur Bestimmung der Einwohnerdichte.....	S. 20
1.3_Was ist dann Nachverdichtung?.....	S. 21
1.3.1_Möglichkeiten der Nachverdichtung.....	S. 21
1.3.2_Grenzen der Nachverdichtung.....	S. 23
1.4_Städtebauliche Charakteristika.....	S. 24
1.4.1_Metrozonen	S. 24
2_Geschichtlicher und urbaner Überblick	S. 26
2.1_Hamburg.....	S. 26

2.1.1_Geschichtliche Fakten.....	S. 26
2.1.2_Aktuelle Entwicklungstendenzen.....	S. 28
2.1.3_Wohnen und Leben in Hamburg.....	S. 30
2.2_Eimsbüttel - vom Dorf zum städtischen Wohngebiet.....	S. 31
3._Das Grün im Stadtteil - der Grünzug Eimsbüttels und die verschiedenen Parks.....	S. 37
3.1_Der Henry-Vahl-Park.....	S. 37
3.1.1_Gegenwärtige Gestalt.....	S. 37
3.1.2_“Ein Park auf Abwegen“.....	S. 41
3.1.3_Zukünftige Konzeption.....	S. 43
3.2_Der Grünzug Eimsbüttels.....	S. 46
3.2.1_Die grüne Lunge von Eimsbüttel.....	S. 46
3.3_Der Unna-Park.....	S. 49
3.3.1_Gegenwärtige Gestalt.....	S. 49
3.3.2_“Von einer Dermatologie zu einem neuen Lebensgefühl“.....	S. 53
3.4_Der Wehbers Park.....	S. 57
3.4.1_Gegenwärtige Gestalt.....	S. 57
3.4.2_“Das Grüne im Grauen - Der Wehbers Park als Volkserholungsstätte“... ..	S. 57
3.5_Der Lindenpark.....	S. 64
3.5.1_Gegenwärtige Gestalt.....	S. 64

3.5.2_Der Lindenpark - ein junger Erfolg.....	S. 64
4 Toolbox - Ein Werkzeugkasten zum Verdichten.....	S. 70
4.1_Gesamtstädtische Umstände.....	S. 70
4.2_Auswahl der Siedlungen/Quartiere.....	S. 70
4.3_Geschichtliche Einordnung und Bedeutung.....	S. 71
4.4_Städtebauliche Dichte.....	S. 72
4.5_Städtebauliche Typologien.....	S. 72
4.6_Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse.....	S. 73
4.7_Wirtschaftlichkeit von Nachverdichtungen.....	S. 73
4.8_städtisches Ökosystem und Bodenfrage.....	S. 74
4.9_Planungsrechtliche Situation.....	S. 74
4.10_Information und Partizipation der Bevölkerung.....	S. 75
4.11_Das Arbeitsklima der beteiligten Projektpartner.....	S. 76
5 Nachverdichtungen im Fokus - Ausblicke für die Parks.....	S. 77
5.1_Unna-Park.....	S. 77
5.2_Wehbers Park.....	S. 78
5.3_Lindenpark.....	S. 80
5.4_Henry-Vahl-Park.....	S. 81
5.5_Resumee.....	S. 82
6 Fazit.....	S.83
Literaturverzeichnis.....	S. 86

Abbilungsverzeichnis.....S. 90

Anhang.....siehe angefügte CD

0_Einleitung

0.1_Problemstellung und Motivation

Hamburg sticht neben weiteren Großstädten und Metropolregionen in Deutschland als eines der bevölkerungsreichsten Konglomerate neben Berlin und München hervor. Die Stadt, geschichtlich entstanden aus vielen umliegenden Dörfern und Kleinstädten, gilt gegenwärtig als „Deutschlands beliebteste Großstadt“ (o.A.a 2013). Darüber hinaus zeigen Umfragen bezüglich Lebensqualität und Zufriedenheit Hamburg in einer guten Position. So sollen die Bürger die glücklichsten Deutschlands sein (vgl. o.A.b 2012). Die Stadt gilt auch national neben München als eine der zuwanderungsstärksten Regionen (vgl. HWWI 2010). Darüber hinaus besetzt Hamburg schon seit mehreren Jahren einen Platz im Mittelfeld des „Quality of Life Index“ des „Monocle“-Magazins, was auch als Indikator für eine internationale Aufmerksamkeit bezüglich der Attraktivität gelten könnte (vgl. Monocle 2013).

Jedoch ziehen Studien aber auch das Resumée, dass die anhaltend gut bewertete Lebensqualität in Verbindung mit dem Wachstum und bedingt durch den Zuzug zu Verdichtungsprozessen im städtebaulicher Gefüge führt, was sich gegenwärtig auf dem Wohnungsmarkt in Hamburg bemerkbar macht. Eine Studie des Pestel-Instituts kommt beispielsweise zu dem Ergebnis, dass bis zum Jahre 2017 50.000 Mietwohnungen fehlen könnten (vgl. Schirg 2012).

In Anbetracht dessen verabschiedete der Senat der Stadt Hamburg zusammen mit den Bezirken im Juli 2011 ein Wohnungsbauprogramm, welches eine Zahl von 6000 neu gebauten Wohnungen pro Jahr garantieren soll. Diese Marke soll durch Beschleunigungsprogramme in der Zulassung der Bauvorhaben ermöglicht werden. Das Thema Nachverdichtung gewinnt vor diesem Hintergrund und in Anbetracht einer stärker nachhaltig angestrebten Siedlungsform eine größere Bedeutung (vgl. Lettgen 2013).

Eine überdurchschnittliche Nachfrage nach Wohnraum erfahren zudem beliebte Quartiere und Stadtteile: dies sind laut einer Studie eines Immobilienunternehmens „Winterhude“, „Eimsbüttel“ und „Eppendorf“, welche in der genannten Reihenfolge die ersten drei Plätze belegen. Prägnante Charakteristika für dieses Meinungsbild sind die innenstadtnahe Lage in Kombination mit einem hohen Grünanteil, eine große Anzahl an Gründerzeitbauten in Blockrandstrukturen und die damit verbundene Lebensqualität (vgl. loftville GmbH 2012).

Bei der Betrachtung des Stadtteils „Eimsbüttel“ fällt zudem auf, dass dieser im Vergleich zu allen anderen Hamburger Stadtteilen fast die höchste Dichte aufweist und somit nicht die besten Voraussetzungen für eine Nachverdichtung besitzt. Doch gerade vor diesem Hintergrund wird gegenwärtig eine Neuplanung im Zentrum Eimsbüttels angestrebt, welches eine Reaktivierung mit

möglicher baulicher Nachverdichtung eines Parkareals nördlich der Osterstraße vorsieht.

Bei dieser Fläche handelt es sich um den Henry-Vahl-Park, ein Areal, das sich städtebaulich bedingt zwischen einem längeren Riegel vorwiegend bestehend aus gründerzeitlicher Wohnbebauung auf der nördlichen Seite und einer teilweise aufgelockerten Struktur mit verschiedenen Typologien aus unterschiedlichen Epochen auf der südlichen Seite relativ eng durchzieht. Da der Henry-Vahl-Park eine Art Hinterhofcharakter besitzt, liegt die Komplexität des Projekts neben den Grenzen der Nachverdichtung auch in der Frage der Öffentlichkeitswahrnehmung.

Allein dieses Projekt verdeutlicht die Brisanz des Themas „Nachverdichtung“ beziehungsweise „Transformation von Stadträumen“, worum es in dieser Arbeit nunmehr gehen soll.

Neben dem Henry-Vahl-Park gibt es in Eimsbüttel noch weitere Parkareale mit

ähnlichem Aufbau. Diese sind der „Unnapark“, der „Wehbers Park“ und der Lindenpark“. In Anbetracht dieser drei Parks soll mit dem Vorhaben des Henry-Vahl-Parks als Referenzprojekt die folgende Frage beantwortet werden:

Inwiefern besteht eine Möglichkeit hinsichtlich einer Nachverdichtung in der umliegenden Bebauung der Parks und inwieweit könnte diese konkret aussehen und funktionieren?

Mein persönliches Interesse an dem Thema speist sich aus verschiedenen Erfahrungen sowohl in meinem Studium und in fachnahen Studentenjobs als aber auch aus privaten Erfahrungen. So habe ich zwei Jahre neben dem Studium in dem Wohnungsunternehmen „loftville“ gearbeitet und mitbekommen, wie dynamisch sich der Wohnungsmarkt in den letzten Jahren entwickelt hat. Zusätzlich war ich zu dieser Zeit als Baustellen-Guide auf der Hamburger Elbphilharmonie tätig. Durch meine dortige Beschäftigung als Werkstudent entwickelte ich

eine Faszination für (städte-)bauliche Projekte. Zudem wurde ich durch das Unternehmen „HOCHTIEF“ auf das Projekt „Henry-Vahl-Park“ aufmerksam.

Den Stadtteil Hamburg-Eimsbüttel selbst sehe ich zudem seit über drei Jahren als mein Zuhause an und den Weg durch die Grünareale rund um die Osterstraße als meinen täglichen „Weg zur Arbeit“. Fasziniert von grenzwertigen Entwicklungen im Stadtraum stellte ich mir dabei beim Benutzen des Stadtteils oftmals die Frage, was in welcher Form städtebaulich noch möglich ist. Die vorliegende Abschlussarbeit steht somit auch im Zeichen einer ganz persönlichen Erforschung.

0.2_Ziel und Methodik

Das Ziel der Arbeit ist ein Erkenntnisgewinn aus der Analyse der Parks und deren Potenziale hinsichtlich einer möglichen Nachverdichtung der umliegenden Bebauung vor.

Methodisch soll dies erreicht werden, in dem nach einer theoretischen Einführung zum Thema „Innenentwicklung“ und „Dichte“ sowie der Geschichte Hamburg-Eimsbüttels direkt eine konkrete Ausarbeitung bezüglich der Parks und ihrer Quartiere folgen soll.

Hierbei wird das gegenwärtige städtebauliche Abbild möglichst genau mittels Kartierungen und Ortsbegehungen, welches wiederum durch eine Kombination aus den schon aufgezeigten Informationen aus der Einführung und weiteren Fakten bezüglich des Quartiers zu einem „Gesamtpaket“ zusammengeführt wird.

Als wichtiger Baustein für vertiefende Information wurden Experteninterviews geführt. Bei den Interviewpartnern handelt es sich um Fachleute, welche ihre jeweiligen Wurzeln in der kommunalen Stadtentwicklung, in der privatwirtschaftlichen Projektentwicklung und in der Architektur haben. Das hierbei generierte Wissen wird als fester Bestandteil in dem theoretischen Teil, dem

Analyse-Teil und in das Resümee mit einbezogen.

Mithilfe der benannten Bausteine schließt die Arbeit mit einem Ausblick bezüglich des „Machbaren“, also den Potenzialen einer Nachverdichtung in diesen Gebieten, ab. Zusätzlich wird eine sogenannte Toolbox entworfen, welche als Zusammenfassung der Erkenntnisse dient und eine Auflistung sowie konkrete Erläuterungen verschiedener Instrumente für mögliches zukünftiges Handeln aufzeigen soll.

1 Grundlagen

1.1 Umstände der gegenwärtigen Siedlungsflächenentwicklung

Im nachfolgenden Teil werden die Historie, die Grundlagen und auch die Hintergründe der Siedlungsflächenentwicklung sowohl auf nationaler als auch auf globaler Ebene geklärt. Zunächst wird mit der historischen Entwicklung in Deutschland begonnen.

1.1.1 Historische Umstände in der BRD

Bis Mitte der 1980er Jahre verlief die Siedlungsflächenentwicklung in Deutschland stark expansiv, was in der positiven Wohlstandsentwicklung in Verbindung mit dem Wunsch vieler Bevölkerungsgruppen (hier jedoch in erster Linie Familien) nach einem Haus mit Garten als Idealvorstellung sowie dem Automobil als der neuerlangten individuell-motorisierten Verkehrsform be-

gründet ist. Dieser Trend führte zu einer Stadtflucht und einer starken Zersiedlung der Randgebiete von Großstädten sowie den ländlichen Regionen um kleinere und mittelgroße Stadtgebiete. Die stetige Ausweisung neuer Wohngebiete in der Peripherie gepaart mit den benötigten (Verkehrs-)Infrastruktureinrichtungen und deren Nutzung durch den automobilen Individualverkehr führte zu einer ökologischen Verschlechterung hinsichtlich der umgebenden Landschaft und ihrer „Funktion“ als Naherholungsgebiet (vgl. NABU 2008).

Diese Situation gilt als eine der Ursachen für ein neuaufgekommendes Umweltbewusstseins seitens der Fachwelt und auch der Bevölkerung. Es wurde offensichtlich, dass der weitere Flächenverbrauch durch die „Aussenentwicklung“ und das damit verbundene wachsende ökologische Ungleichgewicht eine fatale Entwicklungsrichtung darstellten. Die wachsende Suburbanisierung führte zudem auch zu einer Aushöhlung vieler Innenstädte und dem damit verbundenen

kulturellen „Verfall“ des Stadtlebens (vgl. Apel 2000, S. 9).

1.1.2 „Innenentwicklung statt Aussenentwicklung“

Aufgrund dieses Flächenverbrauchs häuften sich Mitte der 1980er Jahre kritische Stimmen seitens der Fachwelt um die Aktualität der vorherrschenden Planungsmuster in der Stadt- und Regionalplanung. Die Begrifflichkeit „Innenentwicklung“ gewann zu dieser Zeit stärker an Bedeutung. Grundsätzlich ging es hierbei um einen neuen Planungsansatz, der mit der Kurzformel „Innenentwicklung statt Aussenentwicklung“ die zu diesem Zeitpunkt gravierende expansive Siedlungsflächenentwicklung einzudämmen versuchte.

So wurde die erste konkrete Definition für die Innenentwicklung durch den Baulandbericht 1983 formuliert. Laut diesem beschrieb die Innenentwicklung die „Stadt- und Dorferneuerung,

Schließung von Baulücken, Aktivierung und Um- oder Wiedernutzung von Brachflächen, Lösung von Nutzungskonflikten im Innenbereich, flächensparendes bodenschonendes Bauen und insgesamt eine bestandsorientierte Stadtentwicklung“ vor dem Hintergrund eines neuen nachhaltigen Siedlungsflächenverbrauch (vgl. Lütke-Daldrup 1990, S. 54).

Dieser groben Definition wurden im Jahre 1986 durch den Städtebaubericht des BMBau weitere Grundbestandteile angefügt. So kamen laut Lütke-Daldrup prinzipiell alle zu dieser Zeit „aktuellen Aufgabenbereiche der Stadtplanung“ hinzu:

- Stadt- und Dorferneuerung (von Wohnmodernisierung bis Entwicklung neuer Ortszentren)
- Bodenschutz (Freiflächenentwicklung, Biotopschutz, Brachflächen- und Baulückennutzung)
- ökologisches Planen und Bauen (ökologisch orientierte Bauleitplanung)
- Infrastruktursysteme (Verkehr und Energie)

-Stabilisierung und Verbesserung der Standortbedingungen für Industrie, Handel und Gewerbe (vgl. ebd., S. 54).

Beide Berichte fassten somit zwar die fachlichen und politischen Diskussion hinsichtlich der Innenentwicklung zu dieser Zeit zusammen. In Anbetracht der aufgezählten Ziele fällt jedoch auf, dass mit diesen eine relativ allgemeine und breitgefächerte Aufzählung der verschiedensten (neuen) Aufgabenfelder der Stadtplanung benannt wurde und somit nur bedingt konkretisierend wirkten. Lütke-Daldrup kommentierte dies als eine „begriffliche Aufblähung“ und stellte es als wenig zweckmässig für seine Arbeit „Bestandsorientierter Städtebau“ dar. Vielmehr ging es ihm um ein konkreteres Verständnis für die Besonderheit der Innenentwicklung in ihrem Unterschied zur Aussenentwicklung. Laut seiner eigens aufgestellten Definition bedeutete der neue Entwicklungsansatz „*die ‚Unterbringung‘ von neuen Flächenbedarfen in bereits besiedelten Bereichen, auf bereits benutzten Flächen,*

im Rahmen vorhandener Baurechte“ (vgl. ebd., S. 55 ff.).

Angesichts der damals aufkommenden Brisanz des Themas ist die erwähnte Arbeit von Lütke-Daldrup als renommiertes Standardwerk bekannt. Dementsprechend soll diese Definition im Groben auch für die vorliegende Arbeit dienen, wobei eine konkretere Ausformulierung dessen noch mit den Unterpunkten „Dichte“ und „Nachverdichtung“ geschieht (vgl. Kapitel 1.2).

1.1.3_ Weitere (globale) Entwicklungen und Trends

Das sich national entwickelnde Umweltbewusstsein entstand parallel zu selbigem im internationalen Kontext. Im Jahre 1992 fand die „UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung“ in Rio de Janeiro statt. Diese Konferenz, bei der rund 10.000 Delegierte aus 178 Staaten teilnahmen, gilt als das wichtigste Zusammentreffen hinsichtlich Fra-

gen der Umwelt und globaler Entwicklungstendenzen. Die Notwendigkeit der Konferenz lag in dem Bewusstsein zunehmender Umweltprobleme wie der Zerstörung bestehender und teils sensibler Ökosysteme sowie Ungleichheiten zwischen Nationen und der zum Teil immensen Verschlechterung von einer allgemeinen Lebensqualität vieler Menschen. Da diese Probleme stark miteinander zusammenhängen, bezog sich der Fokus der Konferenz auf möglichst gesamthaltige Lösungsansätze (vgl. United Nations 1992, S. 1).

Zu diesen Lösungsansätzen, welche allesamt in der „Agenda 21“ als Aktionsprogramm für Handlungsempfehlungen festgeschrieben wurden, zählt neben weiteren Punkten auch die „Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung“. Hierbei liegt „das übergreifende Ziel im Bereich des Wohn- und Siedlungswesens“, welches die „Verbesserung der Qualität menschlicher Siedlungen in sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht sowie der Lebens- und Arbeit-

sumwelt aller Menschen“ (ebd., S. 47) als Schwerpunkt hat.

Unter diesem Leitziel werden konkret die „Verbesserung des Siedlungsmanagements“, der „Förderung einer nachhaltigen Flächennutzungsplanung und Flächenbewirtschaftung“, der „Förderung umweltverträglicher baugewerblicher Tätigkeit“ sowie der „Förderung der Erschließung der menschlichen Ressourcen und des Kapazitätsaufbaus zu Gunsten der Siedlungsentwick-

lung“ (vgl. ebd., S. 48) verstanden.

Diese genannten Unterziele verdeutlichen den Anspruch an Bestrebungen hin zu einer Siedlungsflächenentwicklung, welche in Anbetracht einer nachhaltigen Entwicklung die Bedürfnisse der heutigen Generationen entspricht und dabei die Möglichkeiten zukünftiger Generationen nicht einschränkt (vgl. Lexikon der Nachhaltigkeit 2013).

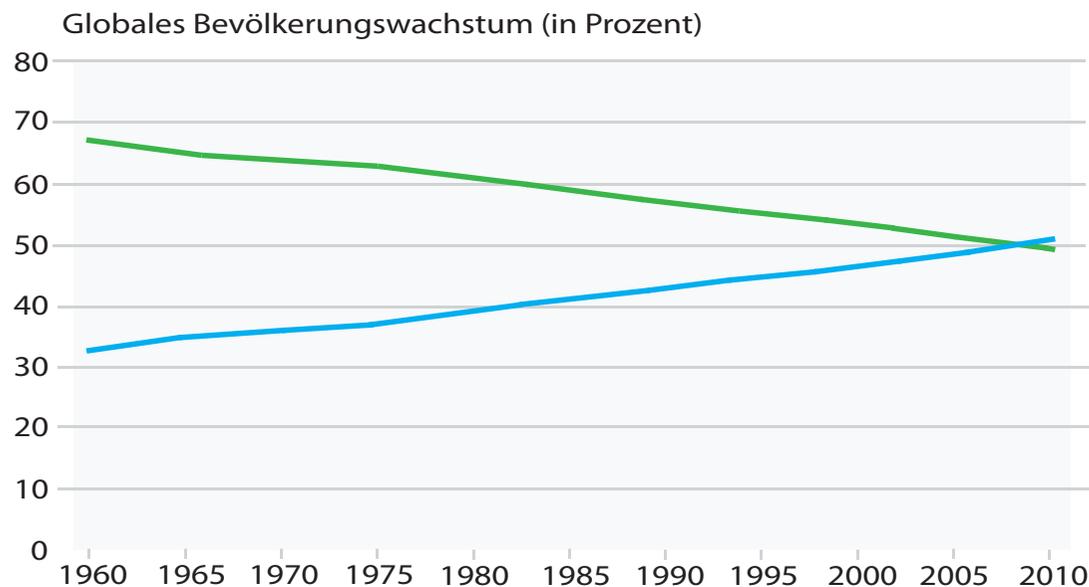


Abb. 1: weltweites Bevölkerungswachstum — ländliche Bevölkerung — städtische Bevölkerung

Daran angelehnt ist als weiterer Punkt die weltweit zunehmende Urbanisierung zu erwähnen. Das globale Bevölkerungswachstum in städtischen Regionen nimmt gegenwärtig mit ungefähr 60 Millionen Einwohnern pro Jahr zu. Bis zum Jahre 2050 wird laut Prognosen des WHO fast eine Verdopplung der urbanen Bevölkerung von 3,4 Milliarden (2009) auf 5,2 Milliarden Einwohner zu erwarten sein. Dieses Wachstum wird sich jedoch hauptsächlich in Entwicklungsländern ereignen. Die Erwartungen für hochentwickelte Industrienationen werden relativ gering bei einem stetigen Wachstum von gegenwärtig 920 Millionen Einwohnern hin zu ungefähr einer Milliarde im Jahre 2025 hochgerechnet (vgl. World Health Organisation o. J.).

Zusammenfassend wird deutlich, dass dieses Bevölkerungswachstum in Verbindung mit den Vorgaben aus der Agenda21 der UN-Konferenz eine weiterhin große Herausforderung für eine nachhaltige Entwicklung darstellt. Aus nationaler Sicht hat Hamburg zwar kein

besonders großes Wachstum zu verzeichnen. Mit einer Wachstumsprognose von 7,2 Prozent bis 2030 wird für die Metropolregion trotzdem ein stabiler Trend vorgezeichnet. Wie schon einleitend erwähnt gilt Hamburg neben Regionen wie München und Berlin als höchst attraktiv, worin der stetige Zugang unmittelbar begründet liegt. Eine gute Gesamtsituation bestehend aus einem prosperierenden Arbeitsangebot, einer gut ausgebauten sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie der allgemeinen Lebensqualität, stellen, gepaart mit dem Trend des Rückzugs vieler Bevölkerungsschichten aus den Randgebieten in die Stadt, das Fundament der Wanderungsbewegungen dar.

Betrachtet man nunmehr diese Entwicklungen gegenwärtig und auch im Hinblick auf die zukünftigen Tendenzen kann festgestellt werden, dass Verdichtungsprozesse in städtischen Regionen zunehmen werden. Zu diesem Schluss kommt auch die „Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung“, welche

in einem Positionspapier zu den „Neuen Herausforderungen für die europäische Stadt“ Perspektiven für die Stadtentwicklung in Deutschland darstellt. Zu den Kernaussagen dieser Stellungnahme gehören unter anderem:

- eine Bedeutungsgewinnung von der Innenentwicklung und der Anpassung von Bestandsbauten gegenüber Neubau (vgl. DASL Ausschuss Städtebau 2010, S. 5),
- eine Verlagerung der räumlichen Schwerpunkte der Transformationen auf die Bausubstanz der Nachkriegsjahrzehnte bis in die frühen 1980er Jahre (zu denen unter anderem Wohngebiete gehören, aber auch Altstadtkerne und die „Sanierung der Sanierung“ von Gründerzeitvierteln) (vgl. ebd., S. 7),
- sowie eine Bedeutungsgewinnung des Wohnens und der Wohnumfeldqualitäten durch Umstrukturierung, Nachverdichtung und Umnutzung (vgl. ebd., S. 7).

