Umgestaltung der Kennedybrücke und der angrenzenden Grünflächen zu einem multifunktionalen urbanen Raum

Studienarbeit

Masterstudiengang „Wasser- und Umweltingenieurwesen" mit Schwerpunkt Stadt

Redaktionell gekürzte und für die Öffentlichkeit aufbereitete Version

Vorgelegt von:

Charlotte Lorenz B.Sc.
Charlotte Budde B.Sc.
Mara Lenk B.Eng.
Mara Schneider B.Sc.
Elisa Kuhn B.Sc.

Fertiggestellt am 15.10.2025

Gekürzt am 06.04.2026

Die folgenden Ergebnisse entstanden im Rahmen einer studentischen Arbeit an der TUHH.

Technische Universität Hamburg
Institut für Verkehrsplanung und Logistik
Am Schwarzenberg-Campus 3
20173 Hamburg

Inhaltsverzeichnis

..... 1
Abbildungsverzeichnis 5
Tabellenverzeichnis 7
Verwendung von KI 8
Kürzungen 9
1 Einleitung 10
1.1 Fragestellung 10
1.2 Projektgebiet 11
1.3 Grenzen der Arbeit 11
2 Methodik 12
2.1 Geführter Spaziergang 14
2.2 Maßnahmenkatalog 17
2.3 Abwägung der Maßnahmen 18
2.4 Konzept 20
3 Bestandsaufnahme 21
3.1 Planungshistorie 21
3.2 Lage des Projektgebiets 24
3.3 Städtebauliche Situation 25
3.3.1 Umgebung: Bebauung und Nutzung 25
3.3.2 Projektgebiet: Bebauung und Nutzung 28
3.4 Parkraumgestaltung 30
3.5 Hydrologische Betrachtung 39
3.6 Verkehrsplanerische Situation 42
3.6.1 Nicht motorisierter Verkehr 43
3.6.2 Schienenverkehr 45
3.6.3 Motorisierter Verkehr 47
3.6.4 Schiffsverkehr 51
3.7 Immissionsbelastungen 51
4 Analyse der Ausgangssituation 54
5 Analyse der Stakeholder*innen-Perspektiven 56
5.1 Ergebnisse und Auswertung innerhalb des gesamten Projektgebiets 56
5.1.1 Place Identity 57
5.1.2 Aufenthaltsqualität 58
5.1.3 Nutzungen 59
5.1.4 Verkehr und Mobilität 59
5.1.5 Umwelt und Klima 60
5.1.6 Gestaltung und Atmosphäre 60
5.2 Ergebnisse der Teilabschnitte 61

5.2.1 Ergebnisse Parkabschnitt A 61
5.2.2 Ergebnisse Parkabschnitt B 61
5.2.3 Ergebnisse Parkabschnitt C 62
5.2.4 Ergebnisse Parkabschnitt D 63
5.2.5 Ergebnisse Verkehrsfläche 63
5.3 Zusammenfassung der Ergebnisse 64
6 Konzeptentwicklung 65
6.1 Planerische Rahmenbedingungen auf Landesebene 65
6.1.1 Verkehrsplanerische Rahmenbedingungen 65
6.1.2 Stadtplanerische Rahmenbedingungen 66
6.1.3 Umweltplanerische Rahmenbedingungen 66
6.2 Maßnahmenkatalog 68
6.2.1 Verkehrsplanerische Maßnahmen 68
6.3 Abwägung der Maßnahmen 72
6.3.1 Verkehr 72
6.3.2 Stadtplanung 80
6.3.3 Klima und Nachhaltigkeit 90
6.4 Entwurf eines multifunktionalen Raums 96
6.4.1 Szenario A 96
6.4.2 Szenario B 101
7 Diskussion 108
8 Fazit und Ausblick 112
9 Literaturverzeichnis 114