Zudem wird der Städtebau generell wieder „zu einem Geschäft der kleinen

Schritte im Bestand, weniger der großen Sprünge des Umbaus und der Erweiterung“ werden (vgl. ebd., S. 8).

1.2_Die Dichte

In Anbetracht der erläuterten Situation wird nunmehr klar, dass Nachverdichtung beziehungsweise Bauen im Innenbereich eine große Rolle spielt und auch zukünftig spielen wird. Im anschließenden Teil folgt eine grundlegende Auseinandersetzung mit dem Thema der (städtebaulichen) Dichte im Allgemeinen sowie Fragen und Antworten hinsichtlich Nachverdichtung im Speziellen.

1.2.1_Was ist Dichte?

Der Begriff „Dichte“ entstammt im Wesentlichen der Physik und beschreibt die Masse eines Körpers geteilt durch sein Volumen. Je mehr Masse ein Körper also relativ zu seinem Volumen besitzt, umso dichter ist dieser.

Für den Kontext dieser Arbeit ist diese Definition jedoch nur bedingt brauchbar, obgleich Gemeinsamkeiten bestehen.

Die Begrifflichkeit, um die es also im Folgenden gehen soll, wird in der Stadtplanung generell als „Städtebauliche Dichte“ bezeichnet und hat im Gegenzug zum physikalischen Ursprungsbegriff keine solch klare Definition. Vielmehr ist es ein vager und auslegungsbedürftiger Begriff, welcher sich aus verschiedenen Unterpunkten zusammensetzt. So zählen zur Städtebaulichen Dichte im wesentlichen:

- die bauliche Dichte
- die Einwohnerdichte
- die Beschäftigtendichte
- die Besucherichte
- die Nutzungsdichte
- die soziale Dichte
- die räumlich-visuelle Dichte
- die symbolische Dichte
- die Ereignis- und Erlebnisdichte
- die soziale und kommunikative Dichte
- und die Dichte der historischen Schich-

tungen (vgl. Apel 2000, S. 57; Westphal 2008, S. 40).

Allein diese Aufzählung verdeutlicht die Vielfältigkeit des Dichte-Begriffs. Hierzu muss konstatiert werden, dass die unterschiedlichen Interpretationen eine Ansammlung darstellen, welche allesamt ihren Ursprung in der Diskussion seit den 1960er Jahren um den „wahren“ beziehungsweise fundamentalen Begriff innerhalb des planerischen beziehungsweise städtebaulichen Kontextes finden. Grundsätzlich kann hinsichtlich der unterschiedlich beschriebenen Ausprägungen der städtebaulichen Dichte zwischen einer quantitativen Dichte und einer qualitativen Dichte unterschieden werden.

So fallen in erster Linie die *bauliche Dichte*, die *Einwohnerdichte*, die *Beschäftigtendichte*, die *Besucherichte* und die *Nutzungsdichte* in den quantitativen Bereich und können als konkrete und messbare Dichtemaße bezeichnet werden, wohingegen die restlichen Di-

chte-Begriffe dem qualitativen Bereich zugeordnet werden und somit deren direkte beziehungsweise objektive Vergleichbarkeit nur eingeschränkt ist (vgl. Westphal 2008, S. 38 ff.).

Vor dem Hintergrund dieser Arbeit empfiehlt es sich den Fokus auf quantitative Dichtemaße zu legen, da die Vergleichbarkeit der stadträumlichen Umgebung im Vordergrund steht. In Anbetracht dessen bieten sich die bauliche Dichte und die Einwohnerdichte als geeignetste Maße an, was auch allgemeingültig Konsens in der Diskussion um eine Bestimmung der städtebaulichen Dichte ist. So kommt etwa Lichtenberger zum Schluss, dass die Einwohnerdichte einerseits die Beziehung zwischen Fläche und Gesellschaft herstellt und die Bebauungsdichte andererseits die physische Struktur einer Stadt am besten beschreibt (vgl. Lichtenberger 1998, S. 87).

Und auch Apel argumentiert, dass unter Städtebaulicher Dichte „in der Regel nur Aussagen über die bauliche Dichte

und die Einwohnerdichte“ verstanden werden, obgleich aber beispielsweise die bauliche Dichte kein Garant für qualitative Urbanität darstellt (vgl. Apel 2000, S. 57).

Somit wird also neben diesen zwei Dichtekategorien auch eine qualitative Komponente benötigt, da es sich um größere Parks in einem urbanem Siedlungsgebiet handelt und die Aufenthaltsqualität hierbei eine große Rolle spielt. Die Meinungen der Interviewpartner in Kombination mit der Begehung und der Analyse der verschiedenen Parks werden hierbei das Fundament für die qualitative Einschätzung im Kapitel 5 darstellen.

Schließlich werden für die direkte Vergleichbarkeit noch die Größe des eingegrenzten Gebietes, die Größe des Parks und die Anzahl der Gebäude im Gebiet mit einbezogen.

1.2.2_Maße zur Bestimmung der Bebauungsdichte

Die Maße der Bebauungsdichte („bauliche Dichte“ ebenso gebräuchlich) beschreiben die Summe der Nutzfläche in Relation zu einer Bezugsfläche. Sie sind vor allem auf räumlicher Ebene des Wohngebiets, des Grundstücks und der einzelnen Wohnung gebräuchlich (vgl. Westphal 2008, S. 42).

Es gibt verschiedene Maße, welche für die Bestimmung der Dichte aufgeführt werden können. Im Rahmen dieser Arbeit folgt eine Beschränkung auf ein Dichtemaß (Bruttowohnungsdichte) und die im Baugesetzbuch dargelegten amtlichen Dichtemaße GFZ (Geschossflächenzahl) und GRZ (Grundflächenzahl), welche zusammen genommen eine gute quantitative Vergleichsmöglichkeit für die Parkareale darstellen.

Bruttowohnungsdichte

Die Bruttowohnungsdichte gibt die Anzahl an Wohnungen je Hektar Bruttowohnbauland (WE/ha) an. Als Bruttow-

ohnbauland wird das Areal bezeichnet, welches neben dem Nettowohnbauland Grünflächen, Spiel- und Sportplätze, Läden, Versorgungseinrichtungen, kulturelle und soziale Anlagen sowie die internen Verkehrsflächen mit einbezieht (vgl. Westphal 2008, S. 42).

Neben dem Bruttowohnbauland existiert noch das Nettowohnbauland. Bei diesem Begriff handelt es sich um die Grundstücksfläche inklusive der überbauten Grundstücksfläche, den grundstückseigenen Hof- und Freiflächen, Zuwegen und den zugehörigen Stellplätzen (vgl. ebd., S. 42). Auf der Grundlage dessen kann auch hier die Nettowohnungsdichte bestimmt werden.

Da sich aber der spätere Vergleich auf die allgemeine Parkfläche inklusive der unmittelbar umliegenden Grundstücke bezieht und somit eine grundstückübergreifende Fläche von Relevanz ist, fällt die Wahl auf das Bruttowohnbauland (und somit die Bruttowohnungsdichte).

Geschossflächenzahl und Grundflächenzahl

Die amtlichen Maße der Geschossflächenzahl (GFZ) und der Grundflächenzahl (GRZ) dienen der Festsetzung des zulässigen Maß der baulichen Nutzung bezogen auf die Grundstücksfläche beziehungsweise das Nettowohnbauland und sind sowohl in Flächennutzungsplänen als auch in Bebauungsplänen entsprechend den Vorschriften der §§ 16 und 17 der Bau-nutzungsverordnung geregelt (vgl. Westphal 2008, S. 43; Baugesetzbuch).

Für beide Kennziffern sind die Obergrenzen im §17 BauNVO geregelt. Im Regelfall befinden sich die Kennziffern in den Bebauung-

Baugebiet	Grundflächenzahl (GR)	Geschossflächenzahl (GFZ)	Baumassenzahl (BMZ)
in Kleinsiedlungsgebieten (WS)	0,2	0,4	-
in reinen Wohngebieten (WR), allgemeinen Wohngebieten (WA), Ferienhausgebieten	0,4	1,2	-
in besonderen Wohngebieten (WB)	0,6	1,6	-
in Dorfgebieten (MD), Mischgebieten (MI)	0,6	1,2	-
in Kerngebieten (MK)	1,0	3,0	-
in Gewerbegebieten (GE), Industriegebieten (GI), sonstigen Sondergebieten	0,8	2,4	10,0
in Wochenendhausgebieten	0,2	0,2	-

Abb. 2: Dichtemaße nach BauNVO

splänen. Bei älteren Plänen kommt es aber vor, dass diese Ziffern nicht angegeben sind. In Kapitel 5 werden für den Vergleich der Parks die gültigen Bebauungspläne herangezogen. Falls hier etwaige Kennziffern aufgezeigt oder Bemerkungen in den textlichen Festsetzungen zu finden sind, werde diese wertend herangezogen.

1.2.3_Maße zur Bestimmung der Einwohnerdichte

Mithilfe der Maße der Einwohnerdichte kann die Zahl der Einwohner pro abgegrenzte Flächeneinheit bestimmt werden. Sowohl auf regionaler als auch auf städtischer Ebene findet das Maß der Bevölkerungsdichte Verwendung, welches die Zahl der Einwohner je Quadratkilometer bezogen auf die Gesamtfläche einer administrativen Einheit

angibt. Neben diesem Maß existieren noch weitere, welche jedoch für die Arbeit nicht geeignet sind.

Das wesentliche Maß für die Bearbeitung der Forschungsfrage ist die Bruttowohn-

	Einheit	Kommentar
Größe des Areals (Bruttowohnbauland)	Hektar (ha)	komplettes Parkareal inklusive der anliegenden Grundstücke
Größe des öfftl. Grün	Hektar (ha)	Parkfläche
Bruttowohnungsdichte	Wohneinheiten pro Hektar (WE/ha)	Wohneinheiten je Hektar Bruttowohnbauland
amtliche Dichtemaße nach BauGB	GFZ, GRZ	Geschossflächenzahl und Grundflächenzahl nach §§ 16 - 20 BauNVO
Bruttowohndichte	Einwohner pro Hektar (EW/ha)	-

Abb. 3: Zusammenfassung der verwendeten Maße

ohndichte. Hierbei handelt es sich konkret um die Anzahl der Einwohner bezogen auf das Bruttowohnbauland. Die Berechnung erfolgt mittels der Anzahl der Wohnungen in dem Gebiet multipliziert mit dem Wert 1,5 (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Hol-

stein 2012, S. 86).

Der genannte Wert (1,5) ist die durchschnittliche Anzahl der Personen in einem Haushalt in Eimsbüttel. Hinsichtlich des Umfangs dieser Arbeit und dem nicht zugänglichen Datenbestand bezüglich der realen Wohnungs- sowie Haushaltsgrößen in den Gebieten muss auf die Rechnung mit diesem Wert zurückgegriffen werden. Das Ergebnis stellt somit einen Durchschnittswert dar.

Zusammenfassend geht es angesichts der Forschungsfrage also um die Frage hinsichtlich der städtebaulichen Qualität im Zuge möglicher Verdichtungen vor dem Hintergrund der Parkareale als qualitative Aufenthaltsräume.

1.3_Was ist dann Nachverdichtung?

„Jeder Ort in der Stadt hat sein eigenes bauliches und soziales Profil, seine zu bewahrenden Elemente und sein Entwicklungspotenzial. Es gilt, sich unter den Beteiligten rechtzeitig über angemessene Veränderungen und deren Tempo zu verständigen.“ (Kotzke 2000, S. 3).

Konkret bedeutet Nachverdichtung das Nutzen (und Bebauen) freistehender Flächen in bereits bestehender Bebauung vor dem Hintergrund der Innenentwicklung (vgl. Krautzberger 2007, S. 432 ff.), wobei es hierbei verschiedene Möglichkeiten hinsichtlich dieser Neubebauung gibt, die im Folgenden dargestellt werden.

1.3.1_Möglichkeiten der Nachverdichtung

Dachgeschossausbau

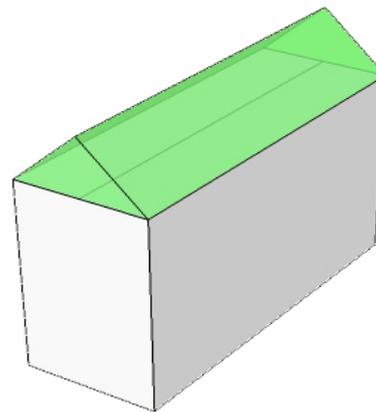


Abb. 4: Dachgeschossausbau
Beim Dachgeschossausbau werden vorhandene Dachräume zu Wohnraum umgebaut. Im Normalfall handelt es sich bei diesen Dachräumen um Abstellräume der Mieter. Diese Form der Nachverdichtung kann als geringer Eingriff in die bauliche Struktur gewertet werden, da wenig an der äußerlichen Gestalt verändert wird. Besonders geeignet für diese Maßnahme sind Siedlungen der

50er und 60er Jahre, da der Ausbau kaum sichtbar ist und somit auch nicht direkt das Leitbild der damaligen Zeit gestört wird. Es gilt jedoch zu beachten, dass Ersatz-Stauraum geschaffen werden muss (vgl. Kotzke 2000, S. 10).

Aufstockung

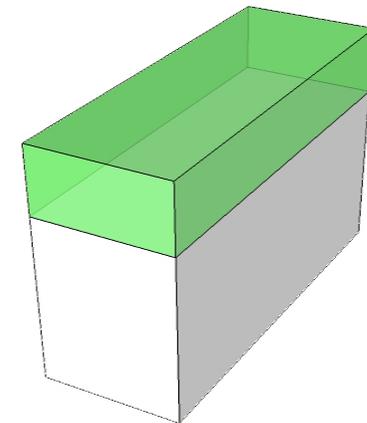


Abb. 5: Aufstockung

Bei einer Nachverdichtung durch Aufstockung wird einem vorhandenen Baukörper mindestens ein Geschoss auf

das obige Dachgeschoss hinzugefügt. Diese Form der Nachverdichtung greift jedoch stärker in den städtebaulichen Charakter einer Siedlung beziehungsweise einem Quartier ein. Niedrige Zeilenbauten mit Flachdächern sind hierbei vor allem geeignet. Aufstockungen werden oft mit grundlegenden Modernisierungen verbunden, um Kosten zu sparen. Zudem werden durch den Zugewinn an Wohneinheiten aufwendige Sanierungen leichter finanzierbar. Fundamentale Grenzen sind aber hinsichtlich der Tragfähigkeit der statisch relevanten Gebäudeteile sowie weiteren bauordnungsrechtlichen Anforderungen gesetzt (vgl. ebd., S. 10).

Nachverdichtungen mit ergänzenden Neubauten

Bei dieser Form der Nachverdichtung werden einem Quartier Neubauten hinzugefügt. Die städtebauliche Qualität kann hierdurch erheblich verändert werden. Die Möglichkeiten für diese

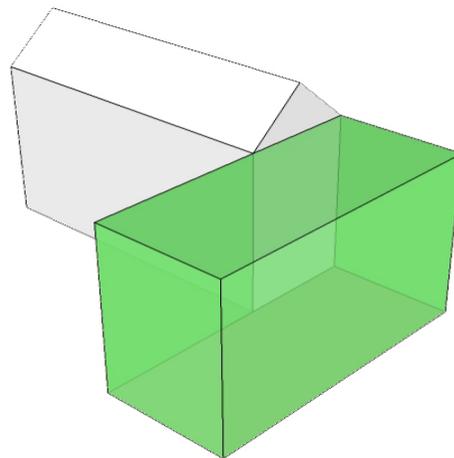


Abb. 6: ergänzende Bauten

Form ergeben sich vor allem in Siedlungen mit einer ausreichenden Freiflächenversorgung, Baulücken sowie einem großzügigen Abstand. Falls diese Form der Nachverdichtung gewählt wird, muss jedoch abgewägt werden: wird das ursprüngliche städtebauliche Leitbild einer Siedlung zu stark verändert, muss von dieser Form abgesehen werden. Darüber hinaus müssen Fragen hinsichtlich der Freiraumqualität geklärt beziehungsweise ebenso abgewogen werden (vgl. ebd., S. 10).

Erneuerung ganzer Siedlungen/ Quartiere

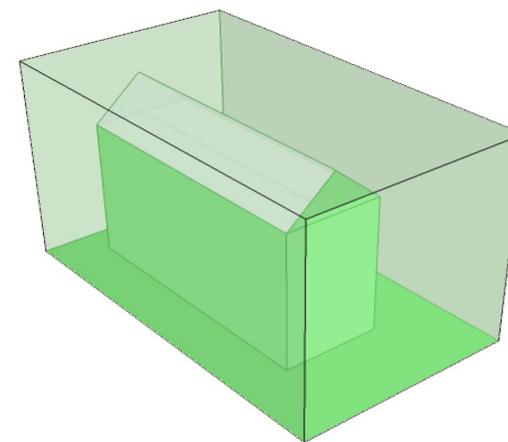


Abb. 7: kompletter Abriss und Neubau

Diese Form der Nachverdichtung ist eher spezieller Natur. So stellt sich die Frage des kompletten Abrisses und der Erneuerung besonders bei Gebäuden aus direkter Nachkriegszeit, bei denen Parameter wie die Bausubstanz, die Größe der Wohnungen und der Raumschnitte heutigen Wohnansprüchen nicht mehr genügen und eine Modernisierung wirtschaftlich nicht mehr lohnenswert erscheint (vgl. ebd., S. 10).

1.3.2_Grenzen der Nachverdichtung

Nachverdichtung bedeutet also generell ein Eingriff in bestehende Strukturen. Hierbei sind sowohl Vor- als auch Nachteile zu nennen: wie schon angedeutet, setzen Nachverdichtungen einen Beitrag zur flächensparenden Stadtentwicklung und sind integraler Bestandteil der Innenentwicklung. Zudem sind weitere Vorteile „die Schaffung neuen Wohnraums, die Entlastung öffentlicher Haushalte durch Weiternutzung beziehungsweise besserer Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und öffentlicher Einrichtungen, private Kapitalanlageinteressen“ sowie aus sozialer Sicht niedrigere Transportkosten für die Anwohner aufgrund der oftmals städtischen Nähe und der Tatsache, dass gewachsene städtische Strukturen oftmals eine höhere Akzeptanz haben als Neubaugebiete (vgl. ebd., S. 5).

Gegenüber diesen positiven Effekten sind aber auch Nachteile präsent. So

führen einige Verdichtungsmaßnahmen (insbesondere Verdichtung mit ergänzenden Neubauten) zu einer Veränderung des Bodens, was insbesondere in städtischen Gebieten mit wenig Grünanteil zu einer Problematik führen könnte. Bodenversiegelungen bedeuten den Verlust von Lebensräume für Pflanzen und Tiere. Zudem können Einschränkungen beziehungsweise ein Verlust der Versickerungsfunktion entstehen, wodurch die daran unmittelbar anschließende Filterung und Speicherung des Niederschlagswassers zu einer Verminderung des Grundwasserspiegels führen kann. Da der Boden diese Grundlagenfunktion besitzt, gilt hierbei grundsätzlich eine besondere Rücksichtnahme (vgl. Schubert 1998, S. 21).

Außerdem wird durch ergänzende Bebauung mit unterschiedlicher Intensität das ursprüngliche städtebauliche Konzept (insbesondere das Freiraumkonzept) verändert, wodurch auch wichtige Grün- und Freiräume reduziert

werden.

Zusätzlich spielen soziale Faktoren eine Rolle. Maßnahmen zur Verdichtung werden von der umliegenden Nachbarschaft oftmals als gravierende Veränderung ihres gewohnten Umfeldes wahrgenommen und dementsprechend negativ aufgenommen. Die alteingesessenen Nachbarschaften werden gestört und es kann zu einer Veränderung der Bewohnerstruktur kommen (vgl. Kotzke 2000, S. 5).

Um diese negativen Effekte entspannen zu können, bedarf es also mehrerer Maßnahmen. Vor dem Hintergrund der ökologischen Komponenten muss abgewogen werden, inwieweit die geplante Verdichtung in Relation zum bestehenden Grün noch funktionieren kann, so dass das Gleichgewicht nicht zu unausgewogen ist. Weiterhin müssen Freiraum-Qualitäten generell erhalten bleiben, da öffentliche Plätze oder Parks auch als Ventil in dichten Quartieren funktionieren. Somit steht die Abwä-

gung auch unter dem Einfluss der alten Leitbilder und Planungsmuster, auf dessen Grundlage die städtebaulichen Strukturen entstanden sind. Zuletzt muss in Bezug auf die Bevölkerungsstruktur und die „Angst gegenüber der Veränderung“ eine frühzeitige Informations- und Partizipationsbasis geschaffen werden, um Akzeptanz bei der ansässigen Bevölkerung zu erlangen (vgl. ebd., S. 5 ff.; Interview B und C).

1.4_Städtebauliche Charakteristika

Da es sich bei dieser Arbeit um eine Auseinandersetzung mit qualitativen und auch teilweise ungeplanten Freiräumen im Städtebau handelt, erfolgt im kommenden Teil eine Erläuterung bezüglich des Phänomens der „Metro-Zonen“.

1.4.1_Metrozonen

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung in Hamburg-Wilhelmsburg 2013 (IBA) wird mit dem Thema der „Metro-

zonen“ ein neuer Stadtraumtypus erörtert, welche „städtische Leer- und Zwischenräume in Metropolen oder großen Städten“ thematisiert (vgl. IBA BUCH S. 8).

Diese Stadträume sind nicht klar definiert, können jedoch als Nicht-Orte charakterisiert werden und stellen zumeist „Inseln in der Stadt“ dar, welche häufig „im Zwischenland von Infrastrukturtrassen, Industrie- und Hafengebieten, Kraftwerken, Abstands-, Logistik und Einzelhandelsflächen“ (Hamm 2010, S. 10) zu finden sind. Dabei vollzieht sich die Diskussion gegenwärtig um die Relevanz und (Planungs-)Möglichkeiten dieser Orte im Hinblick auf die weitere Verstädterung der Welt.

Was also sind konkret diese Metrozonen? Koch und Bormann kommen hier zu dem Schluss, dass sich eine Typologie von Metrozonen noch nicht erarbeiten lässt, wohl aber eine Topologie: Metrozonen sind „spezifische Allerweltsorte an den Nahtstellen der Städte, dort, wo aus

verschiedenen Teilen zusammengefügt wurde, was ein neues Ganzes ergeben sollte“ (ebd., S. 48).

Und auch Läßle sieht Metrozonen zunächst einmal als „ein heterogenes Gebilde von Grenz- und Übergangsorten“, welche den klassischen Planungs- und Entwicklungsphasen entsprungen und als eine Form ungeplanter Orte entstanden sind. Darüber hinaus charakterisiert er diese Orte als potenzielle Möglichkeitsräume, da sie ökonomisch entwertet und trotzdem qualitativ voll seien. Und so können sie auch durch eine „vorsichtige Intervention, einer gezielten Stimulanz“ zu Orten nachhaltiger Erneuerung und Kreativität heranwachsen (vgl. ebd., S. 56 ff.).

So kann zusammengefasst behauptet werden, dass Metrozonen Orte sind, welche als Abfallprodukt der klassischen Phasen-Planung in der Stadtentwicklung seit der Moderne entstanden sind. Sie werden unbewusst genutzt, aber kaum als eigenständige und klassi-

fizierte Orte wahr genommen, obgleich sie oftmals eine gefühlt hohe Qualität für eine gehaltvolle Urbanität darstellen.

Da sich der Diskurs durch die Fokussierung der IBA auf den Stadtteil Wilhelmsburg in erster Linie auch auf dieses Areal bezieht, basieren die Beschreibungen und Definitionen auf Orte, welche oftmals im Spannungsfeld von Industriegebäuden und unmittelbarer Wohnbebauung, von Infrastrukturanlagen und Erholungsgebieten bestehen. Wilhelmsburg selbst hatte bis heute durch die Nähe zum Hafen eine bewegende Geschichte, welche eine Produktion dieser Räume förderte. Diese komplexen Raumgefüge sind jedoch nicht nur dort zu finden, sondern prinzipiell in jeder größeren Stadt.

Und so sind auch die betrachteten Parks (allen voran der Henry-Vahl-Park) Stadträume mit dem Charakter einer Metrozone, was in der Geschichte der verschiedenen Parks deutlich wird (vgl. Kapitel 3).

Vor dem Hintergrund der Relevanz um die Diskussion dieses neuen Raumtypus wird im Schlussteil noch einmal auf die Metrozonen eingegangen.

2. _Geschichtlicher und urbaner Überblick

Nach dieser Abhandlung theoretischer Grundlagen folgt nun im kommenden Teil ein kurzer historischer Überblick über Hamburg mit einer Vertiefung in den Stadtteil „Eimsbüttel“.

2.1_Hamburg

Zunächst wird nachfolgend ein Überblick über die Stadt Hamburg gegeben. Bei diesem Teil werden historische Fakten auf ein Minimum begrenzt, da die Geschichte der gesamten Stadt nicht unmittelbar für das spätere Ergebnis relevant ist. Im zweiten Teil werden aktuelle Entwicklungstendenzen herausgestellt, wobei der Fokus auf dem Wohnungsmarkt und dessen Besonderheiten (Wohnungsnachfrage, Wohnungsbaupotenzialflächen) sowie deren Beziehungen insbesondere zur Bevölkerungsstruktur gelegt wird. Der Grund hierfür liegt in der Tatsache, dass sich die Parkareale in großen Wohngebieten befinden.

2.1.1_Geschichtliche Fakten

Die Geschichte Hamburgs geht bis ins 9. Jahrhundert zurück. Damals war die Ortschaft ein Stützpunkt Karl des Großen, dem eine Festung mit dem Namen „Hammaburg“ angehörte. Der heutige Stadtname ist auf diese Festung zurückzuführen. Aufgrund der guten Wasserlage zwischen Alster und Elbe stand die Siedlungsentwicklung schon sehr früh unter dem Einfluss des ab dem 12. Jahrhunderts stärker aufkommenden Handel im nordeuropäischen Raum.

Die Elbe als Lebensader wurde für Hamburg bedeutungsvoller, da die Stadt 1189 (ein Jahr nach der Errichtung eines Hafens am westlichen Alsterufer) ein Recht auf die Erhebung von Zöllen auf der Elbe bekam. Der informelle mittelalterliche Städtebund Nordeuropas (Die „Hanse“) entstand, an dem Hamburg auch teilnahm. Im Jahre 1510 erlangte die Stadt den Status „Freie Hansestadt“, da sich zu diesem Zeitpunkt der Hafen

hin zu einem Freihafen entwickelte, welcher zudem der erste seiner Art in Europa war (vgl. Hamburg.de a o. J.).

Weitere einschlagende Ereignisse bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts waren die Besetzung durch napoleonische Truppen 1806 bis 1814, der große Brand von 1842 (die Hälfte der Altstadt brannte hierbei ab, 20.000 Menschen wurden obdachlos) und der Zunahme der Seeschifffahrt des Welthandels in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, wovon Hamburg stark profitierte. In den Jahren 1881 bis 1888 erfolgte der Bau der Speicherstadt, wodurch 12.000 Menschen ihre Wohnungen verloren haben. Als Grund kann die stetig wachsende Bedeutung des Hafens benannt werden (vgl. ebd.).

Aus städtebaulicher Sicht sind ebenso einige Fakten von Relevanz. So wuchs die Stadt bis Mitte des 19. Jahrhunderts nicht über seine mittelalterlichen Grenzen hinaus. Die heute bekannten und unmittelbar innenstadtnahen Stadtteile

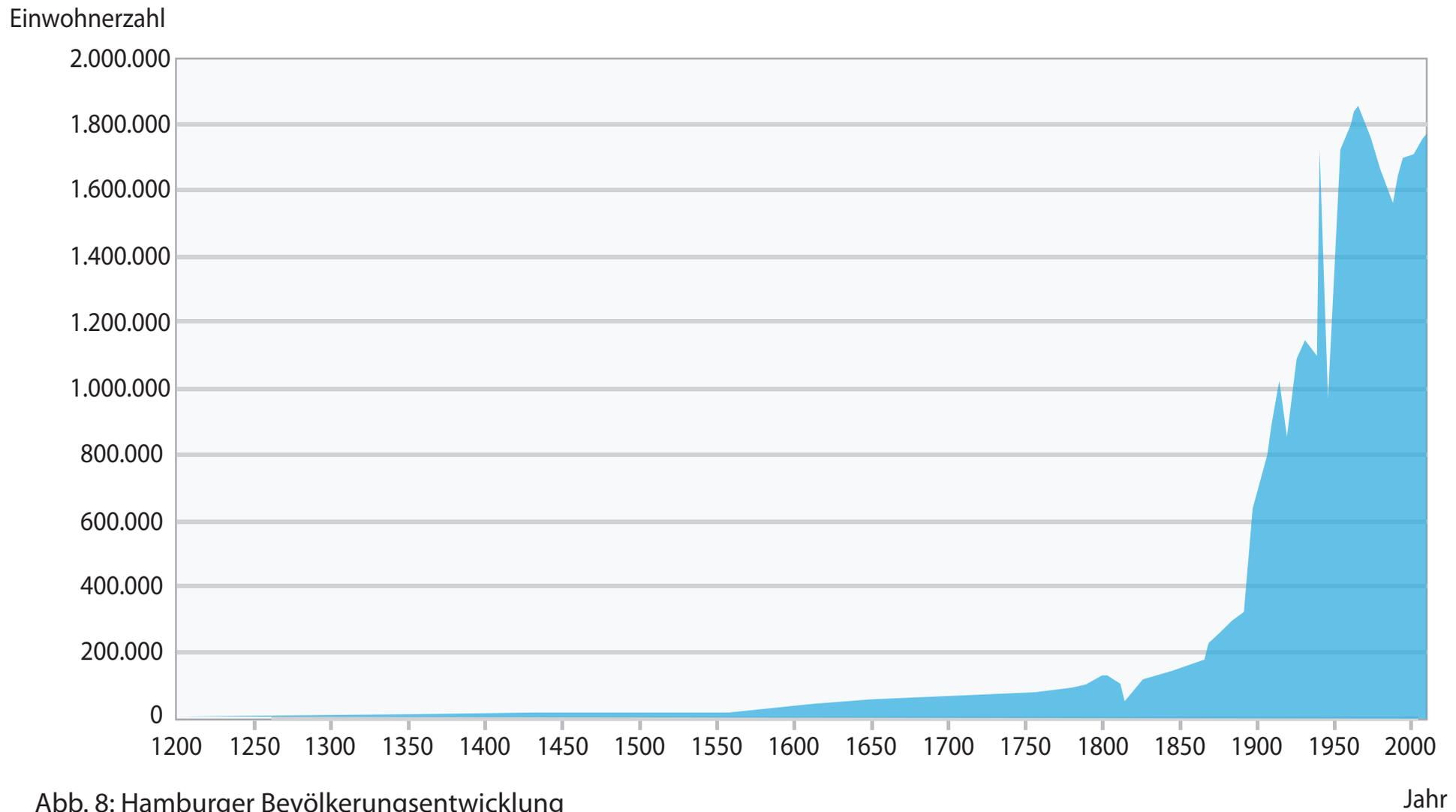


Abb. 8: Hamburger Bevölkerungsentwicklung

wie St. Pauli, Altona, St. Georg oder aber auch Eimsbüttel waren bis dahin eigenständige Ortschaften und waren nur

durch Stadttore mit Hamburg verbunden. Diese Stadttore wurden nachts geschlossen.

Der Sprung des Bevölkerungswachstums in die umliegenden Ortschaften und somit auch in Eimsbüttel (vgl. Ka-

pitel 2.2) begann erst durch die Aufhebung der Torsperre am 31.12.1860, wodurch sich die gesamte Bevölkerung auch insgesamt auf fast eine Million Einwohner zur Jahrhundertwende entwickelte. Darüber hinaus wurden im Jahre 1937 insgesamt 30 Gemeinden durch das Groß-Hamburg-Gesetz angegliedert. Hieraus kann seitdem erst auch der Begriff „Großstadt“ für Hamburg gelten. Die letzten großen einschneidenden Ereignisse bis heute sind die Bombardierung im zweiten Weltkrieg (im Jahre 1943 wurden 50 Prozent der Stadt zerstört), die große Flut 1962 (315 Menschen starben, 150.000 Menschen waren temporär vom Wasser eingeschlossen) und die Entwicklung als einer der bedeutendster Container-Häfen Europas ab den 1970er Jahren. Zudem befindet sich seit dem Ende der 1990er Jahre die HafenCity im Bau (das gegenwärtig größte städtebauliche Projekt in Europa, 157 Hektar ehemalige Hafentfläche wird umgewandelt) (vgl. ebd.).

Die Stadt Hamburg ist heute die zweit-

größte Stadt Deutschlands (nach Berlin) mit insgesamt 1,7 Millionen Einwohnern in der Stadt und 4 Millionen Einwohnern in der Metropolregion.

2.1.2_Aktuelle Entwicklungstendenzen

Wie einleitend erwähnt, gilt Hamburg beziehungsweise die umschließende Metropolregion gegenwärtig als eine attraktive und anziehende Region für viele Menschen. Zurückzuführen ist dies auf eine gute Lebensqualität in Verbindung mit einem relativ hohen Anteil an Natur (hoher Grünanteil und viel Wasser), der Kulturlandschaft, dem guten Arbeitsmarkt und einem damit zusammenhängenden hohen Einkommensniveau (vgl. HWWI 2010).

Als voraussichtlicher Grund für diese positiv zu bewertende Entwicklung kann das im Jahre 2002 durch den CDU Senat aufgestellte Leitbild „Metropole Hamburg - Wachsende Stadt“ benannt

werden. Dieses Leitbild sollte „Hamburg durch einen Entwicklungsschub wieder zu einer wachsenden und pulsierenden Metropole mit internationaler Ausstrahlung“ entwickeln, um die Behauptung und Attraktivität der Metropolregion im internationalen Vergleich zu sichern. Hierbei sollte das Wachstum ein „gesteuertes und intelligentes Wachstum, ein sogenanntes „Smart Growth“ sein“ und Ausdruck einer gesamtnachhaltigen Entwicklung sein. Wirtschaftspolitische Interessen standen zu diesem Zeitpunkt im Fokus (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2002, S. 4).

Darüber hinaus besaß das aufgestellte Leitbild vier Kernthemen, welche alle eine gewisse Ausrichtung auf den wirtschaftspolitischen Fokus haben. Diese vier Kernthemen sind

- Erhöhung der Einwohnerzahl
- Förderung des Wirtschafts- und Beschäftigtenwachstums
- Erhöhung der Verfügbarkeit von Wohnbau- und Gewerbeflächen
- Steigerung der internationalen Attrak-

tivität und Bekanntheit Hamburgs

Hamburg hatte in den 1970er und 1980er, aber auch noch in den 1990er Jahren mit einem teils erheblichen Bevölkerungsschwund in Folge der Abwanderungen insbesondere durch Familien ins Umland zu kämpfen (Suburbanisierung; vgl. Kapitel 1.1). Die Einwohnerentwicklung ging damals von 1,9 Millionen Einwohnern (im Jahre 1964) auf einen Tiefststand von 1,57 Millionen Einwohnern (im Jahre 1986) vergleichbar mit dem Bevölkerungsstand in der unmittelbaren Nachkriegszeit um 1950 zurück. Durch Zuwanderungen insbesondere aus dem Ostblock (Fall der Berliner Mauer) stieg die Zahl aber bis heute wieder auf 1,7 Millionen Einwohnern (vgl. ebd., S. 13).

Es ist zudem erwähnenswert, dass sich in diesem Leitbild auch konkrete Formulierungen hinsichtlich der Innenentwicklung und auch bezüglich Nachverdichtungen finden. So wurde bei der Aufstellung des Leitbildes im Jahre 2001

schon festgestellt, dass die zwei genannten Themenschwerpunkte wichtige Voraussetzungen sowohl für eine nachhaltige Siedlungsflächenentwicklung Hamburgs sind und der Abzug/Umzug insbesondere von jungen Familien ins Umland durch eine qualitative Aufwertung der Wohnumgebungen und einem Maß halten angesichts der Wohn- und Immobilienpreise gestoppt beziehungsweise gedrosselt werden kann. Die Wertigkeit des Bodens als natürliche, aber sehr begrenzte Ressource im städtischen Raum wurde zudem hervorgehoben (die Siedlungsentwicklung sollte im Dreieck „Arbeit, Wohnen und Natur“ geschehen) (vgl. ebd., S. 24 ff.).

Nach über zehn Jahren seit der Entwicklung des Leitbildes kann ein erstes Resümee gezogen werden. So wurden in der Zeit seit dem Leitbild 74.000 neue Arbeitsplätze geschaffen, in der Hotelbranche verdoppelte sich die Anzahl der Übernachtungen, die Einnahmen aus der Gewerbesteuer (ein Indikator für die Wirtschaftskraft) stiegen ebenso um 50

Prozent, zudem wurden (im Zuge der angestrebten Familienfreundlichkeit der Stadt) die Kita- und Schul-Infrastruktur verbessert (vgl. Peiner 2012).

Kritische Stimmen sehen dieses Leitbild aber gegenwärtig entweder als überholt und erneuerungsbedürftig beziehungsweise unfähig an (vgl. ebd.), oder aber rechtspopulistisch und nicht gesellschaftsfreundlich (Landesarbeitskreis Gegen Rechts der Jusos in der SPD Hamburg o. J.) oder auch als natur- und umweltfeindlich (vgl. NABU o. J.).

Es sollte erwähnt sein, dass überwiegend positive Entwicklungen (in gesamtstädtischer Hinsicht) der Stadt innerhalb der letzten Jahre auf das Leitbild zurückzuführen sind. Die Vorgaben beziehungsweise Ambitionen hinsichtlich der Innenentwicklung wurden aber kaum getroffen. So zeigt sich eine sehr angespannte Situation im Wohnungsmarkt.

2.1.3_Wohnen und Leben in Hamburg

Wie schon mehrmals angemerkt ist vor dem Hintergrund der Forschungsfrage dieser Arbeit insbesondere die Wohnungssituation von Bedeutung.

Innerhalb der letzten Jahre verschärfte sich die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum. Insbesondere in den beliebten Stadtteilen Ottensen, Eimsbüttel, St. Pauli, St. Georg und Winterhude (alles Innenstadtteile mit einem hohen Anteil an gründerzeitlicher Wohnbebauung) überstieg die Nachfrage das Angebot, wodurch die Mietpreise gestiegen sind. Einige Wanderungsbewegungen und vor allem Verdrängungsprozesse zum Nachteil der alten Bevölkerungsstruktur durch Gentrifizierungsprozesse vollzogen sich (vgl. Iken 2013).

Ein weiterer Grund ist, dass seit ungefähr 10 Jahren nicht genügend neuer Wohnraum geschaffen wurde. Zur Entspannung dieser Situation hatte der

gegenwärtig führende SPD-Senat ein Wohnungsbauprogramm beschlossen, welches in einem Bündnis mit der Wohnungswirtschaft das Ziel verfolgt, jährlich rund 6000 Wohnungen insgesamt pro Jahr neu zu bauen. Von diesen 6000 Wohnungen sollten 2000 Einheiten geförderte Wohnungen sein. Dieses Wohnungsbauprogramm knüpft an die ressortübergreifende Gesamtstrategie des Vorgängersensats aus dem Jahre 2009, welche einen Wohnungsbauentwicklungsplan unter Beteiligung der Wohnungswirtschaft vorsah. Der Orientierungsrahmen von 6000 Wohnungen geht zurück auf den Höchststand des Wohnungsbaus pro Jahr, welcher letztmalig im Jahre 2000 erreicht wurde. Seitdem lag der Wohnungsbau in einem Mittel von circa 3800 Einheiten. Da die jeweiligen Bezirke die Verantwortung für die Schaffung und Durchführung des Wohnungsbaus inne haben, wurde der Vertrag des Wohnungsbauprogramms gemeinsam zwischen Senat und Bezirken verhandelt. Die Bezirke haben seitdem Wohnungsbaupotenzial-

flächen ausgewiesen, auf denen schnellere Genehmigungen möglich gemacht werden (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg - Bezirksamt Eimsbüttel 2011, S. 8).

Die ersten Zahlen seit dem Beschluss über das Programm 2011 erscheinen vielversprechend. Laut Statistik entstanden im Jahre 2011 insgesamt 6811 neue Wohnungen, im Jahre 2012 insgesamt 8731 und im Jahre 2013 (Januar bis September) insgesamt schon 7233 neue Einheiten. Die Problematik dieser Statistik liegt jedoch im Detail: die benannten Zahlen stehen nämlich nicht für gebaute Wohnungen, sondern lediglich für bewilligte Baugenehmigungen (vgl. Lettgen 2013).

Trotzdem erscheinen diese Entwicklungen schon einen Anstoß zu geben: ersten Meldungen zufolge gibt es eine minimale Entspannung auf dem Markt.

Die Mietpreise liegen in Hamburg im deutschlandweiten Vergleich trotzdem mit einem Durchschnitt von 12,06 Euro

(30 Quadratmeter) beziehungsweise 10,59 Euro (100 Quadratmeter) weit über dem deutschlandweiten Vergleich (8,52 Euro / 30 Quadratmeter und 6,87 Euro / 100 Quadratmeter) (vgl. Wohnungs-In-fobörse GmbH 2013).

Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich die Lage (auch im Zusammenhang mit dem stetigen Bau neuer Wohnungen) auf dem Hamburger Wohnungsmarkt innerhalb der nächsten Jahre entwickeln wird.

2.2_Eimsbüttel - vom Dorf zum städtischen Wohngebiet

Der Ort Eimsbüttel (damals noch „Elmersbotele“ beziehungsweise „Eymersbuttele“ später dann „Eymersbutle“ genannt) ist seit dem 13. Jahrhundert bekannt. Bis ins 19. Jahrhundert war das Dorf nebst kleinerer geschichtlicher Interventionen fest in der Hand verschiedener Kloster, wobei vom Zeitraum der Reformation beginnend (1531)



Abb. 9: Verortung des Stadtteils

bis zum 19. Jahrhundert die Ortschaft größtenteils in kirchlichem Besitz der „milden Stiftung ‚Kloster St. Johannis‘“ war. Diese Stiftung stellte eine Art Zusammenschluss des „Nonnenklosters zum Herwardeshude“ mit dem „Dominikanerkloster St. Johannis“ dar (Schmal 1996, S. 6).

Verwaltungstechnisch unterstand Eimsbüttel neben anderen Orten wie Eppendorf und Winterhude somit der „Jurisdiktion und der Polizeigewalt der Klosterbehörde und unterschied sich sowohl bezüglich der Eigentums- und Hypothekenverhältnisse wie auch hinsichtlich der Stellung der Bewohner beträchtlich nicht nur von den städtischen Verhältnissen, sondern auch von der Rechtslage der übrigen Landesgebiete des Staates“.

Im Jahre 1826/1832 wurde Eimsbüttel der Stadt Hamburg aufgrund eines neu beschlossenen Gesetzes aus dem Jahr 1826 des Rates und der Bürgerschaft übertragen, welches vorsah, „allen Stiftsbehörden die Verwaltungsrechte über

ihre Ländereien zu entziehen und sie dem Hamburger Staat zu übertragen“ (ebd.).

Dem Hamburger Stadtgebiet wurde Eimsbüttel endgültig 1894 als „Stadtteil“ eingegliedert.

Der Stadtteil selbst bildet mit weiteren Dörfern (Lokstedt, Schnelsen, Nienendorf, Stellingen, Eidelstedt) beziehungsweise mit Stadtteilen (Harvestehude und Rotherbaum sowie Hoheluft-West) seit 1949/1951 im Rahmen der Revision der Gebietseinteilung den hierbei neu geschaffenen und gegliederten Bezirk Eimsbüttel (vgl. ebd., S. 6).

Bis zu diesem Zeitpunkt war die Bedeutung Eimsbüttels keine Große; besonders einschlagende Ereignisse sind bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts zumindest nicht bekannt beziehungsweise dokumentiert. Lediglich besteht die Annahme, dass die Bauern die Hamburger Städter mit einer größeren Bandbreite an landwirtschaftlichen Produkten versorgten, wobei hier insbesondere Milch eines der Hauptgüter war (vgl. ebd., S. 7 ff.).

Neben dieser Tatsache erfuhr die Ortschaft im 16. Jahrhundert Erwähnung hinsichtlich des Wohnsitzes einiger vornehmer Hamburger, was zu der

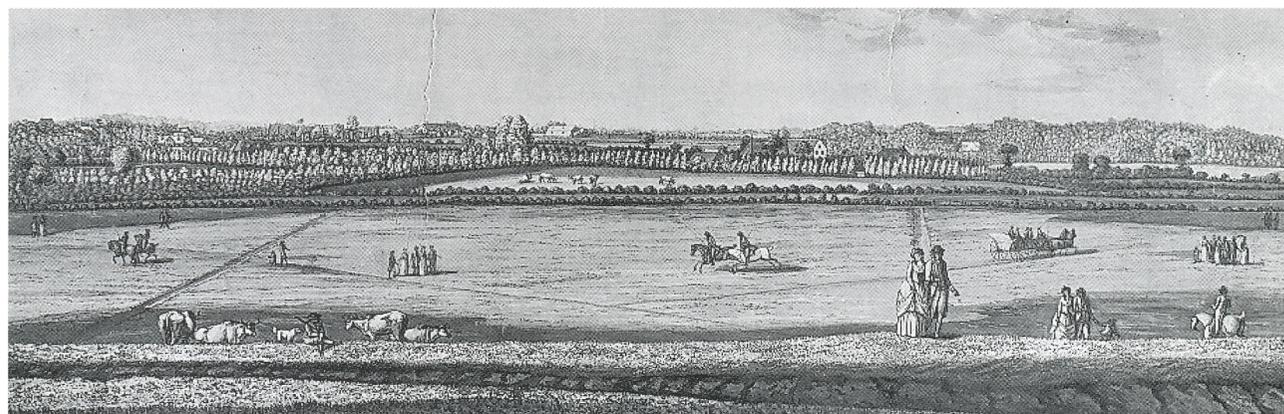


Abb. 10: Eimsbüttler Lustdörfer (1796)

Bezeichnung „Lustdorf“ führte. Der Begriff war hierbei der Tatsache geschuldet, dass diese Bürger größere Parkanlagen zum Verweilen anlegten; und eben nicht alle damaligen Freiflächen der Landwirtschaft zugeordnet wurden (vgl. ebd., S. 9).