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematische Darstellung der Methodik (Eigene Darstellung) 12
Abbildung 2: Vorgehensweise des geführten Spaziergangs (Eigene Darstellung) 14
Abbildung 3: Route durch das Projektgebiet (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 15
Abbildung 4: Wallanlagen auf dem Alstersee um 1651 (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a) 21
Abbildung 5: Erster und zweiter grüner Ring (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2025b) 22
Abbildung 6: Empfehlung für die Verbindung zwischen Binnen- und Außenalster im Osten (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a) 23
Abbildung 7: Verbindende, runde Becken zwischen Lombards- und Kennedybrücke (Begehung 2025) 24
Abbildung 8: Grenzen des Gebiets (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 25
Abbildung 9: Flächennutzungsplan der Umgebung ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 26
Abbildung 10: Bauleitplanzeichnung mit Bauleitplanumringen der Ebene "Festgestellte Bebauungspläne" ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025) mit Ergänzung der Jahreszahlen aus hinterlegten PDFs (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 27
Abbildung 11: Soziale Infrastruktur und Nahversorgung ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 28
Abbildung 12: Die Kennedybrücke als Transitort (Begehung 2025) 29
Abbildung 13: Zelte unter der Kennedybrücke (Begehung 2025) 30
Abbildung 14: Parkabschnitt A im unbelaubten Zustand (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 31
Abbildung 15: Reihenfolge von o. l. nach u. r.: Uferweg mit naturnah gestalteter Böschung, Sitzgelegenheiten entlang der Uferrundung, lückenhafter Rasen im Hangbereich, begrünte Trennstreifen (Begehung 2025) 32
Abbildung 16: Parkabschnitt B im unbelaubten Zustand (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 33
Abbildung 17: Westliche Seite des Rondells (Begehung 2025) 33
Abbildung 18: Park B (Begehung 2025) 34
Abbildung 19: Parkabschnitt C im unbelaubten Zustand (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz:

Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 35
Abbildung 20: Blick auf die östliche Seite des Rondells (Begehung 2025) 36
Abbildung 21: Weg entlang der Bahngleise (Begehung 2025) 37
Abbildung 22: Parkabschnitt D im unbelaubten Zustand (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 37
Abbildung 23: Biotope und Biotopverbund der Feuchtlebensräume ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 38
Abbildung 24: Sitzgelegenheiten an der Uferrundung (o. l.), Uferweg mit naturnah gestalteter Böschung (o. r.), Rad- und Gehweg mit begrüntem Trennstreifen (u. l.), geschütztes Biotop (u. r.) (Begehung 2025) 39
Abbildung 25: Versickerungspotential ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 40
Abbildung 26: Wassertiefen eines extremen Starkregenszenarios ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 41
Abbildung 27: Wassertiefen bei einem extremen Küstenhochwasser ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 42
Abbildung 28: Straßenquerschnitte ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 43
*Abbildung 29: Bedeutungsräume für Fußgänger*innen ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))* 44
Abbildung 30: Velorouten ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 45
Abbildung 31: Einzugsbereiche S-Bahnverkehr ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 46
Abbildung 32: Einzugsbereiche U-Bahnverkehr ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 47
Abbildung 33: Verkehrsstärken 2019 ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 49
Abbildung 34: Einzugsbereiche Busverkehr ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 50
Abbildung 35: Lärmkarte Hamburg ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 52
Abbildung 36:Darstellung der Lufttemperatur um 4 Uhr über der Kennedy- und Lombardsbrücke ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und

Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) 53
Abbildung 37: Netzdiagramm Lärm (Eigene Darstellung) 72
Abbildung 38: Netzdiagramm Orientierung (Eigene Darstellung) 76
Abbildung 39: Netzdiagramm Wegeführung (Eigene Darstellung) 77
Abbildung 40: Netzdiagramm Erreichbarkeit (Eigene Darstellung) 79
Abbildung 41: Netzdiagramm Sitzgelegenheiten (Eigene Darstellung) 80
Abbildung 42: Netzdiagramm Beleuchtung (Eigene Darstellung) 81
Abbildung 43: Netzdiagramm Kommerzielle Nutzung (Eigene Darstellung) 83
Abbildung 44: Netzdiagramm Nicht-kommerzielle Nutzung (Eigene Darstellung) 84
Abbildung 45: Netzdiagramm Sauberkeit (Eigene Darstellung) 86
Abbildung 46: Netzdiagramm Wassererlebbarkeit (Eigene Darstellung) 87
Abbildung 47: Netzdiagramm Barrierefreiheit (Eigene Darstellung) 88
Abbildung 48: Netzdiagramm Sonstiges (Eigene Darstellung) 89
Abbildung 49: Netzdiagramm Begrünung (Eigene Darstellung) 91
Abbildung 50: Netzdiagramm Regenwassermanagement (Eigene Darstellung) 92
Abbildung 51: Netzdiagramm Umweltbildung (Eigene Darstellung) 94
Abbildung 52: Netzdiagramm Biotopverbund (Eigene Darstellung) 95
Abbildung 53: Schnitt A-A (Erstellt mit (Streetmix 2025)) 96
Abbildung 54: Schnitt B-B (Erstellt mit (Streetmix 2025), Licensed under Creative Commons or AGPL license (https://streetmix.net/)) 97
Abbildung 55: Schnitt C-C (Erstellt mit (Streetmix 2025), Licensed under Creative Commons or AGPL license (https://streetmix.net/)) 97
Abbildung 56: Szenario A Parkabschnitt A (Eigene Darstellung) 98
Abbildung 57: Neugestaltung des östlichen Rondells (Eigene Darstellung) 98
Abbildung 58: Szenario A Parkabschnitt B (Eigene Darstellung) 99
Abbildung 59: Szenario A Parkabschnitt C (Eigene Darstellung) 100
Abbildung 60: Szenario A Parkabschnitt D (Eigene Darstellung) 101
Abbildung 61: Wegeverbindungen (Eigene Darstellung) 102
Abbildung 62: Neugestaltung der Kennedybrücke (Eigene Darstellung) 103
Abbildung 63: Szenario B Parkabschnitt A (Eigene Darstellung) 103
Abbildung 64: Neugestaltung des westlichen Rondells (Eigene Darstellung) 104
Abbildung 65: Szenario B Parkabschnitt B (Eigene Darstellung) 105
Abbildung 66: Szenario B Parkabschnitt C (Eigene Darstellung) 106
Abbildung 67: Realisierung eines Steges in Parkabschnitt D (Eigene Darstellung) 107
Abbildung 68: Szenario B Parkabschnitt D (Eigene Darstellung) 107