Die städtebauliche Entwicklung Eimsbüttels folgte einem normalen Prozess von dem kleinen Dorf hin zu dem heutigen Stadtteil. Die Einwohnerzahl stieg dabei von einer sehr geringen Zahl (ungefähr 300 Menschen) im Jahre 1800 innerhalb dieses einen Jahrhunderts auf über 46.000 an. Der Höhepunkt der Einwohnerentwicklung war kurz vor Beginn des ersten Weltkrieges mit 130.000 Einwohnern. Gegenwärtig zählt der Stadtteil eine Einwohnerzahl von 55.000 Menschen, was bei einer Gesamtfläche des Stadtteils von 3,2 Quadratkilometern eine Einwohnerdichte von mehr als 17.000 Einwohnern

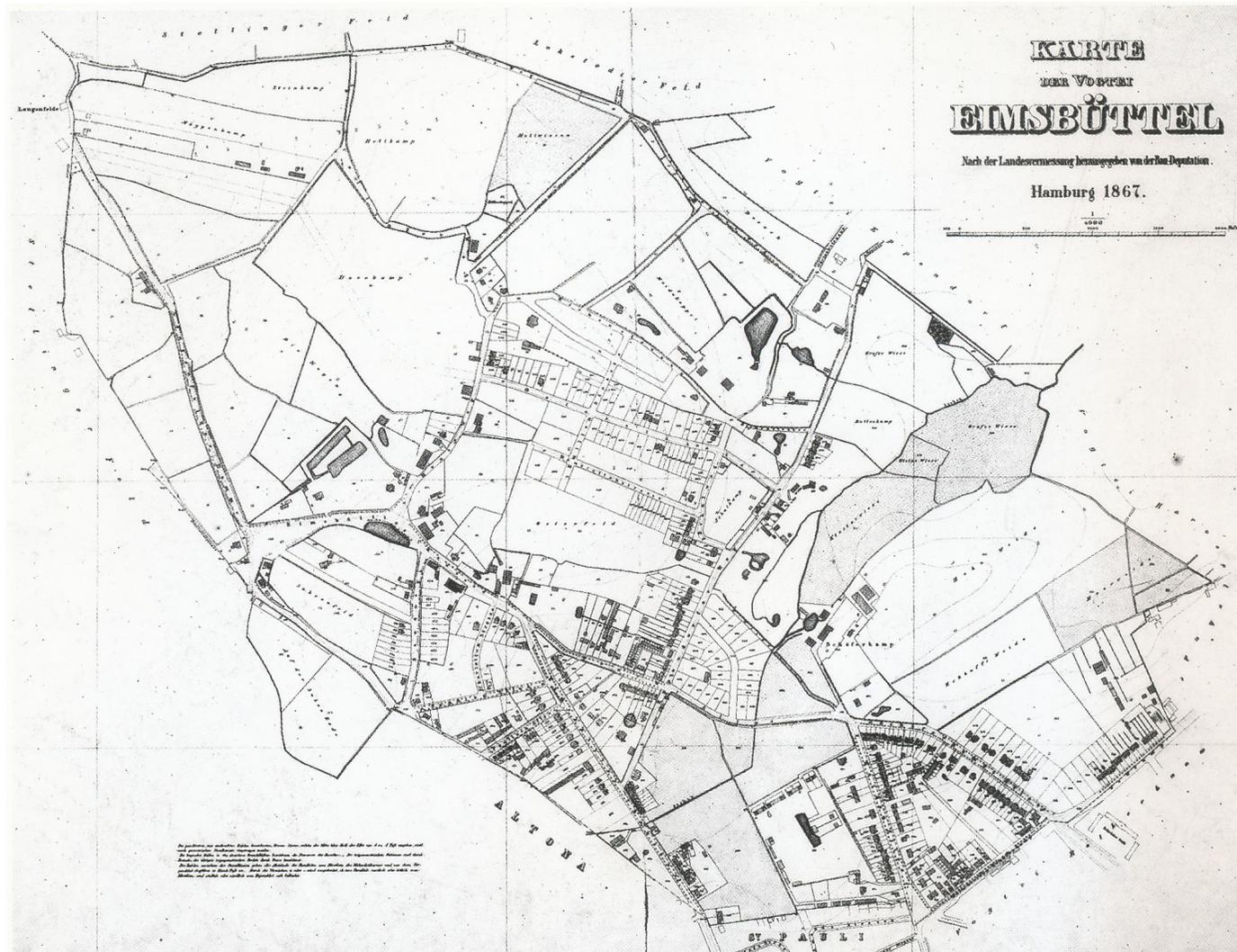


Abb. 11: Karte von Eimsbüttel (1867)

pro Quadratkilometer ausmacht. Wie schon weiter oben erwähnt ist dies gegenwärtig die höchste Dichte im Ham-

burger Stadtgebiet (vgl. ebd., S. 7 ff.).

Der wesentliche Hauptgrund für den



Abb. 12: Karte von Eimsbüttel (1914)

dramatischen Einwohneranstieg innerhalb eines Jahrhunderts (1800 - 1900)

war zum Einen die stetige Öffnung der Stadttore Hamburgs 1861 und der somit

verbundenen Möglichkeit, nunmehr auch außerhalb der Stadt ohne Einschränkungen zu wohnen. Zum Anderen wurden zu eben dieser Zeit auch im „damals noch St. Pauli zugehörigen Teil des Eimsbüttler Schanzenviertels wie auch am Rand der Vogtei Rotherbaum gleichzeitig bereits der Bau von Hinterhaus-, Fabrik- und Gewerbeanlagen“ begonnen. Hierbei entstanden relativ schnell erste Etagen- und Hinterhausanlagen (vgl. ebd., S. 12).

Ein weiterer Grund des Zuwachses Wohnungssuchender wurde bedingt durch den wegen des Baus der Speicherstadt erfolgten starken Abbruch von Wohnungen für 24.000 Menschen, wodurch Eimsbüttel selbst (aber auch andere umliegende Stadtteile) diese relativ zügige Verdichtung erfahren (vgl. ebd., S. 13).

Bis 1914 füllten sich viele restliche Flächen im Stadtteil mit Etagenwohnbauten, was sich bis zum Jahre 1920 na-

hezu komplettierte. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren ungefähr 50 Prozent des Eimsbüttler Wohnungsbestandes zerstört. Der Wieder- und Neuaufbau der meisten zerstörten Gebiete bis 1963 entstand auf der Basis des Generalaufbauplans von 1947, des Aufbauplanes 1950 sowie den daraus resultierend weiterentwickelten Detailplänen für die verschiedenen Quartiere. Der Aufbau fand weitestgehend unter der Prämisse der „Charta von Athen“ statt, was eine „Auflockerung der Wohngebiete; [generell eine] Gliederung der Stadtteile durch Grünzüge, Wasserläufe, Ausfallstraßen etc. und [einer] Durchlüftung und Belichtung der Wohnungen“ zur Folge hatte (vgl. ebd., S. 14).



Abb. 13: Verortung der Parks (inkl. Norden)

3._Das Grün im Stadtteil - der Grünzug Eimsbüttels und die verschiedenen Parks

In Anbetracht der beiden theoretischen und historischen Kapitel wird im folgenden mit der Analyse aller Parks begonnen. Diese Bestandsaufnahme beinhaltet eine stadträumliche Verortung, eine Kartierung der Parks und angrenzenden Bereichen im Quartier sowie den gegenwärtigen Dichtemaßen und dem geschichtlichen Hintergrund. Zudem wird beim Henry-Vahl-Park die Idee sowie die Konzeption zur Neugestaltung erläutert.

3.1_Der Henry-Vahl-Park

3.1.1_Gegenwärtige Gestalt

Wie zu Beginn der Arbeit schon erwähnt, erstreckt sich der Henry-Vahl-Park als eine langgezogene Grünfläche innerhalb einer gestreckten Hinterhof-Situa-

tion parallel zur Osterstraße. Städtebaulich besteht das unmittelbare Umfeld aus einem hohem Teil an viergeschossigen Gründerzeitquartieren, welche größtenteils aus Wohnungsbau bestehen und von denen der Park selbst auch zum größten Teil rückseitig gesäumt wird. Die U-Bahn-Station „Osterstraße“ liegt in unmittelbarer Nähe, wodurch dieser Teil der Osterstraße auch als eine Art Zentrum für den Stadtteil funktioniert und eine hohe Dichte an Nahversorgungs-Gewerbe aufweist.

Der Park selbst ist über zwei Öffnungen in der Blockrandstruktur erreichbar, wobei beide Öffnungen von außen relativ schwer zu erkennen sind. Da der Park auch nicht direkt an den Blockrand heranreicht wirkt die Zugangssituation zusätzlich irritierend. So führt der Zugang über die westliche Öffnung zual-lererst über einen kleinen Parkplatz, welcher zusätzlich eine Einfahrt für eine Tiefgarage besitzt. Eine stetig leichte Frequenz an Ein- und Ausfahrten ist der Fall. Erst dahinter beginnt der eigentliche Park mit seiner Ankündigung durch

ein grünes Schild und einem kleinen Weg. Auf der östlichen Seite sieht die Situation ähnlich aus: Die Eingangssituation beginnt ebenfalls mit einigen Stellflächen für Autos und einem kleinen Weg an der Seite, welcher in den Park führt. Angekündigt wird der Park auf dieser Seite ebenso mittels eines grünen Schildes, welches jedoch schon wesentlich weiter vorne direkt am Eingang neben den Stellflächen zu finden ist.

Die Gestaltung des Parks ist schlicht gehalten. Neben dem zentralen Weg, der einmal quer durch die Grünfläche führt, befindet sich noch eine Sandfläche mit einem kleineren Spielgerüst für Kinder. Einige Bänke säumen den Fußweg. Im Hinterhof und somit auch teilweise in dem Park selbst stechen zwei Gebäude hervor, wobei es sich bei dem ersten Gebäude um die „Villa Lupi“ und bei dem zweiten um ein Wohngebäude handelt. Die „Villa Lupi“, ein ehemaliges Kunstforum welches gegenwärtig noch teilweise bewohnt ist, steht links direkt neben dem östlichen Eingang zum Park

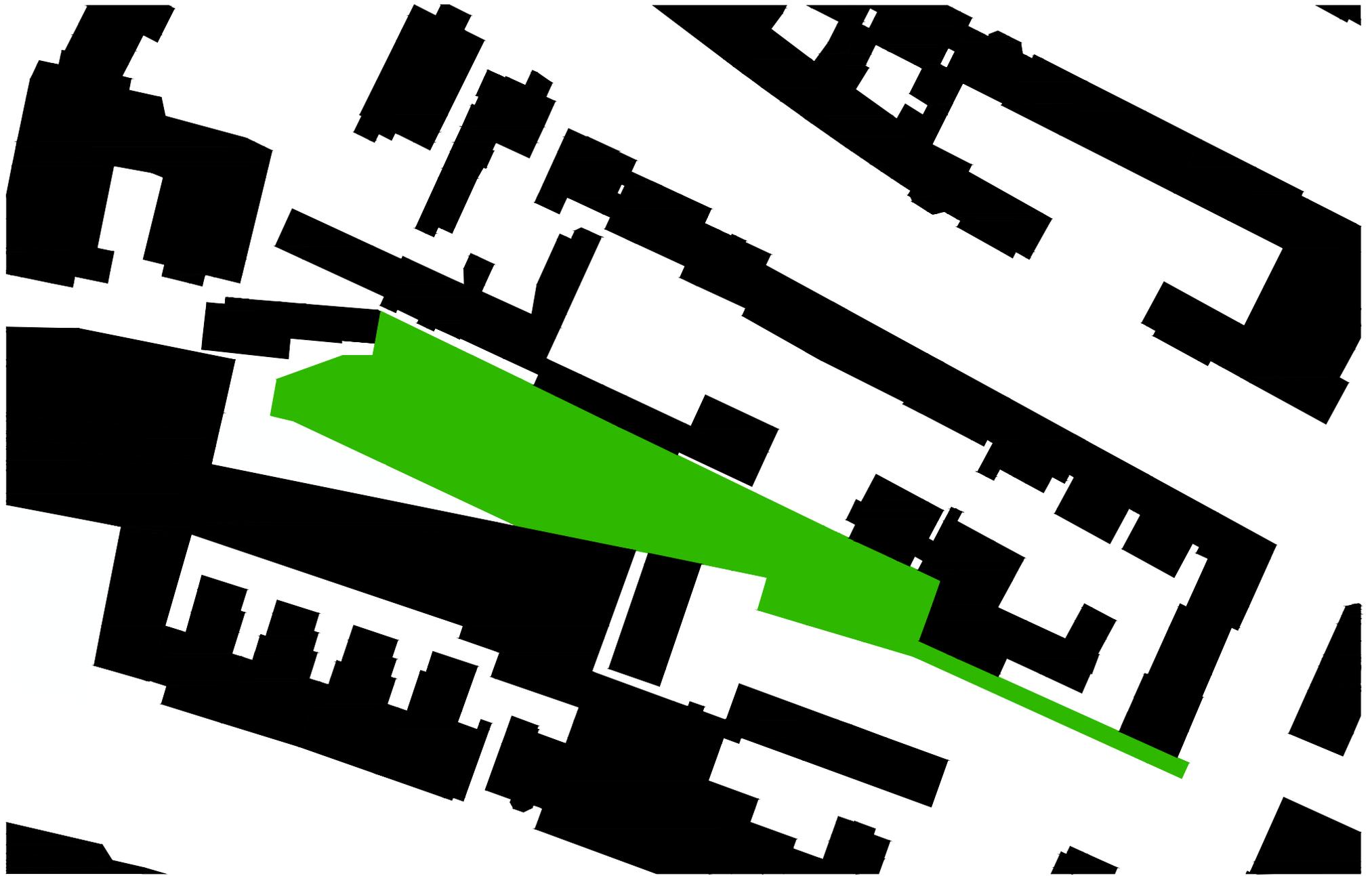


Abb. 14: Schwarzplan Henry-Vahl-Park



Abb. 15: Henry-Vahl-Park (Frühling, ohne Grün)



Abb. 16: Henry-Vahl-Park (Sommer, mit Grün)

hinter dem Parkplatz. Das erwähnte Wohngebäude wiederum ist zentral im Park gelegen. Durch die quergestellte Lage des Gebäudes wird dieser stark angeschnitten und somit wird an diesem Punkt eine nur wenige Meter breite Durchgangssituation erzeugt.

3.1.2_“Ein Park auf Abwegen“

Da Eimsbüttel vor dem zweiten Weltkrieg eine besonders hohe Einwohnerdichte aufwies, war auch das Parkareal vor dem Krieg und ebenso danach von starker Bebauung geprägt, obgleich es bis zu diesem Zeitpunkt kein öffentlich zugängliches Parkgelände gab. In den 1970er Jahren wurde mittels einer Neufassung des Bebauungsplans die Parkanlage planungsrechtlich verankert. Der Hintergrund hierfür war der Mangel an öffentlichen Grün- und Freizeitsbeziehungsweise Erholungsflächen (vgl. Interview A 2013).

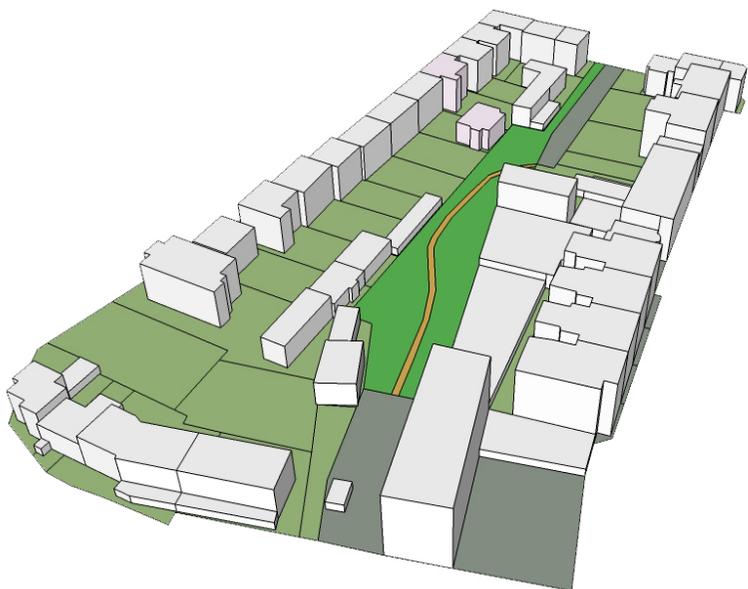
Erwähnenswert ist jedoch, dass bereits zu diesem Zeitpunkt der Bebauungs-

plan neben den beiden erwähnten Eingängen noch einen dritten Eingang vorsah, welcher mittig gelegen von der Osterstraße direkt in den Park führen sollte. Aufgrund von Bestandsbauten in Form alter Lagerhallen wurde dieser Zugang jedoch nie realisiert, da es zum Zeitpunkt der Planaufstellung Schwierigkeiten hinsichtlich des Rückbaus von Bestandsgebäuden gab und die Stadt Hamburg generell ihre rechtlich gesicherten Enteignungsfähigkeiten nicht ausschöpfte. Die Lagerhallen gehören der Sprinkenhof AG, welche überwiegend stadteigene Gebäude verwaltet. Ein Verkauf der Hallen war damals kurzzeitig im Gespräch, scheiterte jedoch an einem geeigneten Folgekonzept. Dies führte dann auch dazu, dass der Henry-Vahl-Park in seiner festgesetzten Form nach Bebauungsplan nie vollständig realisiert wurde (vgl. ebd.).

Anfang der 1990er Jahre wurde der Park durch eine Initiative des Bezirks unter der Prämisse einer größeren Familienfreundlichkeit in Zusammenarbeit mit

Anwohnern neu gestaltet. Der Park fiel durch eine darauf folgende starke Nutzung durch verschiedene Bevölkerungsgruppen in den 1990er Jahren positiv auf. Bei der Umgestaltung wurde auch ein Wasserspiel errichtet, welches aber einige Jahre später wieder abgebaut wurde. Der Grund hierfür ist nicht offiziell bekannt, es existieren jedoch Mutmaßungen hinsichtlich der nicht gesicherten weiteren Finanzierung dieser Anlage (vgl. beweg-die-stadt.de 2012).

Nach einer kurzzeitigen Renaissance des Parks fiel die Akzeptanz jedoch wieder merklich ab. Innerhalb der letzten Jahre häuften sich Beschwerden bezüglich des Parkzustandes, welche sowohl von Anwohnern als auch von Spaziergänger, Gewerbetreibende und Dienstleistern geäußert wurden. Ein wesentlicher Grund für den Abfall der Popularität könnte die erwähnte Entfernung der Wasserpumpe samt Rutschbahn sein, wobei dies aber eher als Vermutung gewertet werden kann, da es ansonsten keine weiteren Studien



beziehungsweise Berichte zu dieser Entwicklung gibt (vgl. ebd.; Vitt 2013).

In Anbetracht der genannten Informationen zum Henry-Vahl-Park muss angemerkt werden, dass diese ihren Ursprung in dem Interview mit dem Abteilungsleiter „Wirtschaft, Bauen und Umwelt“ des Bezirksamts Eimsbüttel sowie in Zeitungen haben. Wissenschaftliches beziehungsweise historisches Material explizit zum Henry-Vahl-Park war nicht

Abb. 17 - 18: Ansichten

aufzufinden.

3.1.3_Zukünftige Konzeption

Die Idee für eine Umgestaltung des Henry-Vahl-Parks folgte einer ursprünglich anderen: So ging es zu Beginn der Entwicklungsplanung des Gebiets darum, eine Quartiersgarage zu schaffen und diese unter den Park zu legen, da in Eimsbüttel ein enormer Parkplatzmangel besteht. Da für die angedachte Größe der Garage das Areal komplett geöffnet werden müsste, lag die Idee nahe, den Park neu zu gestalten und ihn gegebenenfalls auch im gleichen Zug aufzuwerten. Sowohl der Investor als auch der Architekt sind von dieser Idee überzeugt, da eine Reaktivierung durch eine Neugestaltung Qualitäten des Parks als innerstädtische grüne Freifläche fördern könnte (vgl. Interview C 2013).

Zudem besteht die Idee eines Nutzungskonzeptes, welches eine gastronomische und eine kulturelle Nutzung als



Abb. 20: Grundstücksplan Henry-Vahl-Park

Schwerpunkt vorsieht. Diese Mischung soll als Anziehungspunkt fungieren und sich auch baulich bemerkbar machen, indem in Verknüpfung mit der Villa Lupi

ein weiteres Gebäude in Form eines zweistöckigen Pavillons geschaffen werden könnte.

Die gesamte Konzeption zur Reaktivier-



Abb. 21 - 24: Konzeptphasen Henry-Vahl-Park



Abb. 25 - 33: Eindrücke Henry-Vahl-Park

ung des Areals um den Henry-Vahl-Park sieht neben der Quartiersgarage und dem angesprochenen gastronomisch-kulturellen Wunschkonzepts des Investors auch eine Nachverdichtung auf der südlichen Seite vor. Neubauten sollen innerhalb mehrerer Konzeptphasen entstehen, was im gleichen Zug auch einen Abriss einiger Bestandsgebäude mit sich ziehen würde. Das Ziel der Entwicklung ist darüber hinaus eine Aufwertung beider Eingangssituationen und der Schaffung des weiter oben erwähnten dritten Weges aus dem Bebauungsplan von 1970. Alle drei Wege würden dann mit pavillonartigen Neubauten überdacht werden (vgl. ebd.).

Zur Realisierung des Vorhabens ist der Investor gegenwärtig dabei, die Schlüssel-Grundstücke sowohl von privaten Eigentümern als auch von der öffentlichen Hand zu erwerben. Die Grünfläche der Stadt Hamburg gilt gegenwärtig schon als verkauft, wobei das Grundstück selbst Auflagen hinsichtlich einer weiteren öffentlichen Nutzung hat. So

muss der Investor den Park weiterhin für die Öffentlichkeit offen halten und auch für die Sauberkeit sorgen. Der Abstimmungsprozess mit dem Bezirksamt ist noch nicht abgeschlossen, da einige Variationsmöglichkeiten noch zur Debatte stehen. Konkret handelt es sich hier um Feinheiten der vorliegenden Konzeption (vgl. ebd.; Interview A 2013).

In Anbetracht des gesamten Vorhabens fällt auf, dass es grundsätzlich ein sehr ambitioniertes Projekt ist. Im Hinblick auf die verschiedenen Eigentümer, deren Grundstücke angrenzend am Park liegen und die somit unmittelbar betroffen sind; sowie der hohen baulichen Dichte, die durch die Nachverdichtung resultieren könnte sind Zweifel an der kompletten Umsetzbarkeit auch in erster Linie durch das Bezirksamt vorhanden. Zudem müssen noch Fragen hinsichtlich Partizipation und Bürgerbeteiligung geklärt werden (vgl. Interview A 2013). Hierüber wird im Kapitel 5 nochmals drauf eingegangen.

3.2_Der Grünzug Eimsbüttels

3.2.1_Die grüne Lunge von Eimsbüttel

„Schafft ‚Parkanlagen in Kinderwagenentfernung‘, möglichst zusammenhängende Grünzüge mit Wanderwegen, damit der Großstädter wenige Schritte von seiner Haustür entfernt, längere Zeit im Grünen spazieren gehen kann!“

Aufgrund der historischen Entwicklung Eimsbüttlers war der Stadtteil nicht als „Grüne Oase“ bekannt. Der oben erwähnte Spruch ist einer Zeitung (die „Eimsbütteler Blätter“) entnommen, welche die Vorstellung des Projektes „Eimsbütteler Grünzug“ durch Otto Linne und Fritz Schumacher thematisierte und im Januar 1957 erschien (vgl. Salomon 2000, S. 163).

Der Wiederaufbau des nach dem zweiten Weltkrieg teilweise zerstörten Stadtteils bot die Chance, das „graue Eimsbüttel“ mit einer grünen Lunge zu versehen.



Abb. 34: Schwarzplan des Grünzugs

So standen alle stadtplanerischen Tätigkeiten im Zeichen des grünen Freiraums; „Schlitzbauten mit finsternen Hinterhöfen galt es verschwinden zu lassen“ und die Trümmerflächen sollten so gut es geht frei gehalten werden, so dass ein gesundes Wohnen gewährleistet wird (vgl. ebd., S. 164).

Der Eimsbütteler Grünzug ist also als eine Parklandschaft erdacht worden, welche sich von der Apostelkirche Nordwestlich des Zentrums Osterstraße beginnend über den Unna-Park hinweg zieht und von dort aus Richtung Wehbers Park an das Kaiser-Friedrich-Ufer münden sollte, um von da an bis zum Endpunkt Hohe- luftbrücke parallel zum Isebek-Kanal zu laufen.

Neben dem Unna-Gelände (Kapitel 3.3) und Teile des Wehbers Park (Kapitel 3.4) mussten 40 weitere Grundstücke für dieses Vorhaben angekauft werden, was sich bis Mitte der 1960er Jahre hinzog, wofür einige stadteigene Grundstücke zu Gunsten der Landschaft auch eing-

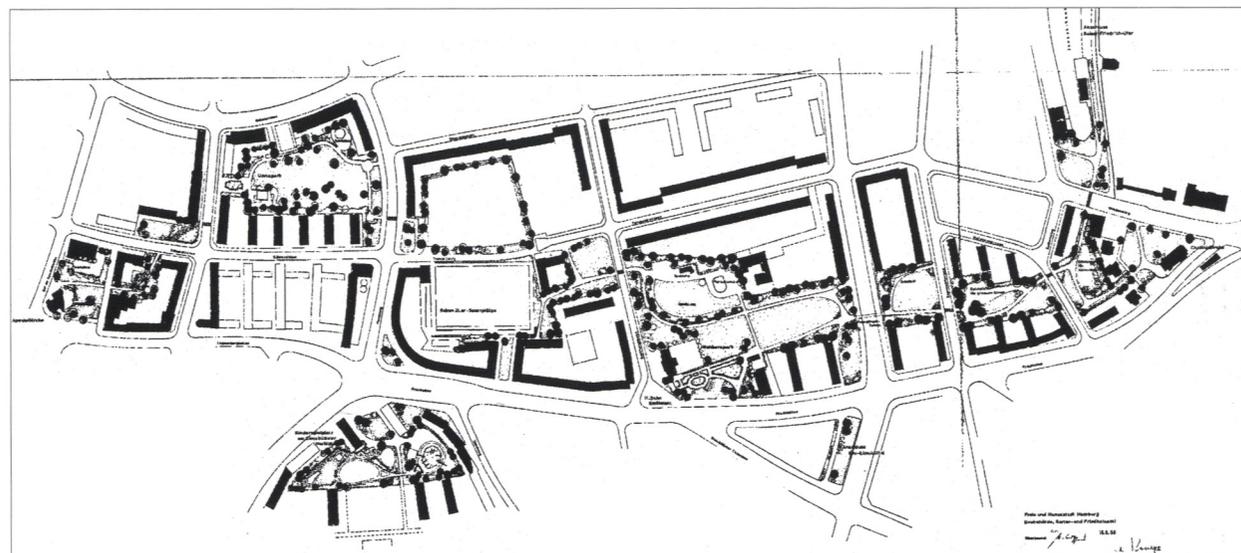


Abb. 35: Konzept Grünzug (um 1950er Jahre)

etauscht wurden. In den Jahren 1957 bis 1959 wurde das Stück Apostelkirche - Eppendorfer Weg vollendet, und in der Zeit zwischen 1960 bis 1964 wurde der Grünzug schließlich komplettiert. Der Plan selbst erfuhr einige Modifikationen beziehungsweise Abweichungen. So wurde der Abschnitt an der Meißnerstraße größer als geplant realisiert, da ein kurzer und häufig ausgetrockneter Abschnitt des Isebekkanals zugeschüttet wurde. Außerdem wurde die Idee einer weiteren Trockenlegung des Kanals neben dem Sommerbad fall-

en gelassen. Die großen Freiräume, die der Park zu dieser Zeit bot, veränderten sich jedoch im Laufe der Jahre. Mehrere kleine Nachverdichtungen führten zu einer Verengung. Darüber hinaus blieb das durchgehende Landschaftsband nicht lange bestehen, da die Hamburger Politik Ende der 1960er Jahre aufgrund der Priorisierung des Leitbildes hin zu einer „Autogerechten Stadt“ mithilfe des Neubaus des Doormannsweg paradoxerweise die Grünpolitik konterkarierte und dieser Straßenzug somit den Grünzug auf Höhe des Wehbers Park

durchschnitt. Seitdem besteht dort eine Unterbrechung und kann nur mittels einer Ampel überquert werden, welche zudem noch entfernt vom eigentlichen Grünzug angelegt ist. Zwar wurde jahrelang über einen Fußgängertunnel diskutiert, realisiert wurde dieser aber nicht (vgl. ebd., S. 164).

Der Grünzug in seiner heutigen Gestalt ist aber nach wie vor trotz genannter Einschnitte erlebbar.

3.3_Der Unna-Park

3.3.1_Gegenwärtige Gestalt

Der Unna-Park liegt als größere Grünfläche in einer halben Hinterhofsituation parallel zum westlichen Teil der Osterstraße südlich unterhalb dieser. Zudem wird der Park durch die Straßen Heußweg, Sillemstraße und Schwenckestraße begrenzt und besitzt somit eine relativ gleichmäßige Form. Gesäumt wird der Park von der Seite der Osterstraße aus durch mehrere Baukörper, welche zusammen genommen einen längeren Riegel formen und damit auch die Geräuschkulisse der Osterstraße gedämpft wird. Auf der südlichen Seite des Parks stehen insgesamt sechs Zeilenbauten in einem regelmässigen Abstand quer. Die Wohngebäude sind durch eine dichte Baumbepflanzung von der großen Grünfläche abgegrenzt. Zusätzlich befindet sich ein größerer Hügel vor den Zeilenbauten, auf dem sich weitere Bäume befinden. Auf der westlichen und östlichen Seite befinden

sich die Zugänge, wodurch auch eine stärkere Öffnung der Gebäudestruktur ersichtlich ist. Der Park reicht an beiden Seiten bis an die anliegenden Straßen heran und wird durch Büsche und einigen Bäumen beidseitig abgegrenzt. Zusätzlich befindet sich eine Öffnung zu der Osterstraße hin durch eine Lücke des Gebäuderiegels. An allen drei Öffnungen sind die grünen Schilder zu finden, welche den Park und teilweise auch die Geschichte dessen ankündigen. Der Park ist Teil des Grünzuges Eimsbüttel und besitzt somit einen Sandweg, welcher von der westlichen Seite kommend relativ nah an der nördlichen Seite des Parks am Gebäuderiegel lang führt und mit dem mittig gelegenen Abzweig in die Osterstraße weiter auf die östliche Eingangssituation herausführt.

Die Gestalt des Parks wird von einer großen Grünfläche dominiert. Neben dem beträchtlichen Baumbestand und dem Hügel auf der südlichen Seite (an den Zeilenbauten) besitzt der Park ein einladendes Entree mit Bänken. In



Abb. 36: Schwarzplan Unna-Park



Abb. 37: Unna-Park im Frühling (ohne Grün)



Abb. 38: Unna-Park im Sommer (mit Grün)

diesem Bereich wird jedoch fehlende soziale Kontrolle durch Alkoholkonsumierende Gruppen sichtbar. Desweiteren hat der Park einen Spielplatz in der nordöstlichen Ecke. Die Landschaftsgestaltung wirkt grundsätzlich harmonisch und einladend und trotz dem Anschein von fehlender sozialer Kontrolle ist der Park tagsüber stark von Spaziergängern und Eltern mit spielenden Kindern geprägt.

3.3.2_“Von einer Dermatologie zu einem neuen Lebensgefühl“

„Das Wunder von Eimsbüttel. Von den grauen Vorstadtlums zur modernen Stadt im Grünen“ (Salomon 2000, S. 163)

Der Unnapark wurde erst nach dem zweiten Weltkrieg zu einem öffentlichen Park. Der Name des Parks leitet sich von der Familie Unna beziehungsweise dem Hamburger Dermatologen Dr. Paul Gerson Unna ab. Dieser erwarb



Abb. 39: Unna-Park vor der Zerstörung das Grundstück des Parks im Jahr 1883 für seine Hautpraxis, welche er bis dahin in der Innenstadt Hamburgs betrieb. Das „Unnasche Institut“ war zu diesem Zeitpunkt eine renommierte Anstalt zur Behandlung von Haut- und Geschlechtskrankheiten. Der Ruf der Forschung Unnas war zwischenzeitlich so gut, dass 1920 Überlegungen angestellt wurden das Laboratorium in Eimsbüttel (welches schon aus mehreren Gebäuden sowohl im Parkinneren als auch aus Einrichtungen an der Osterstraße und am

Heussweg bestand) einem Universitätsinstitut gleichzustellen. Zu dieser Zeit galt der Unnasche Park als kleine Attraktion für die Stadtteilbewohner, da sich in dem Park eine Quarantänestation für Leprakranke befand. Der Klinikgründer selbst sowie seine drei Söhne hatten ihren Wohnsitz auf das Gelände verlegt und die Familie hatte in Eimsbüttel aufgrund eines größeren Engagements in verschiedenen Bereichen einen bis dato guten Ruf (vgl. ebd., S. 159 ff.).



Abb. 40: Unna-Park (neues Konzept)



Abb. 41: der neue Unna-Park

Die Stadt hatte bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges insgesamt zwei Mal (in den 1920er und 1930er Jahren) versucht, das gesamte Grundstück anzukaufen. Die Verhandlungen scheiterten jedoch in beiden Fällen. Es kann durchaus als schicksalsträchtig gewertet werden, dass der komplette Klinikkomplex inklusive aller Gebäude im Juli 1943 während des zweiten Weltkrieges bei einem Luftangriff nahezu komplett zerstört wurde. Die Geschichte der Familie Unna nahm darüber hinaus auch schon zu den Anfängen des Krieges eine tragische Wendung, da Dr. Unna ein deutscher Jude war und dieser Fakt zu erheblichen

Einschränkungen hinsichtlich der Tätigkeiten der drei Söhne führte. Die Stadt kaufte schliesslich nach einem größeren Interessenkonflikt den größten Teil des Parkgeländes im Jahre 1949 auf. Der Konflikt selbst stand unter dem Schatten des Schicksals der Familie Unna und deren Behandlung zur Zeit des Nationalsozialismus. Hinzu kam, dass der von der Stadt beauftragte Makler mit Hinblick auf die Historie der Fläche zwar eine angemessene Neubebauung vorschlug; dies die Planer jedoch keineswegs im Sinn hatten - eher sollte die große Fläche zu einem schönen Park umgewandelt werden. Und da Park-

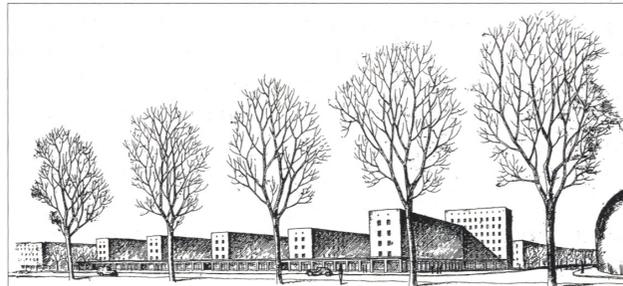


Abb. 42: Leitbild der 1950er Jahre (Zeile)

und Grünflächen aber zu dieser Zeit kaum einen großen Verkaufswert hatten, schlug die Stadt der Familie Unna einen Kaufpreis von 7 DM pro Quadratmeter vor, ein Preis, welcher moralisch stark an der humanitären Grenze kratzte. Die Familie Unna nämlich hatte neben ihrer geschilderten Situation zusätzlich noch mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen und verweigerte dieses Angebot sofort. Schlussendlich willigten die Erben wenig später dann aber der „Notwendigkeit“ geschuldet doch ein, diesmal jedoch zu einem „angepassten Preis“ von 10 DM pro Quadratmeter (vgl. ebd., S. 160).

Da der Park noch zwei Bunker beinhaltete, verzögerte sich die Neuplanung für einen öffentlichen Park weiter. Der Bunker im Garten des Heußweg 21 war unterirdisch angelegt und teilweise beschädigt. Der heutige Hügel auf der südlichen Seite des Parks zeugt noch von diesem Relikt: Der Bunker wurde zugeschüttet und mit Birken neu bepflanzt. Der zweite Bunker war jedoch im Boden versenkt und konnte nur unter Schwi-

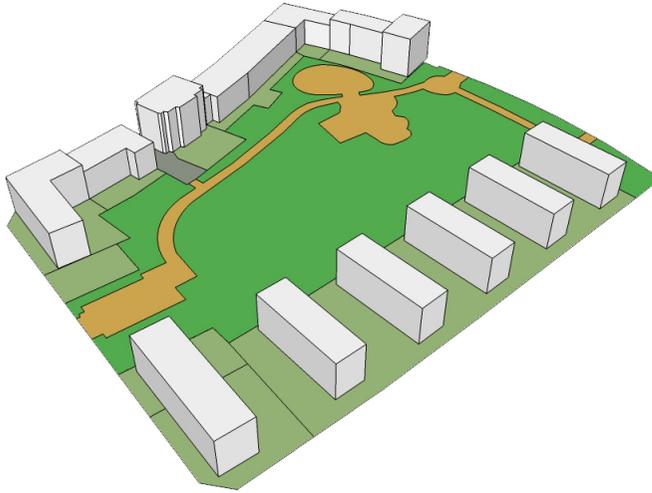


Abb. 43: Ansicht

erigkeiten entfernt werden, weshalb ein kleiner Teil noch vorhanden ist und seitdem als Fundament für den Durchgang zur Osterstraße dient. Weiterhin gab es noch die alten Ruinen des Klinikgeländes, welche aus Kostengründen im Hinblick auf das neue Projekt ebenfalls zugeschüttet wurden (vgl. ebd., S. 161).

Die Arbeiten am Park nach den Entwürfen von Karl Plomin wurden im Mai 1956 abgeschlossen. Die Eröffnung bezifferte sich auf den 9. Mai, welches als großes Ereignis für den Stadtteil gefeiert wurde. Das obige Zitat entstammt dem Titel-

blatt einer Ausgabe des „Hamburger Echo“, welches einen Monat nach Eröffnung des Parks erschienen ist. Der Park nimmt seitdem die Funktion als Verbindungsstück innerhalb des Grünzuges und als Naherholungsfläche für den Stadtteil ein (vgl. ebd., S. 163).

Die gegenwärtige Gestalt ist zum größten Teil auf die Entwürfe von Plomin zurückzuführen, wobei die heutige Erscheinung nach über 50 Jahren einen eher natürlich gewachsenen Charakter impliziert. Ein neuer Spielplatz wurde im Jahre 2007 von der Beiersdorf AG anlässlich des 125. Firmenjubiläums gestiftet, da der damalige Firmengründer und Apotheker Paul Carl Beiersdorf während seiner Zeit eng mit Dr. Unna zusammengearbeitet hat (vgl. Hamburg. de b o. J.).



Abb. 44 - 52: Impressionen

3.4_Der Wehbers Park

3.4.1_Gegenwärtige Gestalt

Der Wehbers Park liegt angrenzend an die U-Bahn-Station „Emilienstraße“ nördlich an der Fruchttallee und östlich vom Doormannsweg umschlossen. Genaue Abgrenzungen im westlichen beziehungsweise nordwestlichen Bereich des Parkgelände sind nicht exakt auszumachen. Eher erscheint der Wehbers Park wie eine kleine Parklandschaft in diese Ecke hinein zu verlaufen. Nördlich liegt eine klare Begrenzung in Form eines langen Gebäuderiegels bestehend aus verschiedenen einzelnen Stadthäusern mit zwei bis drei Geschossen vor. Der öffentliche Park reicht aber nicht bis dort heran, sondern verliert sich schon ein wenig vorher, da die Bebauung noch eine Gartenlinie besitzt (auch hier ist die genau Definition relativ schwer ersichtlich). Betreten werden kann der Park entweder von der Emilienstraße aus oder über den Doormannsweg. Insgesamt gibt es mehrere Wegeverbindungen,

wobei die zwei Hauptwege von Westen kommend quer über das Parkgelände führen. Der Bekanntheitsgrad des Wehbers Park ist obgleich der abseitigen Lage an den größeren Straßen liegend relativ hoch, da er Bestandteil des Grünzugs ist. Hinzu kommt, dass der Park eine mit dem Stadtteil eng verbundene Geschichte hat.

Der Park bietet eine größere Vielfalt als die bisher analysierten Parks. Er bietet Platz für verschiedene Kultureinrichtung ausgelegt für verschiedene Altersgruppen: Ein Spielhaus mit Spielplatz und Planschbecken für Kinder; eine Kindertagesstätte in einer alten Villa sowie dem Hamburg-Haus mit den öffentlichen Bücherhallen Hamburg-Eimsbüttels, einer Elternschule, einem Seniorentreff sowie einer Mädchenschule. Darüber hinaus existiert noch eine Skateranlage. Zwischen der Fruchttallee und dem Parkgelände befindet sich ein Alten- und Pflegeheim.

3.4.2_“Das Grüne im Grauen - Der Wehbers Park als Volkserholungsstätte“

Geschichtlich betrachtet entstand der Wehbers Park aus einem Privatpark heraus. Die offizielle Eröffnung war zwar erst 1926, zuvor war das Areal aber schon 50 Jahre lang für die Öffentlichkeit zugänglich.

Der Eigentümer des Parks war der Weinhändler Georg Heinrich Wehber, welcher diesen 1852 an der Eimsbüttler Chaussee (heute Fruchttallee) hatte anlegen lassen. Die Stadt hatte schon erstmals 1910 versucht das Grundstück auf Initiative des Eimsbüttler Bürgervereins für die Allgemeinheit zu erwerben. Zu einem Kaufvertrag kam es aber erst Ende 1924 zwischen der Stadt und den Erben des Anwesens (vgl. ebd., S. 157).

Die Eröffnung des Parks wurde als „Demokratisierung des Grüns“ und einer wesentlichen Verbesserung der Lebensqualität im Quartier gefeiert, da sich das Areal vorher im privaten Besitz be-



Abb. 53: Wehbers Park (Schwarzplan)

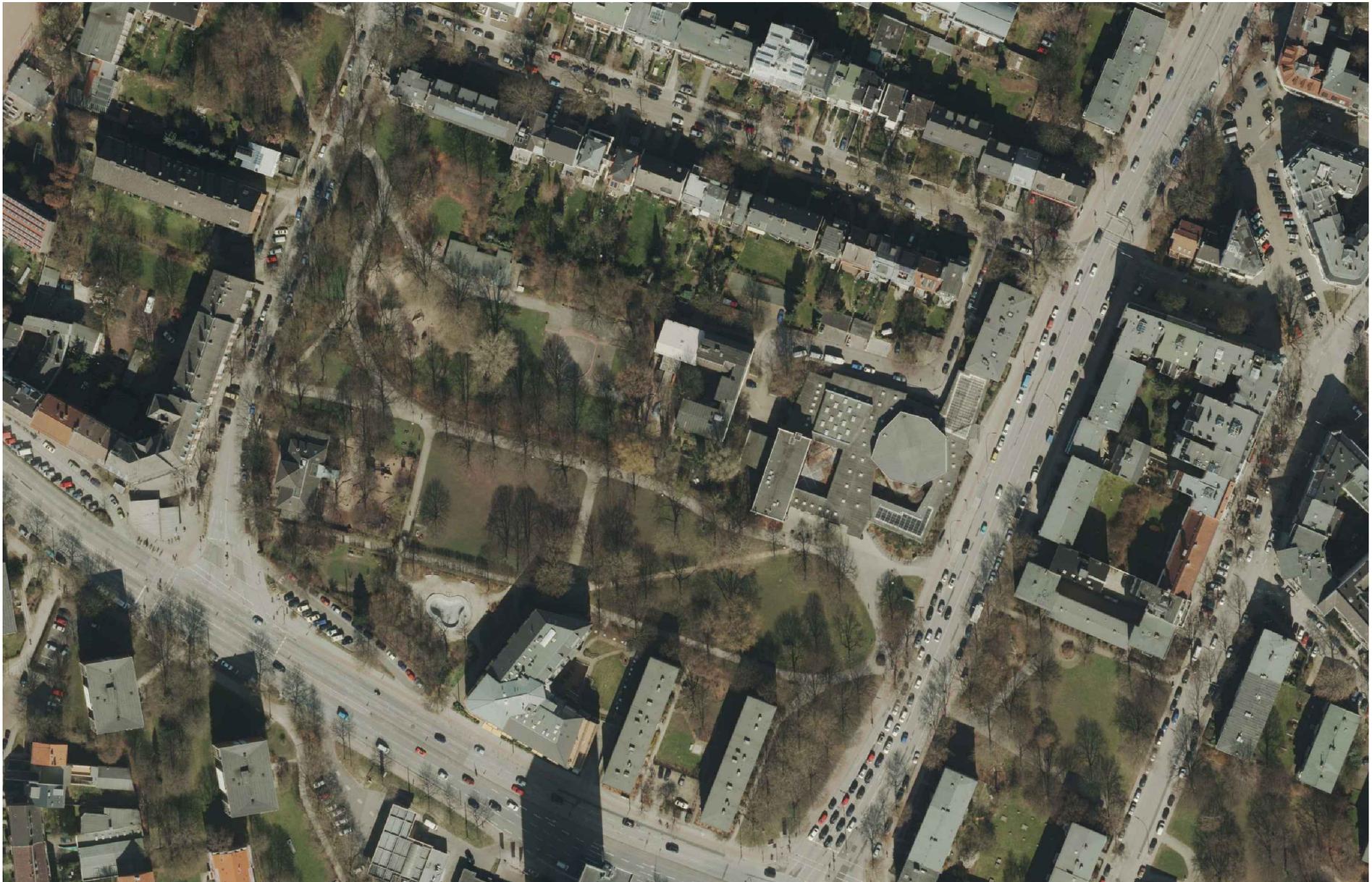


Abb. 54: Wehbers Park im Frühling



Abb. 55: Wehbers Park im Sommer



Abb. 56: Eröffnung Wehbers Park (1920)

fand und nunmehr komplett der Öffentlichkeit „gehörte“. Die politische Landschaft war zu der Zeit von sozialdemokratischen Werten bestimmt. Der Entwurf für die Neugestaltung des Parks stammte von Otto Linne und sah eine Einteilung des Parks in verschiedene Funktionsflächen für die Bevölkerung vor. Durch diese Trennung sollte ein effizientes Zusammentreffen aller Bevölkerungsgruppen in dem kleinen Park möglich sein. So gab es neben dem „Alte-Leute-Grün“ einen Kleinkinderbereich sowie einer „Spiel- und Liegewiese für größere Kinder, Jugendliche und Erwachsene“. Alle Bereiche wurden

durch Laubengänge beziehungsweise Böschungen getrennt. Die erwähnte alte Villa, welche ursprünglich ein Landhaus darstellte und vom Sohn Wehbers 1881/82 umgebaut wurde, erfuhr nun die Nutzung eines Tagesheims für Kinder. Darüber hinaus existierte auch ein Planschbecken und eine Bedürfnisanstalt (vgl. Salomon 2000, S. 157).