Tabellenverzeichnis

*Tabelle 1: Fragen an Stakeholder*innen in den drei Phasen (Eigene Darstellung)* 16
Tabelle 2: Bewertungsskala der fünf Bewertungskriterien (Eigene Darstellung) 18
Tabelle 3: Teilnehmende am Spaziergang und ihre Eigenschaften (Eigene Darstellung) .. 56
Tabelle 4: Kategorieneinteilung für die Inhaltsanalyse nach Mayring (Eigene Darstellung) 57
Tabelle 5: Maßnahmen gegen Verkehrslärm und deren Bewertungen (Eigene Darstellung) 69
Tabelle 6: Auswertung des Clusters Lärm im Szenario A (Eigene Darstellung) 74
Tabelle 7: Auswertung des Clusters Lärm im Szenario B (Eigene Darstellung) 75

Tabelle 8: Auswertung des Clusters Orientierung im Szenario A (Eigene Darstellung)..... 76
Tabelle 9: Auswertung des Clusters Orientierung im Szenario B (Eigene Darstellung)..... 76
Tabelle 10: Auswertung des Clusters Wegeführung im Szenario A (Eigene Darstellung) . 78
Tabelle 11: Auswertung des Clusters Wegeführung im Szenario B (Eigene Darstellung) . 78
Tabelle 12: Auswertung des Clusters Erreichbarkeit im Szenario A (Eigene Darstellung) 79
Tabelle 13: Auswertung des Clusters Erreichbarkeit im Szenario B (Eigene Darstellung) 80
Tabelle 14: Auswertung des Clusters Sitzgelegenheiten im Szenario A (Eigene Darstellung)..... 80
Tabelle 15: Auswertung des Clusters Sitzgelegenheiten im Szenario B (Eigene Darstellung)..... 81
Tabelle 16: Auswertung des Clusters Beleuchtung im Szenario A (Eigene Darstellung) ... 82
Tabelle 17: Auswertung des Clusters Beleuchtung im Szenario B (Eigene Darstellung) ... 82
Tabelle 18: Auswertung des Clusters Kommerzielle Nutzung im Szenario A (Eigene Darstellung)..... 83
Tabelle 19: Auswertung des Clusters Kommerzielle Nutzung im Szenario B (Eigene Darstellung)..... 84
Tabelle 20: Auswertung des Clusters Nicht-kommerzielle Nutzung im Szenario A (Eigene Darstellung)..... 85
Tabelle 21: Auswertung des Clusters Nicht-kommerzielle Nutzung im Szenario B (Eigene Darstellung)..... 85
Tabelle 22: Auswertung des Clusters Sauberkeit im Szenario A (Eigene Darstellung)..... 86
Tabelle 23: Auswertung des Clusters Sauberkeit im Szenario B (Eigene Darstellung)..... 86
Tabelle 24: Auswertung des Clusters Wassererlebbarkeit im Szenario A (Eigene Darstellung)..... 87
Tabelle 25: Auswertung des Clusters Wassererlebbarkeit im Szenario B (Eigene Darstellung)..... 87
Tabelle 26: Auswertung des Clusters Barrierefreiheit im Szenario A (Eigene Darstellung) 88
Tabelle 27: Auswertung des Clusters Barrierefreiheit im Szenario B (Eigene Darstellung) 88
Tabelle 28: Auswertung des Clusters Sonstiges im Szenario A (Eigene Darstellung)..... 89
Tabelle 29: Auswertung des Clusters Sonstiges im Szenario B (Eigene Darstellung)..... 90
Tabelle 30: Auswertung des Clusters Begrünung im Szenario A (Eigene Darstellung) 91
Tabelle 31: Auswertung des Clusters Begrünung im Szenario B (Eigene Darstellung) 91
Tabelle 32: Auswertung des Clusters Regenwassermanagement im Szenario A (Eigene Darstellung)..... 92
Tabelle 33: Auswertung des Clusters Regenwassermanagement im Szenario B (Eigene Darstellung)..... 93
Tabelle 34: Auswertung des Clusters Umweltbildung im Szenario A (Eigene Darstellung) 94
Tabelle 35: Auswertung des Clusters Umweltbildung im Szenario B (Eigene Darstellung) 94
Tabelle 36: Auswertung des Clusters Biotopverbund im Szenario A (Eigene Darstellung) 95
Tabelle 37: Auswertung des Clusters Biotopverbund im Szenario B (Eigene Darstellung) 95