Der „Volkspark“ Eimsbüttels wurde massenhaft und begeistert in Besitz genommen, anders als der „Eimsbüttler Park am Weiher“, welcher schon länger bestand und noch als romantischer Landschaftsgarten angelegt war. Ein weiterer Grund, weswegen die Akzeptanz der Bevölkerung hinsichtlich des Parks so hoch war, bestand in der Tatsache, dass dieser durch „Notstandsarbeit“ entstand, da er in „schwerer Zeit [...] von Männern ohne Arbeit geschaffen“ worden war und somit ein großer Teil der Bevölkerung eine emotionale Verbindung zum Park hatten (vgl. ebd., S. 158).

Der Wehbers Park erwies sich direkt bei

seiner Eröffnung als zu klein. Allein schon quantitative Vergleiche mit dem damaligen Hamburger Stadtpark, welcher eine Fläche von „180 Hektar [besaß] und schon jetzt kaum ausreichend ist“; sowie dem Hammer Park mit einer Größe von „18 Hektar [...] und zu klein für seinen Stadtteil“ ließen beim Wehbers Park mit seinen 1,8 Hektar („also nur 1/10 so groß wie der Hammer Park“) die Dimensionen des Parks -und damit seinen Grenzen -aufscheinen. Das „Hamburger Echo“ erklärte trotz dem vielen Lob den Wehbers Park als nicht viel mehr als ein „grünes Pflästerchen“ und appellierte 1927 direkt an die Verwaltung, für einen Erwerb der

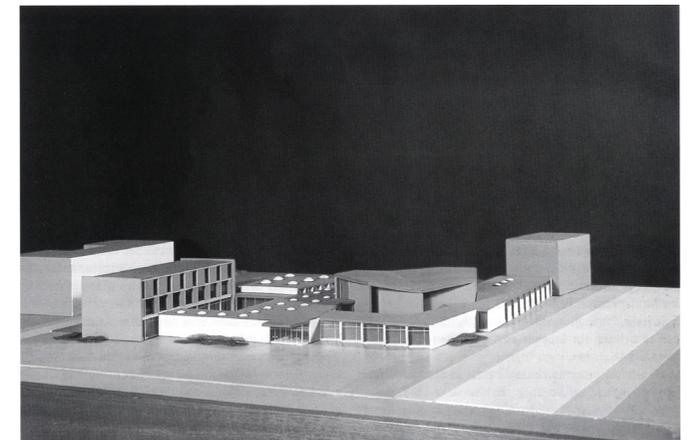


Abb. 57: Modell des Hamburg-Haus

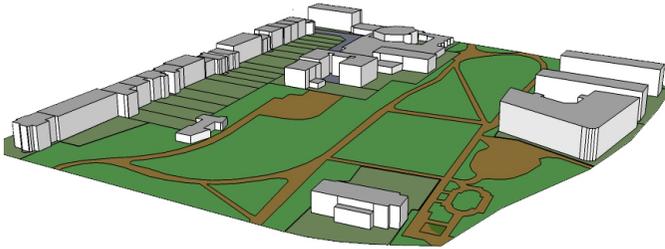


Abb. 58: Ansicht Wehbers Park

„Schachtschein Besitzungen“ zu sorgen. Bei diesem Teil handelte es sich um eine weitere größere Wiesenfläche, welche sich zwischen der Fruchttallee und der Tornquiststraße etwas nordwestlicher vom Park gelegen entlangzog. Der Erwerb gelang hierbei ebenfalls, und die Flächen wurden in zwei Sportplätze umgewandelt. Neben dieser Erweiterung der Freiflächen wuchs der Wehbers Park aber nicht weiter. Zwar wurde zur Zeit des Nationalsozialismus zur weiteren Durchgrünung noch das „Volksbad“ am Kaiser-Friedrich-Ufer angelegt und damals auch als „Zusatz“ zum Wehbers Park argumentativ dargestellt, je-

doch zählt dieser Bereich stadträumlich spätestens seit dem Durchbruch des Grünzugs Mitte der 1960er Jahre nicht mehr direkt zum Park (vgl. Salomon 2000, S. 158).

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Anlage aufgrund von Schäden im Jahr 1952/53 wieder aufgebaut und erhielt 1955 bis 1957 neue Spielanlagen, deren Finanzierung durch den Deutsch-Amerikanischen Frauenclub gefördert wurde. Zudem wurde die kleinteilige funktionale Gliederung aufgehoben und es entstanden großzügige Flächen, wobei ein kleiner Bereich neben zwischen der Villa und der Fruchttallee noch erhalten blieb (vgl. Salomon 2000, S. 164).

Das erwähnte Hamburg-Haus wurde als öffentliche Begegnungsstätte am 1. Juni 1965 eröffnet. Seitdem blieb diese Einrichtung ein Treffpunkt im Stadtteil. Darüber hinaus wurde noch eine Skateranlage hinzugefügt, welche sich nunmehr direkt neben dem Altersheim befindet.

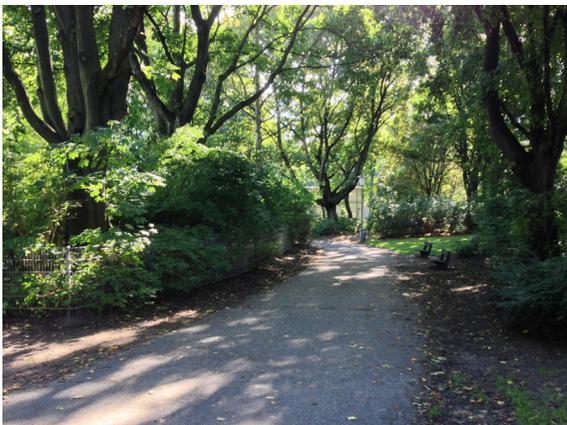


Abb. 59 - 67: Eindrücke

3.5_Der Lindenpark

3.5.1_Gegenwärtige Gestalt

Der Lindenpark liegt an den südwestlichen Grenzen Eimsbüttels in einer langgezogenen Hinterhofsituation. Er wird durch die Bellealliancestraße im Norden, die Lindenallee im Osten, der Amandastraße im Süden und der Eimsbüttler Chaussee im Westen begrenzt. Die Zugänge zum Park sind prinzipiell aus jeder Himmelsrichtung möglich, wobei es jeweils nur einen Eingang gibt. Städtebaulich fasst sich dieser Park in ein größeres Quartier bestehend aus gründerzeitlicher Blockrandbebauung ein. Wie anfangs erwähnt, erscheint eine Hinterhofsituation gegeben, welche durch einem längeren zusammenhängenden Gebäuderiegel auf der östlichen Seite und einer auf direkter Höhe ähnlichen Situation auf der westlichen Seite definiert ist. Im südlichen Bereich befindet sich ebenfalls eine Bebauung, wobei größere Öffnungen an der nördlichen Seite und an dem südöstlichen

Teil bestehen. Die Hinterhofsituation wird gefüllt durch viel Grün bestehend aus einem größeren Baumbestand und einigen Böschungen sowie vereinzelt Freiflächen. Darüber hinaus existieren noch zwei Spielplätze. In Anbetracht dieser Eigenschaften hat der Lindenpark die größten Gemeinsamkeiten mit dem Henry-Vahl-Park.

3.5.2_Der Lindenpark - ein junger Erfolg

Parallel zum Grünzug Eimsbüttels war nach dem zweiten Weltkrieg ein zweites Grünareal im südlichen Bereich Eimsbüttels vorgesehen. Die Anlage sollte vom nördlichen Abschnitt der Marthastrasse beginnend bis zur S-Bahn-Trasse gehen, um von dort aus über die die Schule „Altonaer Straße“ und über die Schanzenstraße bis zum Sportplatz an der S-Bahn-Station „Sternschanze“ zu führen. Die Idee des Grünzuges stand im Zusammenhang mit der Neugestal-

tung des Areals Eimsbütteler Chaussee/Schulterblatt, welches ursprünglich mal eines der begehrtesten Geschäftsgebiete Hamburgs gewesen sein soll und aufgrund von Kriegsschäden nunmehr stark verändert war (vgl. Salomon 2000, S. 164).

Die angesprochenen Schäden beliefen sich auf teils völlige Zerstörungen von Straßenzügen, wodurch das alte Geschäftsquartier nicht mehr existierte. Ansässige Händler, welche vor dem Krieg gute Geschäfte gemacht hatten, bedauerten diesen Umstand zutiefst. Einer der Hauptgründe, warum an dem Grünzug seitens der Planer so vehement festgehalten wurde, war der Tatsache geschuldet, dass diese in diesem Areal „die einzige Möglichkeit [sahen], eine zentrale grüne Lunge für [Süd-]Eimsbüttel zu schaffen, die von allen Seiten erreicht werden kann“. Dies in Verbindung mit keinem weiteren Neubau in dem Areal ist dem Leitbild einer aufgelockerten Stadt mit qualitativen Aufenthalts- und Freiräumen geschuldet. Die ansässige



Abb. 68: Schwarzplan Lindenpark



Abb. 69: Lindenpark im Frühling



Abb. 70: Lindenpark im Sommer

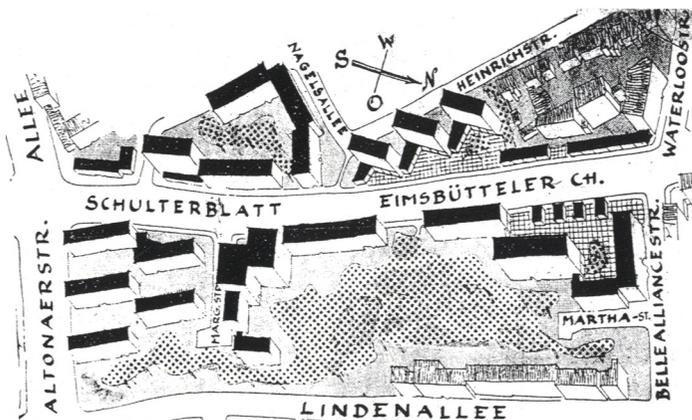
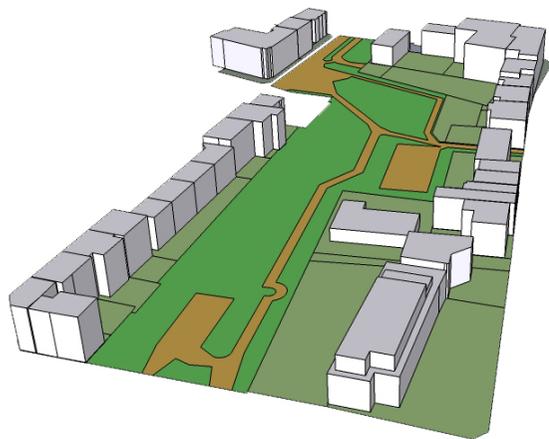


Abb. 71: Konzept Lindenpark (1950er Jahre)

Bevölkerung und die Händler unterstützte anfangs kaum den Grünzug. Die Fertigstellung des kleinen Grünareals war Mitte der 1960er Jahre, mit einer Ausstattung ähnlich der des Wehbers Park: es existierten Spielplätze für Kinder sowie Skat- und Sitzecken für ältere Be-



wohner. Zudem gab es ein kleines Wasserbecken. Die kleine Parkanlage, aus der später der Lindenpark resultieren sollte, trug einen großen Beitrag zur Lebensqualität in dem dichten Quartier bei (vgl. ebd., S. 166).

Obleich der Bedeutung des Parks im Hinblick auf die Gemeinsamkeiten mit dem Henry-Vahl-Park sind weitere historische Daten für den darauffolgenden Zeitraum kaum verfügbar. Weder konnten weitere wissenschaftshistorische Beiträge noch Zeitungsartikel oder ähnliches aufgefunden werden. Hinsichtlich dieser Situation ist davon auszugehen, dass kaum öffentlich zugängliches Material existiert. Die nachfolgenden Informationen entstammen dem Interview mit Herrn Schuster.

So wurde der Park Ende der 90er Jahre im Zusammenhang mit dem ausgeschriebenen Sanierungsgebiet „Eimsbüttel S-2“ umgestaltet. Vor dieser Maßnahme erschien der Park in einem schlechten Zustand und war laut Schuster ein

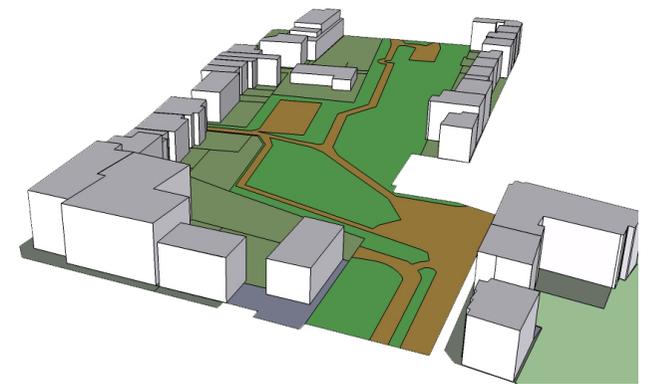


Abb. 72 - 73: Ansicht

„Gruselraum“ beziehungsweise ein „Unort“ für das Quartier. Historisch verfiel der Park seit der Neugestaltung Ende der 1960er Jahre zusehends. Aufgrund des massiven Drogenproblems des Quartiers Schanze in den 1990er Jahren wurde die ursprüngliche Nutzung des Areals mit der Funktion eines Drogenumschlagplatz überschattet. Nach der Neugestaltung, welche zudem mit einem intensiven Beteiligungsverfahren begleitet wurde, scheint der Park gegenwärtig als ein „echtes Erfolgsmodell“ aufzutreten (vgl. Interview A 2013).



Abb. 74 - 82: Impressionen Lindenpark

4_Toolbox - Ein Werkzeugkasten zum Verdichten

Auf der Grundlage der vorangegangenen Teile folgt nun eine Auflistung aller Instrumente, welche für ein qualitatives Verdichten in innerstädtischen Grünräumen nötig sind. Dieser „Werkzeugkasten“ kann für Verdichtungen in innerstädtischen Parkgebieten, welche von einer großen Wohnbebauung umschlossen sind, herangezogen werden. Im fünften Kapitel wird mithilfe einiger Instrumente ein Ausblick auf die verschiedenen Parks gegeben. Der Henry-Vahl-Park wird wegen der aktuellen Entwicklungen reflektierend betrachtet.

In den beiden folgenden Kapiteln werden auch die Expertenmeinungen der Interviewpartner mit einbezogen.

4.1_Gesamtstädtische Umstände

Als essenziell für eine genaue Er-

forschung möglicher Nachverdichtungspotenziale braucht es zuallererst grundlegende Informationen über die Stadt und ihrer momentanen Entwicklung (Wachstum oder Schrumpfung). Hierbei sind von Bedeutung, welche Umstände momentan die Stadtentwicklung treiben.

Für Hamburg wurde in dieser Arbeit ein allgemeiner Überblick über die aktuelle Situation gegeben. Hierbei sind die momentanen Treiber der städtischen Entwicklungen der gegenwärtig starke Zuzug und die damit verbundene Wohnungsfrage. In unmittelbarer Abhängigkeit davon stehen die individuellen Gründe, warum dieser starke Zuzug vonstatten geht. Im Falle Hamburgs sind das zur Zeit die gute Arbeitsmarktsituation und die allgemeine Lebensqualität für eine Vielzahl verschiedener Bevölkerungsschichten. Zudem hat die Stadt in Anbetracht der angespannten Wohnungslage einen direkten Grund für Bemühungen hinsichtlich von Nachverdichtungen in Wohngebieten. Dabei muss erwähnt werden, dass das

Interesse nicht nur vom Senat ausgeht. Zunächst sind es die (Neu-)Bürger, die keine passenden Wohnungen mehr finden und somit in das Umland ziehen (wo die Mieten günstiger sind). Um dem unter der Prämisse einer nachhaltigen Siedlungsflächenentwicklung entgegen zu wirken, sind Nachverdichtungen immens wichtig. Darüber hinaus kommt der Drang nach Nachverdichtungen auch privaten Investoren zu Gute, da sich mit dem Neubau von (Wohn-)Immobilien generell Geld verdienen lässt. Eine genauere Begutachtung dessen folgt weiter unten.

4.2_Auswahl der Siedlungen/Quartiere

Sind die im ersten Teil aufgezeigten Parameter gegeben, ist nun die Auswahl der Siedlung beziehungsweise des Quartiers vonnöten. Hierbei sollten folgende Kriterien beachtet werden:

- Lage und Einbindung in der Stadt
- die soziale Struktur

-die Gestaltungsqualität
-Freiraumversorgung und Freiraumqualitäten (vgl. Kotzke 2000, S. 26).

Prinzipiell ist die Größe des Areal weniger entscheidend. Wichtig ist zunächst vor allem die (innerstädtische) Lage und die Einbindung. Ist eine soziale (und familienfreundliche) Infrastruktur vorhanden? Wie steht es mit der Verkehrsanbindung? Diese Fragen sollten möglichst positiv beantwortet werden können.

Darüber hinaus ist die soziale Prägung von Bedeutung. Nachverdichtungen sollten nicht prioritär mit der Begründung durchgeführt werden, mehr Geld zu verdienen. Dieser Grund könnte zu Ablehnung seitens der lokalen Bewohnerschaft führen. Eher sollte versucht werden, Partizipationsverfahren durchzuführen, welche die Interessen und Belange der ansässigen Bewohnerschaft berücksichtigt. Projekte zur Nachverdichtungen sind oftmals verbunden mit der Aufwertung des Umfelds, was erst-

mal grundsätzlich positiv zu bewerten ist.

Hinsichtlich der Gestaltungsqualität müssen ebenso einige Besonderheiten beachtet werden. Grundsätzlich gilt erst einmal Vorsicht: Siedlungen und städtische Quartiere haben ausnahmslos eine Geschichte, die es zu beachten gilt. Alte Leitbilder könnten eine Rolle spielen, aber auch kulturell prägende Ereignisse sollten nicht vergessen werden.

Zudem: werden nun neue Gebäude oder auch nur Stockwerke hinzugefügt, kann sich das Bild der Siedlung unter Umständen erheblich verändern. Wichtig ist, dass das Alte mit dem Neuen qualitativ und mit Respekt gegenüber der Umgebung miteinander in Einklang gebracht wird. In Kapitel 1.3 wurden die unterschiedlichen Formen der Nachverdichtung erläutert. Hierbei wurde geschlussfolgert, dass nicht alle Formen auf jedes Quartier angewendet werden können.

Als letzter Punkt müssen die vorhandene

Freiflächen beziehungsweise Freiräume beachtet werden. Durch Nachverdichtung werden diese Räume in der Regel verringert. Um die Qualitäten zu erhalten, sollte zunächst abgewogen werden, wie viel geopfert werden kann. Verlorene Fläche kann durch eine Qualitätssteigerung (welche durch eine Neugestaltung erreicht werden kann) der verbleibenden öffentlichen, halböffentlichen und privaten Frei- und Grünräume kompensiert werden (vgl. ebd., S. 27). Die Frage um die Freiraumversorgung sollte bei einer Nachverdichtung grundsätzlich von Anfang an in die Konzeption mit einbezogen werden. Hierzu finden sich auch Richtwerte für die Grün- und Freiflächen in Hamburg (vgl. ebd., S. 27). Dieser Aspekt wird aber später nochmals aufgegriffen (vgl. Kapitel 4.8).

4.3_Geschichtliche Einordnung und Bedeutung

Bei Konzeptionen für mögliche Nachverdichtungen in Parkgebieten ist das Wis-

sen über den geschichtlichen Hintergrund und die Bedeutung für das Quartier beziehungsweise dem Stadtteil vom Vorteil. Sind bedeutende Denkmäler oder generell Gebäude mit baukulturellem Hintergrund vorhanden, muss mit Vorsicht und Feingefühl agiert werden. Die Akzeptanz des Umfelds gegenüber einer Veränderung kann durch Rücksichtnahme erhöht werden. Beispielsweise kann versucht werden, diese Bauten in den Vordergrund zu stellen oder sie anderweitig neu zu beleben. Von einem vollständigen Abriss ist hierbei generell abzuraten.

4.4_ Städtebauliche Dichte

In Kapitel 1 wurde das Thema „(städtebauliche) Dichte“ erörtert. Hier wurde deutlich, dass es die *eine* Dichte nicht gibt und vielmehr mehrere Dichtemaße existieren, welche situativ verwendet werden können. In Anbetracht einer Verdichtung von Stadträumen wie denen in dieser Arbeit ist es vom Vorteil,

wenn die städtebauliche Dichte anhand mehrerer Dichtemaße festgestellt wird. Diese sollte aus einem Verhältnis von quantitativen und qualitativen Kriterien bestehen, um eine realistische und gesamtheitliche Einschätzung zu gewährleisten. Es muss aber beachtet werden, dass nicht nur das unmittelbare Quartier von Bedeutung ist, sondern dass wenigstens der gesamte Stadtteil einer realistischen Einschätzung unterworfen wird, um ein Gefühl für die unmittelbare Umgebung zu erhalten (siehe dazu auch Kapitel 4.1).

Beim Ausblick werden die Parks mittels eines Steckbriefs gegenübergestellt. Hierbei werden die Größe der kompletten öffentlichen Grünfläche, die Größe des kompletten Areals (Bruttowohnbauland), die Anzahl aller Wohnungen in diesem Gebiet (Bruttowohnungsdichte), die Anzahl aller Menschen in dem Gebiet (also die Bruttowohndichte), sowie mögliche Werte aus den Bebauungsplänen aufgeführt und diese in Relation zu der Bedeutung der Parks gew-

ertet (siehe Kapitel 5).

4.5_ Städtebauliche Typologien

Die gegebenen Strukturen und Typologien dienen als Grundmuster. Könnte also eine Nachverdichtung in Frage kommen, müsste dies in Abhängigkeit der Freiraumqualitäten und der höchstmöglichen Dichte untersucht werden. Zu beachten ist aber, welche Typologien in dem Gebiet im Vordergrund stehen. Vor dem Hintergrund dieser Arbeit sind in den betrachteten Parks aufgelockerte Blockrandstrukturen aus der Gründerzeit und Zeilenbauten aus den 50er und 60er Jahren präsent. Bei diesen Typologien sind die Nachverdichtungsmöglichkeiten teilweise begrenzt. Dachaufbauten (Zeilenbauten und gegebenenfalls Blockrand) und zusätzlichen Gebäude (hier besonders bei den Blockrand- und Stadthausstrukturen) sind durchaus möglich. Eine harmonische Abstimmung muss aber gegeben sein (vgl. Kapitel 4.2 - Gestaltungsqualität; Interview

A 2013).

4.6_Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse

Nachverdichtungs-Projekte stehen und fallen mit den Grundstücks- und Eigentumsverhältnissen. Zunächst muss klar sein, wem welches Grundstück gehört. Im Falle des Henry-Vahl-Park hatte der Investor für die Quartiersgarage (und der somit einhergehenden Neugestaltung) schon einige Grundstücke um dem Park in Besitz. Er kaufte darauf hin die Flächen des Parkareals der Stadt ab (mit der Auflage, dass nach der Modernisierung ein öffentliches Nutzrecht für die Parkoberfläche besteht und sich der Eigentümer fortan auch um die Pflege und Bewirtschaftung kümmert) und hatte somit (zumindest im Parkinneren) genug kritische Masse an Eigentum, um eine möglichst schnelle Bearbeitung zu ermöglichen (vgl. Interview A 2013; Interview B 2013).

Dieser Fall hat eine relativ ideale Ausgangsposition für die mögliche Entwicklung. Relativ deswegen, da es nunmehr noch ein Problem geben könnte: Es befinden sich um dem Park herum relativ viele einzelne Grundstücke, welche eine hohe Vielfalt an verschiedenen Grundeigentümern aufweist. Da es sich bei dem Parkgelände im Inneren um eine öffentliche Fläche handelt, müssten diese Eigentümer alle zumindest benachrichtigt werden. Andernfalls könnte es zu Problemen hinsichtlich der Akzeptanz des Vorhabens kommen, was im schlimmsten Fall in einem Stop beziehungsweise einem sehr viel längeren Bauprozess münden könnte. Gegenwärtig ist diese Situation aber nicht abzusehen.

Schwieriger könnte es werden, ist eine Nachverdichtung in einem größeren Rahmen (das heißt über mehrere Grundstücke hinweg) seitens der Stadt beziehungsweise eines Eigentümers geplant, der aber wiederum nur eine kleine Fläche besitzt. Es könnte hierbei auch

ein Investor in Frage kommen, der zwar die Idee hat, aber keine Besitzungen in dem Areal.

In diesem Fall ist es eher aufwendig, diese Nachverdichtung ohne Verzögerungen durchzuführen, da zu viele Parteien an dem Projekt beteiligt wären (vgl. Interview B 2013).

In den Unterpunkten 4.9 und 4.10 wird nochmals auf diese Situation eingegangen.

4.7_Wirtschaftlichkeit von Nachverdichtungen

Nachverdichtungen sind hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit grundsätzlich positiv zu bewerten.

Zunächst entfallen die beim Neubau auf der grünen Wiese obligatorischen Grundstücks- und Erschließungskosten normalerweise (vgl. Kotzke 2000, S. 31). Zudem kann eine Nachverdichtung zu einer Wertsteigerung des Grundstücks

führen, da sich der zu erwartende Beitrag erhöht. Des Weiteren können im Zuge von Nachverdichtungen parallel dazu Modernisierungsmaßnahmen für das gesamte Objekt durchgeführt werden. Da diese Modernisierungen allen Bewohnern zu Gute kommen, könnte die Akzeptanz bezüglich der allgemeinen Maßnahme steigen. Der Eigentümer beziehungsweise Investor sollte aber nicht die Kosten auf die Mieteinnahmen umlegen, sondern alternative Finanzierungswege (beispielsweise über Förderungen) finden. Ein weiterer Aspekt für die Wirtschaftlichkeit ist die vorhandene Infrastruktur, welche oben schon einmal angesprochen wurde. Durch sie entfallen etwaige Zusatzkosten für den Ausbau der Infrastruktur. Zudem besteht hierbei auch eine größere Akzeptanz seitens der neuen Nutzer, da sie in gewohnter Umgebung agieren können.

4.8_städtisches Ökosystem und Bodenfrage

Aufgrund der besonderen Funktion des Bodens als Lebensgrundlage sollte (im Zusammenhang mit der Grün- und Freiraumqualität) eine besondere Beachtung dessen erfolgen (vgl. Kapitel 1.3.2).

4.9_Planungsrechtliche Situation

Der planungsrechtliche Rahmen von Nachverdichtungen baut auf die rechtskräftigen Bebauungspläne auf, welche in Hamburg für die Mehrzahl großer Wohnsiedlungen bestehen. Oftmals geben diese Pläne schon Aufschluss über Verdichtungsmöglichkeiten. Es zeigte sich bei der Betrachtung der jeweiligen Bebauungspläne (welche unmittelbar an den Parks grenzten beziehungsweise diese komplett formulieren), dass die Aufstellung oftmals auf die 1950er bis 1970er Jahre zurückgeht. Der Fortsetzungsumfang ist bei diesen Plänen eher begrenzt (vgl. Kotzke 2000, S. 28).

Generell gilt, dass im Einvernehmen mit

den Bezirksämtern und Fachbehörden unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen, Befreiungen und auch B-Plan-Änderungen erwirkt werden können (vgl. ebd., S. 28).

Aus den Experteninterviews ging hervor, dass konformes Bauen nach B-Plan selten vorkommt, sondern aufgrund der nicht mehr zeitgemäßen Setzungen der B-Plan oft Änderungen erfährt (vgl. Interview C 2013).

Zudem können Gewerbeflächen mit im Plan sein, was eine konkrete Konzeption in ihrer Realisierung erschweren könnte. Hier wurde in den Interviews deutlich, dass dies ein Problem sei: Die Wirtschaftsbehörde Hamburgs verteidigt die Ausweisung der Gewerbeflächen, obgleich sich an diesem Ort beispielsweise seit Jahren nichts angesiedelt hat. Dies erschwert den Prozess einer Umwandlung zu Wohnflächen (vgl. Interview C 2013).

Als weiterer wichtiger Punkt muss hinsichtlich des Planungsrahmen beachtet

werden, dass Einzelheiten nicht nur durch das Baugesetzbuch geregelt werden, sondern für den Hamburger Bereich auch die Hamburgische Bauordnung (HBauO) von Bedeutung ist. In diesem Regelwerk sind folgende Punkte von besonderer Bedeutung für Nachverdichtungen (vgl. S. 28 ff. und HBauO):

§ 5 Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken

Unter diesem Paragraphen werden Details hinsichtlich der Zufahrten und Zugänge geregelt. In erster Linie zielen die Regelungen auf ausreichend Fläche für Rettungs- und Löscharbeiten ab. So sind zwei unabhängig voneinander erreichbare Rettungswege je Wohnung Pflicht.

§ 6 Abstandsflächen

Dieser Paragraph regelt Abstandsflächen

zwischen Gebäuden. Aufgrund veralteter Planungspraxis wurde dieser Paragraph vor einiger Zeit erneuert. Damals sah die Regelung einen Abstand von 1 H pro Gebäude vor, womit beispielsweise die Masterplanungen für die Hamburger HafenCity kaum möglich waren. Gegenwärtig sieht der Paragraph einen Abstand von 0,4 H vor (vgl. Interview B 2013; Interview C 2013).

§ 10 Kinderspiel- und Freizeitflächen

Bei Gebäuden mit mehr als drei Wohnungen ist auf dem Grundstück eine ausreichend große Fläche für Spielflächen für Kinder zu errichten. Diese Fläche kann aber auch auf einer benachbarten Fläche existieren. Falls es generell wegen der Grundstücksgröße nicht möglich ist, kann unter bestimmten Umständen diese Regelung aber entfallen.

48 und § 49 Stellplätze

Diese Paragraphen regelten die Stellplatzpflicht. Gegenwärtig ist aber eine politische Diskussion um die Notwendigkeit dieser Regelung entbrannt. Nach jetzigem Stand scheint es, dass Stellplätze bei Wohnungsneubauvorhaben unter bestimmten Bedingungen nicht mehr gebaut werden müssen. Der Bauherr müsste dann, falls er keine Parkplätze baut, eine „Stellplatzabgabe“ entrichten. Eine genaue Entscheidung dessen ist aber noch nicht gefallen (vgl. o.A.d 2013).

4.10_Information und Partizipation der Bevölkerung

Partizipationsverfahren haben in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. So wurden größere Projekte noch vor 15 Jahren kaum mit einer öffentlichen Beteiligung durchgeführt. Es hat sich aber gezeigt, dass etwaige Verfahren erfolgreicher sein können, wenn

alle Beteiligten in dem Planungsprozess mit einbezogen werden (vgl. Interview B 2013).

Das Genehmigen von Verdichtungsvorhaben ist rein rechtlich betrachtet ein normales Bauantragsverfahren, welches eine Beteiligung der unmittelbaren Nachbarn vorsieht. Aussenstehende Dritte, welche betroffen sein könnten, werden in diesem Vorhaben nicht berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der Park-Areale sollten aber auch Anlieger, Gewerbetreibende und weitere an einem Verfahren teilnehmen, da aufgrund der komplexen Interessenlage bezüglich einer öffentlichen Freifläche Konflikte auftreten könnten (vgl. Kotzke 2000, S. 14).

Es wäre vom Vorteil, wenn die Beteiligung der Bevölkerung durch einen unabhängigen Experten durchgeführt wird, welcher durch das Wohnungsbaunehmen beziehungsweise dem

Investor gestellt (das heisst finanziert) wird. Der Grund hierfür liegt in der Tatsache, dass sie eine zentrale Rolle als Projektentwickler einnehmen und (in der Regel) ein ökonomisches Interesse an einem erfolgreichen Abschluss haben.

4.11 _das Arbeitsklima der beteiligten Projektpartner

Zuletzt ist ein harmonisches und konstruktives Arbeitsklima zwischen den unterschiedlichen Projektpartnern (Investor/Eigentümer (und derweilige Subunternehmen wie Architekt und Bauunternehmen), Bezirk beziehungsweise die öffentliche Hand und die Bevölkerung) vom Vorteil. Es ging aus den Interviews hervor, dass Projekte oftmals wegen inneren Konflikten fest hängen können, was für alle Beteiligten problematisch ist (vgl. Interview B 2013; Interview C 2013).

5_Nachverdichtungen im Fokus - Ausblicke für die Parks

Aufbauend auf den vorangegangenen Werkzeugkasten und der verschiedenen Profile der Parks wird im kommenden Kapitel ein Ausblick gezeigt, ob und in welcher Form die verschiedenen Parks eine Nachverdichtung erfahren könnten. Da schon ein Konzept für den Henry-Vahl-Park besteht, wird dieses unter den Aspekten der verschiedenen Instrumente reflektiert und auf mögliche Schwierigkeiten hingewiesen. Anzumerken ist, dass der Ausblick keine tiefgreifende und detaillierte Abhandlung darstellt und somit auch keine *absolute* Vollständigkeit besitzt. Eher wird aufgezeigt, was grundsätzlich möglich sein kann.

Die Punkte „Geschichtliche Einordnung/Bedeutung“, „Freiraumqualitäten“, „Grundstücksverhältnisse“ sowie „Boden“ und die Dichte-Aspekte fließen in die

nachfolgend gestellten Ausblicke mit ein.

5.1_Unna-Park

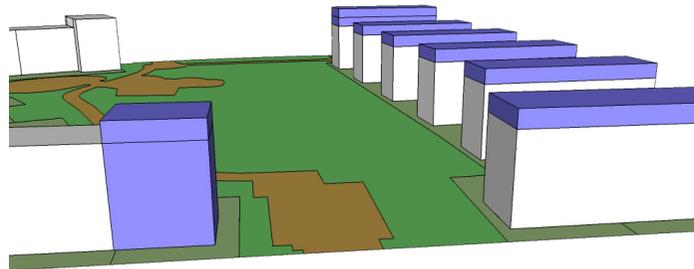
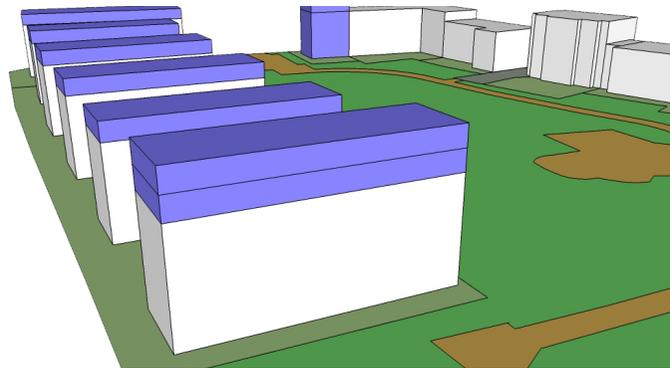


Abb. 83 - 84: neues Konzept Unna-Park

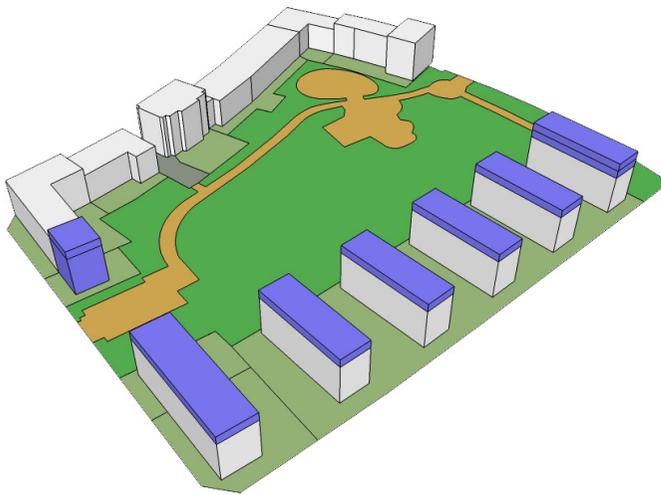


Die hier gezeigte Idee sieht eine verhältnismäßig leichte Verdichtung vor. So werden im südlichen Teil jeweils ein bis zweistöckige Aufstockungen verwendet, um eine zu starke Störung der Qualitäten des zugrunde liegenden Leit-

bildes aus den 50er Jahren zu vermeiden. Zudem könnte ein weiterer Baukörper gegenüber dem südwestlich gelegenen Zeilenbau an den Bestand heran gesetzt werden, wodurch die westliche Eingangssituation stärker definiert wäre.

Vor dem Hintergrund der Geschichte des Unna-Parks wären diese Nachverdichtungsmaßnahmen vollkommen erträglich, da kein öffentlicher Grund verloren gehen würde. Der Park bleibt (bis auf die modifizierte Eingangssituation) in seiner ursprünglichen Form bestehen. Die Aufenthaltsqualität des Parks würde ebenso wenig leiden. Bezüglich der Grundstücksverhältnisse scheint eine Umsetzung ebenso möglich, da keine Baulasten über mehrere Grundstücke abzusehen sind. Es ist aber anzumerken, dass bei der Untersuchung des Parks nicht klar wurde, welche Eigentumsverhältnisse bei den Zeilenbauten tatsächlich bestehen.

Die Dichtemaße des bestehenden Parks sind im Mittelfeld angesiedelt. Durch



	Unna-Park
Größe des Areal (Bruttowohnbauland)	3,45 ha
Größe des öfftl. Grün (Parkfläche)	1,32 ha
Bruttowohnungsdichte (WE/ha)	59 [205 WE]
amtliche Dichtemaße aus B-Plan	- keine Grenzen ersichtlich - (Durchführungsplan von 1957)
Bruttowohndichte (EW/ha)	89 [308 EW]

Abb. 85 und 86: Konzept und Berechnungen

die gezeigte Konzeption würden diese auch nicht dramatisch ansteigen, da es sich hier eher um punktuelle Eingriffe

handelt. Eine Realisierung dieser Idee erscheint grundsätzlich möglich. Seitens des Bezirks wurde im Interview aber klar, dass der Unna-Park aufgrund des Leitbilds der Zeilenbauten (und der hinterliegenden städtebaulichen Situation, siehe Schwarzplan im Kapitel 3) eher von einer Nachverdichtung abzusehen wäre (vgl. Interview A 2013).

5.2_ Wehbers Park

Der Wehbers Park ist fest in der Stadtteilgeschichte Eimsbüttels verankert. Somit liegt der Schwerpunkt in der vorliegenden Konzeption auf eine Rücksichtnahme des Parkareals. Trotzdem bieten drei Gebiete Potenziale.

Als erstes Gebiet sind die drei neu zu schaffenden freistehenden Gebäude zu nennen, welche westlich des Parks an der Kita anknüpfend nach Norden verlaufen. Diese Maßnahme kann vor dem Hintergrund einer Definierung des

Parkareals und der städteräumlichen Qualität interpretiert werden. Demnach würde zwar ein Zugangsweg entfallen, die zwei weiteren Zugänge könnten dieses Defizit aber auffangen und eine Eingangssituation insbesondere durch

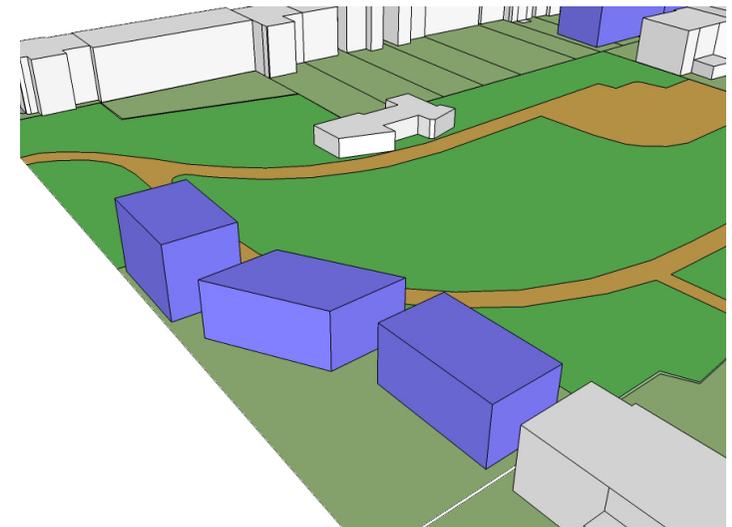
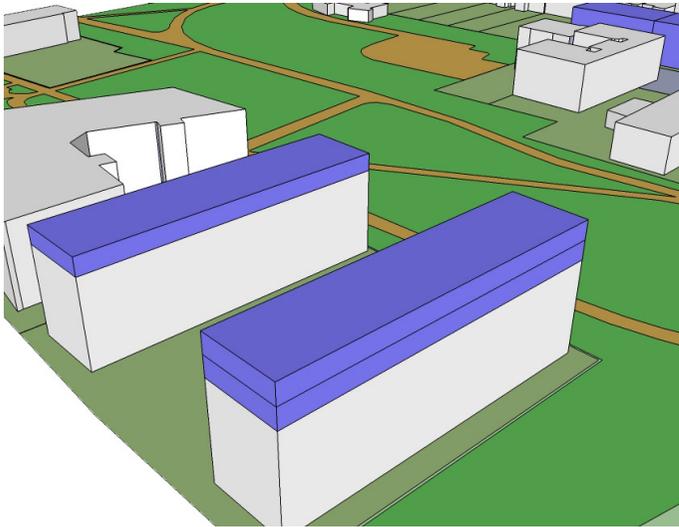


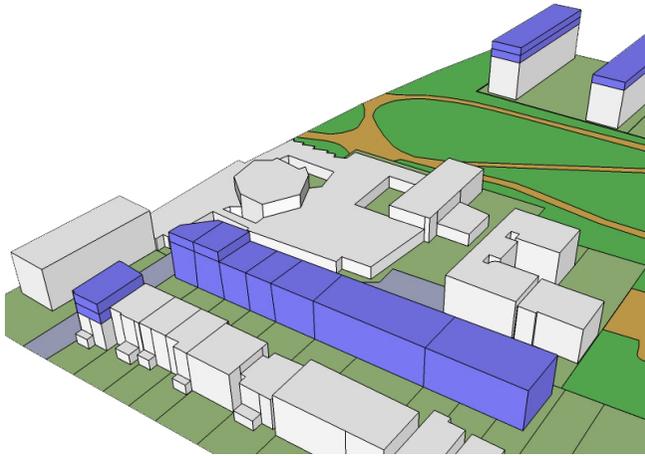
Abb. 87: neues Konzept Wehbers Park den breitflächigen Verlauf des Grüngürtels wäre nach wie vor gewährleistet. In Anbetracht dessen würde zwar ein kleiner Teil öffentlicher Parkfläche dieser Maßnahme zum Opfer fallen, was dem Gesamteindruck des Parkareals aber nicht schaden sollte.

Der zweite Eingriff wäre die Aufstockung

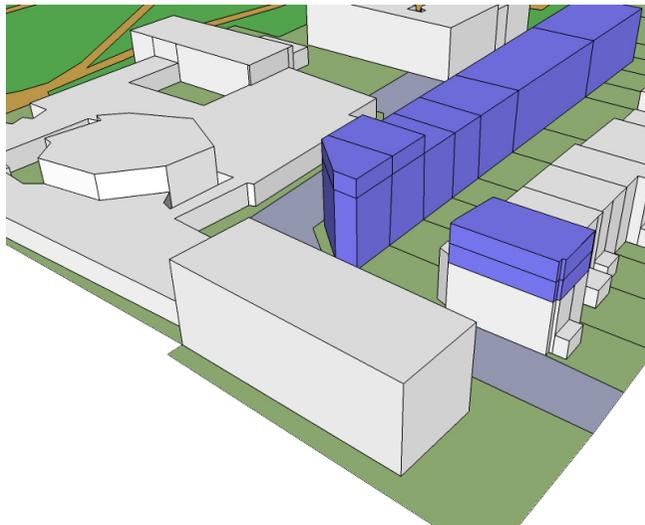
der zwei Zeilenbauten im südöstlichen Teil. Die Randsituation, die Gebäudetypologie und die Größe des Parks rechtfertigen diese Modifizierung.



Betrachtet man die langgezogenen Grundstücke mit den vielen einzelnen in einer Reihe stehenden Stadthäusern auf der nördlichen Seite, wird das Potenzial einer weiteren Verdichtungsmaßnahme deutlich. Diese Idee des „Bauens in zweiter Reihe“ scheint zwar eher unrealistisch, da sehr viele verschiedene Grundstücke (und somit Eigentümer) beteiligt wären. Trotzdem könnte eine urbane



Qualität entstehen, da eine wesentlich höhere Dichte erzeugt wird, welche in Verbindung mit der alten Bausubstanz zu einem reizvollem städtebaulichen Ensemble führen würde. Darüber hin-



aus wird hierbei kein sichtbarer Eingriff in den Park deutlich. Eine Problematik könnte aber der versperrte Blick für die ansässigen Bewohner sein. Durch den Gebäuderiegel wäre eine freie Sicht ins Grüne verhindert.

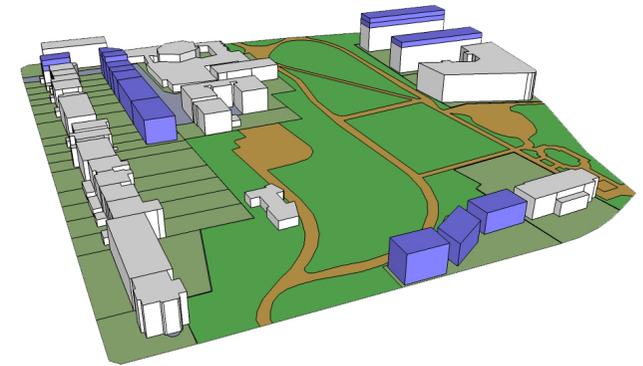


Abb. 88 - 91: neues Konzept Wehbers Park

Bezüglich der Dichtemaße ist das Areal des Wehbers Park eine entspannte und großflächige Situation. Die große Grünfläche und die überwiegende Randbebauung lassen die Dichtemaße in niedrige Bereiche resultieren. Die erwähnten Ideen würden die Maße in eine mittlere Position bringen.

	Wehbers Park
Größe des Areal (Bruttowohnbauland)	6,22 ha
Größe des öfftl. Grün (Parkfläche)	2,88 ha
Bruttowohnungsdichte (WE/ha)	30 [191 WE]
amtliche Dichtemaße aus B-Plan	- keine Grenzen ersichtlich - (Durchführungsplan von 1956)
Bruttowohndichte (EW/ha)	46 [287 EW]

Wichtig ist jedoch, dass der Park für die Stadtteilgeschichte Eimsbüttels von hohem Wert ist.

5.3_Lindenpark

In Anbetracht der Vorgeschichte des Lindenparks sind weitere Verdichtungsmöglichkeiten unrealistisch. Da der Park heute „gut funktioniert, könnten weitere Maßnahmen eher wieder zu einer Anspannung führen“ (Interview A 2013).