Verwendung von KI

In dieser Arbeit wurde das universitätsinterne KI-Tool TUKI für sprachliche Aus- und Umformulierungen eingesetzt.

Kürzungen

Diese Fassung der Studienarbeit wurde für die externe Nutzung redaktionell gekürzt. Nicht enthalten ist der vollständige Maßnahmenkatalog (siehe Kapitel 6.2). Auch der Anhang ist aus datenschutzrechtlichen Gründen in dieser Version nicht vorhanden.

1 Einleitung

Städte sind in vielfacher Hinsicht herausgefordert: Einerseits tragen sie erheblich zum Klimawandel bei – durch hohen Energieverbrauch, dichte Bebauung, Verkehr, Versiegelung – andererseits sind sie besonders verletzlich gegenüber dessen Folgen, wie Hitzewellen, Starkregen und Überflutungen. Flexibilität, Resilienz und eine Umgestaltung urbaner Raumstrukturen werden daher zunehmend als zentrale Aufgaben der Stadtentwicklung verstanden. Im 5. Sachstandsbericht des IPCC heißt es: „Die Anpassung an den Klimawandel hängt in erster Linie davon ab, was in den städtischen Zentren getan wird" (Pachauri und Mayer 2015). Auch wenn seitdem viele Städte und Kommunen Klimaanpassungspläne erstellt haben, werden selten genügend Maßnahmen umgesetzt (IPCC 2023).

Neben klimatischen Herausforderungen stehen Städte auch in weiteren Bereichen unter wachsenden Druck: Es gibt dringende Anliegen, wie Wohnungsmangel, steigende Wohnkosten, Integration unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen sowie zunehmende Obdachlosigkeit. Diese Fragen verdeutlichen, dass urbane Räume multifunktional gedacht werden müssen – sie sollen Orte sein, die sowohl ökologischen, sozialen als auch stadtgestalterischen Anforderungen gerecht werden.

Freiräume, Straßen und Plätze – insbesondere in dicht bebauten Innenstädten – sind hierbei von zentraler Bedeutung: Sie bieten Potenziale für urbane Klimaanpassung (z. B. Kühlung, Versickerung bei Starkregen), Biodiversitätsförderung, Erholungsmöglichkeiten, Rückzugsorte und Orte der Begegnung. Durch die Versiegelung und Flächenverschränkung in vielen Innenstädten entsteht ein großer Bedarf, zu überlegen, welche Flächen – etwa Straßenräume oder Brückenbereiche – in Zukunft neu gedacht und umgestaltet werden können. Die Verkehrs- und Stadtplanung muss diese Herausforderungen aufgreifen, um nachhaltiges städtisches Leben auch zukünftig zu ermöglichen.

Ein besonders exemplarischer Ort mit großem Entwicklungspotenzial ist in Hamburg die Kennedybrücke mit ihren angrenzenden Grünflächen. Obwohl sie zentral und landschaftlich reizvoll positioniert ist, wurde der Raum zwischen Kennedy- und Lombardsbrücke in der Binnenalster-Studie zur Nutzbarkeit der Uferbereiche als „etwas vernachlässigtes Gebiet" bezeichnet – ein Hinweis auf bestehende Defizite, aber auch auf Chancen. Auch die Initiative Kurs Fahrradstadt, die sich für eine lebenswerte und fahrradfreundliche Stadt Hamburg einsetzt, sieht in der verkehrsplanerischen Umgestaltung der Kennedybrücke Potential. Die Betrachtung in dieser Arbeit wird über die Kennedybrücke hinaus auf die angrenzenden Grünflächen sowie die Flächen unterhalb der Brücke erweitert.

1.1 Fragestellung

Ziel dieser Arbeit ist es eine verkehrs- und stadtplanerische Umgestaltung der Kennedybrücke und der umliegenden Grünflächen zu einem multifunktionalen Raum zu entwickeln. Dazu wird zunächst eine detaillierte Bestandsaufnahme des Ist-Zustands durchgeführt – mittels örtlicher Begehung, (Literatur-)Recherche sowie eines geführten Spaziergangs mit unterschiedlichen Stakeholder*innen. Aufbauend auf diesen Erkenntnissen werden potenzielle Maßnahmen gesammelt, hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit bewertet und in zwei Szenarien überführt: ein realitätsnahes und ein zukunftsweisendes Konzept.

Aus dieser Zielsetzung ergeben sich folgende drei Leitfragen:

1. Wie können Place Identity und Aufenthaltsqualität im Projektgebiet unter Einbeziehung verschiedener Stakeholder*innen geschaffen werden?

2. Inwiefern lassen sich die Ansprüche und Bedürfnisse der Stakeholder*innen hinsichtlich der rechtlichen-planerischen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingen in dem Projektgebiet umsetzen?
3. Welches städtebauliche Konzept resultiert aus den Ansprüchen und Rahmenbedingungen?

1.2 Projektgebiet

Das Projektgebiet befindet sich im Zentrum Hamburgs, direkt gegenüber dem Jungfernstieg, und umfasst die Verkehrsflächen der Kennedybrücke sowie angrenzende Grünflächen. Die Kennedybrücke trennt gemeinsam mit der Lombardsbrücke die Binnenalster von der Außenalster und schafft dabei einen Übergang vom parkartigen Landschaftsraum entlang der Außenalster zur südlich gelegenen, steinern gefassten Altstadt (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a). Das Projektgebiet zeichnet sich durch eine vielfältige Nutzung aus: Einerseits übernimmt es als wichtige Magistrale eine zentrale Rolle im städtischen Verkehr und stellt Hauptwegeverbindungen für den Kfz- und Radverkehr dar (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025). Andererseits dient es als bedeutender urbaner Grünraum, der insbesondere durch seine Aussicht auf die Außenalster sowie das städtebauliche Ensemble aus Binnenalster und Jungfernstieg besticht (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a).

1.3 Grenzen der Arbeit

Durch die räumliche Abgrenzung des Projektgebietes werden die Neugestaltung der umliegenden Kreuzungen sowie die Auswirkung auf den übrigen innenstädtischen Verkehr nicht berücksichtigt. Die Wegeführung innerhalb des Projektgebiets wird an das bestehende Straßennetz angeschlossen, ohne dass eine Veränderung der Verkehrswege erfolgt ist. Daraus resultierende Veränderung der Schaltung der Lichtsignalanlagen (LSA) oder der Spurführungen im Kreuzungsbereich werden nicht planerisch beachtet.

Neben den räumlichen Grenzen des Projektgebietes gibt es weitere Grenzen innerhalb derer sich diese Arbeit bewegt.

Die gewählte Methodik, der geführten Spaziergang, impliziert eine Abhängigkeit der Ergebnisse von den teilnehmenden Personen. Es ist zwar möglich, gezielt bestimmte Personen- bzw. Personengruppen einzuladen, jedoch lässt sich die tatsächliche Diversität der teilnehmenden Stakeholder*innengruppen nicht vollständig kontrollieren. Darüber hinaus spielt zusätzlich die zeitliche Begrenzung dieser Arbeit auf ein halbes Jahr eine Rolle. Die Spaziergänge haben alle im Zeitraum von ungefähr zwei Wochen stattgefunden und decken somit nur eine Jahreszeit ab.

Auch der Detailgrad der Antworten der unterschiedlichen Akteur*innen unterscheidet sich stark, weshalb die Maßnahmen der Konzeptentwicklung unterschiedlich konkret ausfallen.