Somit beschränkt sich die hier dargestellte Konzeption auf einige Aufstockungen im südlichen Eingangsbereich und einem angesetzten Neubau am nördlichen Eingang. Gerade bei diesem Riegel ist zu erwähnen, dass die Fläche vorher größtenteils eine Parkfläche war. Solange also die wegfallenden Parkplätze später wieder integriert werden (beispielsweise mittels Tiefgaragen, welche zudem als Quartiersgaragen genutzt werden könnten), könnte die Maßnahme im Hinblick der Wirtschaftlichkeit vom Vorteil sein.

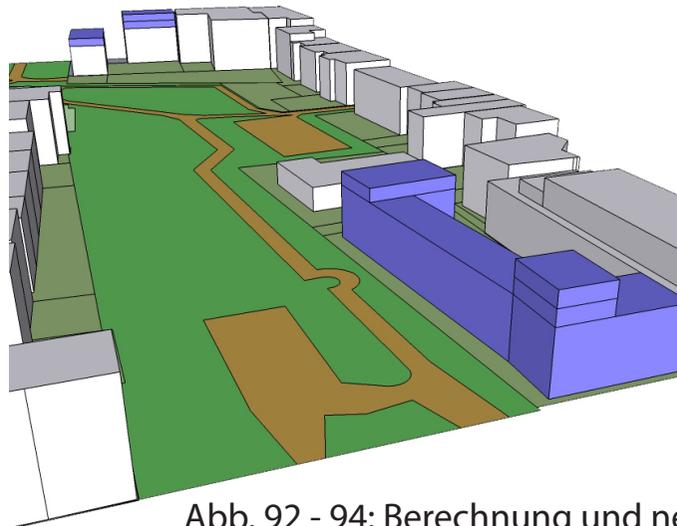
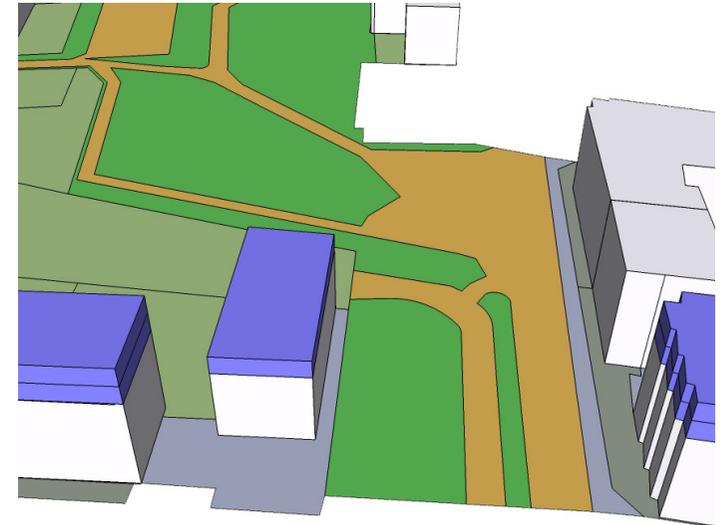


Abb. 92 - 94: Berechnung und neues Konzept Lindenpark



Stadträumlich wird durch die zusätzliche Verdichtung die Parksituation stärker definiert, jedoch ohne größere Einschränkungen zum vorherigen Zustand.

Vor dem Hintergrund der ermittelten Dichtemaße würde aber durch den eingeschobenen Riegel eine höhere bauliche Dichte erzeugt werden, was im Hinblick auf die Einwohnerdichte kritisch zu bewerten wäre, da die umliegende städtebauliche Situation (siehe Schwarzplan im Kapitel 3) durch die vielen Blockrandstrukturen schon relativ dicht erscheint.

	Lindenpark
Größe des Areal (Bruttowohnbauland)	2,58 ha
Größe des öfftl. Grün (Parkfläche)	1,1 ha
Bruttowohnungsdichte (WE/ha)	112 [289 WE]
amtliche Dichtemaße aus B-Plan	- keine Grenzen ersichtlich - (Durchführungsplan von 1957)
Bruttowohndichte (EW/ha)	168 [434 EW]

geäußert werden können hier nur wiederholt werden. Ein Partizipation-verfahren ist dringend zu empfehlen. Darüber hinaus könnten weitere Feinabstimmungen zwischen dem Investor und dem Bezirksamt zu einem besseren Prozess führen.

	Henry-Vahl-Park
Größe des Areal (Bruttowohnbauland)	4,05 ha
Größe des öfftl. Grün (Parkfläche)	0,14 ha
Bruttowohnungsdichte (WE/ha)	85 [345 WE]
amtliche Dichtemaße aus B-Plan	- in textl. Festsetzung: "höhere Grenzen festsetzbar (nach § 17 Absatz 8)" - (Bebauungsplan von 1970)
Bruttowohndichte (EW/ha)	127 [518 EW]

Unter Berücksichtigung der ermittelten Dichtemaße besitzt das Areal eine relativ geringe Bruttowohnungsdichte und somit auch eine mittelmäßige Bruttowohndichte. Die ermittelte Größe des Grünareals ist aber wie erwartet sehr klein. Bei der geplanten Umgestaltung würde die Fläche hierbei wachsen, was im Verhältnis zu den erwähnten Dichtemaßen zu einem harmonischen Charakter beitragen würde. Außerdem würden die Bruttowohnungsdichte und die Bruttowohndichte zwar leicht ansteigen, was aber in Bezug auf das Gesamtareal und dem größeren Park keine hohen Auswirkungen hätte.

Betrachtet man die hohe Vielfalt an verschiedenen Grundstücken auf der nördlichen Seite wäre ein weiterer Riegeleinschub (wie beim Wehbers Park, vgl. Kapitel 5.2) schwer realisierbar.

Unabhängig davon wurde aber aus den Interviews deutlich, dass es vom gefühlten städteräumlichen Empfinden im Hinblick auf das Gesamtensemble zu

Abb. 95 und 96: Berechnungen

5.4_Henry-Vahl-Park

Das geplante Konzept für die Neugestaltung und der damit verbundenen Verdichtung scheint zum jetzigen Zeitpunkt eine gute Idee zu sein. Der Henry-Vahl-Park in seinem gegenwärtigen Zustand besitzt keine hohe Akzeptanz und wird von vielen Leuten auch nicht mehr als Park- und Erholungsraum wahrgenommen, sondern als Durchgangsmöglichkeit ohne soziale Kontrolle (vgl. Interview C 2013).

Die Bedenken, welche in Kapitel 3 schon

Aus stadträumlicher Perspektive ist das angestrebte Konzept ambitioniert und (im Zusammenhang mit der Freiraumqualität und der Umgestaltung des Henry-Vahl-Parks) ansprechend.

eng werden könnte. Diese Bedenken wurde zumindest vom Bezirksamt geäußert.

5.5_Resumee

Die hier aufgezeigten Konzepte sollten als Visionen bezüglich ihrer Machbarkeit verstanden werden. So zeigen alle drei Parkareale gewisse Potenziale für Nachverdichtungen ohne einen höheren Veränderungsaufwand. Und auch hinsichtlich dem Trend einer nachhaltigen Siedlungsflächenentwicklung im Sinne der Innenentwicklung sowie einer Vermeidung von Bodenversiegelung könnten die gezeigten Entwürfe als Beispiel gelten, obgleich ein hoher Anteil an Neubauten erscheint. Da das öffentliche Grün jedoch kaum umgewandelt werden müsste (der Wehbers Park macht hierbei eine Ausnahme), würde immer noch ein hoher Anteil an Grün- und Freiflächen existieren. Trotzdem muss beachtet werden, dass es

hinsichtlich einer tiefergehende Analyse und Machbarkeit weiteren Nachforschungen bedarf.

In den Experteninterviews wurde gerade seitens des Bezirks klar, dass die drei Parks (der Henry-Vahl-Park zählt hier nicht dazu) eher nicht nachverdichtet werden sollten. Wie schon teilweise erwähnt, ist die Geschichte und Bedeutung der einzelnen Parks (Wehbers Park und Unna-Park) sowie der jüngere Erfolg und die Annahme seitens der Bevölkerung (Lindenpark) zu wichtig, um nunmehr neue Baustellen in dieses Gefüge reinzubringen.

6_ Reflexion der Arbeit

In dieser Arbeit wurden die Möglichkeiten einer Verdichtung in Parkarealen des Hamburger Stadtteils Eimsbüttel anhand eines spezifischen Praxisbeispiels mit folgender Forschungsfrage untersucht:

Inwiefern besteht eine Möglichkeit hinsichtlich einer Nachverdichtung in der umliegenden Bebauung der Parks und inwieweit könnte diese konkret aussehen und funktionieren?

Unter dieser Fragestellung ist die Bachelorthesis als konzeptionelle und gestalterische wissenschaftliche Arbeit zu verstehen. Zur Beantwortung war somit eine breitgefächerte Recherche auf verschiedenen Kanälen notwendig.

Die Fachliteratur zum Thema "nachhaltige Siedlungsflächenentwicklung" von Lütke-Daldrup und Apel gab einen guten Überblick über die Problematik der expansiven Siedlungsflächenent-

wicklung beziehungsweise der Aus-ent-entwicklung. Darüber hinaus waren die Beiträge von Westphal und Kotzke hinsichtlich der städtebaulichen Dichte ebenfalls hilfreich.

Daneben war geschichtliche Literatur in einem zufriedenstellenden Maße vorhanden.

Es wurde hier aber klar, dass aufgrund des lokalen Themenschwerpunkts (Forschungsgebiet: Hamburg-Eimsbüttel) tiefergehende Informationen notwendig waren.

In Anbetracht dieser Situation waren die Experteninterviews besonders entscheidende Impulse, da diese speziellen Informationen hier erlangt werden konnten. Die Aussagen über die Geschichte der Parks, einer generellen Machbarkeit von Nachverdichtungsmaßnahmen und deren mögliche Probleme und Grenzen sowie die Meinungen hinsichtlich der Thematik "Städtebauliche Dichte" und deren Potenziale in den verschiedenen Parks waren besonders wertvoll.

Hinzu kommt, dass durch die drei verschiedenen Charaktere verschiedene Perspektiven ersichtlich waren und somit beleuchtet werden konnten.

Hinsichtlich der Recherche kann die Arbeit somit als positiv gewertet werden. In Anbetracht des konzeptionellen Teils muss aber erwähnt werden, dass aufgrund der großen Masse an Informationen und Input der Ausblick im Rahmen der Bachelorarbeit nicht sehr tief gehende Ergebnisse liefern konnte. Hierbei könnten weitere Forschungen zu dem Thema der Nachverdichtung in innerstädtischen Regionen hilfreich sein, um ein klareres Bild zu schaffen. So besteht besonders im Hinblick auf die Freiraumqualität und dem städtischen Grün sowie deren Zusammenhang mit der Lebensqualität noch Bedarf zur Vertiefung.

Im Hinblick auf die Forschungsfrage sind die nachfolgenden Ergebnisse relevant. So sind Nachverdichtungsmaßnahmen generell eine sensible Angelegenheit, welche behutsam gestaltet werden sol-

lte. Um erfolgreiche Ergebnisse erzielen zu können, bedarf es der Abwägung verschiedener Interessen, welche ich im Toolkit zusammengefasst wurden.

Besonders bei der konkreten Projektentwicklung bedarf es einer akribischen Vorbereitung, um zu gewährleisten, dass der Stadtteil und seine Quartiere im Zuge einer Nachverdichtung keinen Verlust des Charakters erleidet. Darüber hinaus muss die ansässige Bevölkerung zwingend mit einbezogen werden.

Insgesamt bewerte ich Nachverdichtung als eine Möglichkeit von schonender innenentwicklung und einer effektiven Gegenrichtung vom "Urban Sprawl", die mit der richtigen Umsetzung positive Effekte für alle Beteiligten haben kann.

Mein Interesse für dieses Thema hat sich im Laufe der Arbeit weiter entwickelt. Gerade das Zusammenspiel der verschiedenen Einflussfaktoren (Toolbox) im Hinblick auf das Machbare im Städtebau waren sehr spannend.

7_Literaturverzeichnis

Wissenschaftliche Literatur

Apel, D. (2000): Szenarien und Potenziale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung. Umweltbundesamt, 2000.

Hamm, O. (Ed.) (2010): Metropole: Metrozonen. 1. Auflage, Jovis, Berlin 2010.

Lichtenberger, Elisabeth (1998): Stadtgeographie: Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. Leipzig 1998.

Lütke-Daldrup, E. (1990): Bestandsorientierter Städtebau: Möglichkeiten, Auswirkungen und Grenzen der Innenentwicklung; Zur Bedeutung der Wohnungsbaupotenziale im Innenbereich der Städte und Gemeinden. 1. Auflage, Dortmund, 1990.

Krautzberger, M.; Söfker, W. (2007): Baugesetzbuch mit BauNVO: Leitfaden mit Synopse. 8. Auflage, Heidelberg 2008.

Kotzke, G. (2000): Weiterentwicklung von Wohnsiedlungen durch Nachverdichtungen - Leitfaden zur Projektberatung. Hamburg 2000.

Salomon, S. (2000): Eine städtebauliche Wiedergutmachung - Bauen und Wohnen in Hamburg-Eimsbüttel 1950-1968. 1. Auflage, Dölling und Galitz, Hamburg 2000.

Schmal, H. (1996): Eimsbüttel und Hohe- luft-West. 1. Auflage, Christians, Hamburg 1996.

Schubert, M. (1998): Nachverdichtung in Städten - Ermittlung von Nachverdichtungspotentialen am Beispiel der Stadt Regensburg. Bayreuth 1998.

Westphal, C. (2008): Dichte und Schrumpfung - Kriterien zur Bestimmung angemessener Dichten in Wohnquartieren schrumpfender Städte aus Sicht der stadttechnischen Infrastruktur. Diss., Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V., Dresden 2008.

Berichte / Reports / Statistik

DASL Ausschuss Städtebau (Hrsg.) (2010): ENTWURF - Neue Herausforderung für die europäische Stadt - Zukunftsperspektiven der Stadtentwicklung und des Städtebaus in Deutschland. Berlin 2010.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.): Hamburger Stadtteil-Profile 2012. Hamburg 2012.

HWWI - Hamburgisches WeltWirtschafts-Institut (Ed.) (2010): L(i)ebenswertes

Hamburg - Die Lebensqualität in der Hansestadt im deutschen Metropolenvergleich. Hamburg 2010.

Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2002): Leitbild Metropole Hamburg - Wachsende Stadt. Hamburg 2010.

Freie und Hansestadt Hamburg - Bezirksamt Eimsbüttel (Hrsg.) (2011): Wohnungsbauprogramm 2011/2012 Bezirk Eimsbüttel. Hamburg 2011.

NABU (Hrsg.) (o. J.): Leitbild Hamburg - Leitbild ohne ökologische Weitsicht. Hamburg o. J.

United Nations (Hrsg.) (1992): Agenda 21 - Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung. Rio de Janeiro 1992.

Zeitungsartikel

Iken, M.; Kummereinicke, S. (2013): Gentrifizierung - Wem gehört die Stadt?, <http://www.abendblatt.de/hamburg/article117146792/Gentrifizierung-Wem-gehoert-die-Stadt.html> (Online-Abfrage am 20.08.2013)

Lettgen, S. (2013): Senat zieht Zwischenbilanz beim Wohnungsbau, <http://www.welt.de/regionales/hamburg/article120766221/Senat-zieht-Zwischenbilanz-beim-Wohnungsbau.html> (Online-Abfrage am 28.08.2013)

Peiner, W. (2012): Metropole und Wachsende Stadt - Hamburg sollte sein Leitbild modernisieren, http://www.welt.de/print/die_welt/hamburg/article112057529/Metropole-und-Wachsende-Stadt-Hamburg-sollte-sein-Leitbild-modernisieren.html (Online-Abfrage am 20.08.2013)

Schirg, O. (2012): Studie - 2017 fehlen in Hamburg 50.000 Mietwohnungen, <http://www.abendblatt.de/hamburg/article2306672/Studie-2017-fehlen-in-Hamburg-50-000-Mietwohnungen.html> (Online-Abfrage am 10.08.2013)

Schirg, O.b (2013): Die Mietpreise in Hamburg gehen leicht zurück, <http://www.abendblatt.de/hamburg/article120972922/Die-Mietpreise-in-Hamburg-gehen-leicht-zurueck.html> (Online-Abfrage am 28.08.2013)

Vitt, C. (2013): Unser Park muss schöner werden!, <http://www.elbe-wochenblatt.de/eimsbuettel/lokales/unsere-park-muss-schoener-werden-d17537.html> (Online-Abfrage am 30.07.2013)

o.A.a (2013): Hamburg ist Deutschlands beliebteste Großstadt, <http://www.welt.de/finanzen/immobilien/article115423517/Hamburg-ist->

Deutschlands-beliebteste-Grossstadt.
htm (Online-Abfrage am 25.07.2013)

o.A.b (2012): Hamburger sind die glücklichsten Deutschen, <http://www.welt.de/regionales/hamburg/article13835381/Hamburger-sind-die-gluecklichsten-Deutschen.html> (Online-Abfrage am 25.07.2013)

o.A.c (2013): Die wachsende Stadt, <http://www.abendblatt.de/hamburg/wohnung-mieten/article115167100/Die-wachsende-Stadt.html> (Online-Abfrage am 30.07.2013)

o.A.d (2013): Wegfall der Stellplatzpflicht, <http://www.abendblatt.de/hamburg/article120910189/Wegfall-der-Stellplatzpflicht-SPD-bessert-nach.html> (Online-Abfrage am 28.09.2013)

Internetquellen

beweg-die-stadt.de (2012): Henry-Vahl-Park - Heußweg 40, <http://www.beweg-die-stadt.de/problem/6518-henry-vahl-park-heussweg-40#zoom=11&lat=53.546&lon=9.98934&layers=TFB> (Online-Abfrage am 30.07.2013)

Hamburg.de a (o. J.): Hamburgs Geschichte im Überblick, <http://www.hamburg.de/hamburg-historisch/1776880/hamburgs-geschichte.html> (Online-Abfrage am 20.08.2013)

Hamburg.de b (o. J.): Unnapark, <http://www.hamburg.de/parkanlagen/3118180/unnapark.html> (Online-Abfrage am 03.09.2013)

HamburgBuch (o. J.): Von der Torsperre und dem Bürgermilitär, <http://www.hamburgbuch.de/Kapitel-2/Buergermilitaer.htm> (Online-Abfrage am

20.08.2013)

Landesarbeitskreis Gegen Rechts der Jusos in der SPD Hamburg (o. J.): Wachsende Stadt - wachsender Widerstand, <http://www.wachsender-widerstand.de> (Online-Abfrage am 15.09.2013)

Lexikon der Nachhaltigkeit (2013): Definition Nachhaltigkeit, http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/definitionen_1382.htm (Online-Abfrage am 15.08.2013)

loftville GmbH (Hrsg.) (2012): Hier will Hamburg (nicht) wohnen, <http://www.loftville.com/blog/hier-will-hamburg-wohnen/#more-1028> (Online-Abfrage am 30.07.2013)

Nabu (Hrsg.) (2008): Stadtflucht war gestern, <http://www.nabu.de/themen/siedlungsentwicklung/wissen/gesells->

chaft/10356.html (Online-Abfrage am 02.08.2013)

Wohnungs-Infobörse GmbH (2013): Mietspiegel Hamburg 2013, <http://www.wohnungsboerse.net/mietspiegel-Hamburg/3195> (Online-Abfrage am 02.09.2013)

World Health Organisation (o. J.): Urban population growth, http://www.who.int/gho/urban_health/situation_trends/urban_population_growth_text/en/index.html (Online-Abfrage am 16.08.2013)

sonstige Literatur

Baugesetzbuch in der 41. Auflage (2009)

Monocle (Hrsg.) (2013): Issue 65 - Our 25 cities for living, working, late night and fresh starts. London 2013

Interviews

Pahl, Julius (06.09.2013): Transkript Bachelorthesis. Transformation von Stadträumen - Nachverdichtung in Hamburg-Eimsbüttel. Interview A mit Herrn Schuster in Hamburg

Pahl, Julius (16.09.2013): Transkript Bachelorthesis. Transformation von Stadträumen - Nachverdichtung in Hamburg-Eimsbüttel. Interview B mit Herrn Pékrl in Hamburg

Pahl, Julius (02.09.2013): Transkript Bachelorthesis. Transformation von Stadträumen - Nachverdichtung in Hamburg-Eimsbüttel. Interview C mit Herrn Limbrock in Hamburg

8_Abbildungsquellen

Titelblatt: eigene Darstellung

Abb. 1: eigene Darstellung, nach WHO Urban Population Growth (online verfügbar unter: http://www.who.int/gho/urban_health/situation_trends/urban_population_growth/en/)

Abb. 2: eigene Darstellung, nach BauN-VO

Abb. 3: eigene Darstellung, nach Westphal, C. (2008) S. 42 und S. 43

Abb. 4: eigene Darstellung

Abb. 5: eigene Darstellung

Abb. 6: eigene Darstellung

Abb. 7: eigene Darstellung

Abb. 8: eigene Darstellung, nach Hamburg.de (online verfügbar unter: <http://www.hamburg.de/hamburg-his->

[torisch/1776880/hamburgs-geschichte.html](http://www.hamburg.de/hamburg-his-torisch/1776880/hamburgs-geschichte.html))

Abb. 9: eigene Darstellung (Karten-grundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 10: Lustdorf, nach Schmal, H. (1996) S. 7

Abb. 11: Karte von Eimsbüttel_1, nach Schmal, H. (1996) S. 8

Abb. 12: Karte von Eimsbüttel_2, nach Schmal, H. (1996) S. 9

Abb. 13: eigene Darstellung (Karten-grundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 14: eigene Darstellung (Karten-grundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 15: eigene Darstellung (Karten-grundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 16: eigene Darstellung (Karten-grundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 17: eigene Darstellung (Karten-grundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 18: eigene Darstellung (Karten-grundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 19: eigene Darstellung (Karten-grundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 20: eigene Darstellung, nach Grundstücksplan (Architekturbüro Limbrock - Hamburg)

Abb. 21: Konzeptphase_1, Architekturbüro Limbrock - Hamburg

Abb. 22: Konzeptphase_2, Architekturbüro Limbrock - Hamburg

Abb. 22: Konzeptphase_3, Architekturbüro Limbrock - Hamburg

Abb. 23: Konzeptphase_4, Architekturbüro Limbrock - Hamburg

Abb. 25 - 33: eigene Fotoaufnahmen

Abb. 34: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 35: Grünzug, nach Salomon, S. (2000) S. 159

Abb. 36: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 37: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 38: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 39: Unna-Park_vorZerstörung, nach Salomon, S. (2000) S. 105

Abb. 40: Unna-Park_nachZerstörung, nach Salomon, S. (2000) S. 105

Abb. 41: Unna-Park_1, nach Salomon, S. (2000) S. 162

Abb. 42: Unna-Park_2, nach Salomon, S. (2000) S. 162

Abb. 43: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 44 - 52: eigene Fotoaufnahmen

Abb. 53: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 54: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 55: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 56: WehbersPark_1, nach Salomon, S. (2000) S. 162

Abb. 57: WehbesrPark_2, nach Salomon, S. (2000) S. 173

Abb. 58: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 59 - 67: eigene Fotoaufnahmen

Abb. 68: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 69: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 70: eigene Darstellung (Karten-

grundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 71: Lindenpark_Konzept, nach Salmon, S. (2000) S. 165

Abb. 72: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 73: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 74 - 82: eigene Fotoaufnahmen

Abb. 83: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 84: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 85: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 86: eigene Berechnungen

Abb. 87: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 88: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 89: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 90: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 91: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 92: eigene Berechnungen

Abb. 93: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 94: eigene Darstellung (Kartengrundlage aus dem IMZ der HCU Hamburg)

Abb. 95: eigene Berechnungen

Abb. 96: eigene Berechnungen