2 Methodik

Die methodische Vorgehensweise zur Umgestaltung der Kennedybrücke und der angrenzenden Parkflächen basiert auf einem explorativ-qualitativen Forschungsdesign und gliedert sich in mehrere aufeinander aufbauenden Schritte, die in Abbildung 1 dargestellt sind.

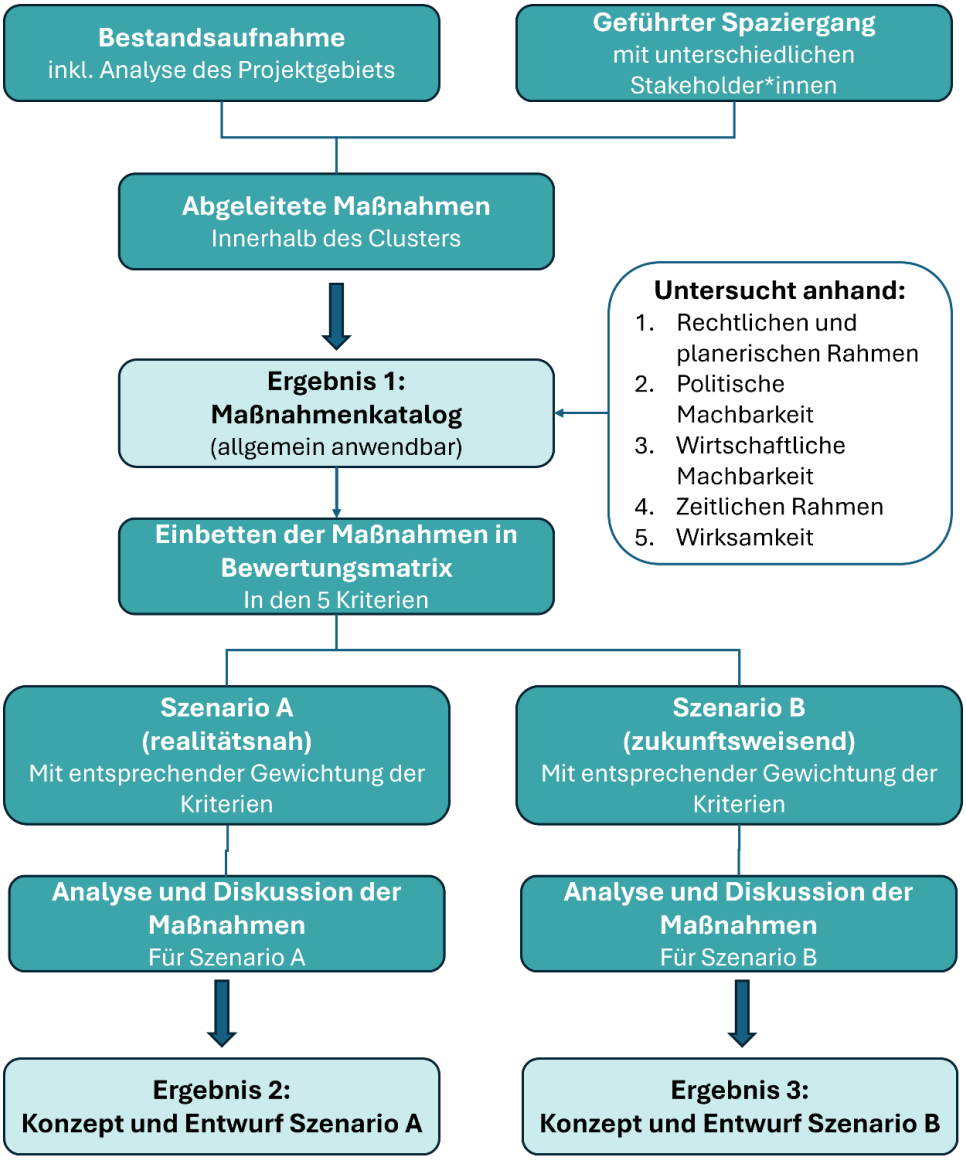

Abbildung 1: Schematische Darstellung der Methodik (Eigene Darstellung)

Zunächst wird das Projektgebiet hinsichtlich seiner aktuellen räumlichen, sozialen und ökologischen Gegebenheiten untersucht. Der Ist-Zustand wird erfasst und die Ausgangssituation für die weitere Bearbeitung analysiert. Diese Analyse dient auch zur Vorbereitung des geführten Spaziergangs mit unterschiedlichen Stakeholder*innen, welcher zur Erfassung der Bedürfnisse, Wünsche und Wahrnehmungen aus verschiedenen Perspektiven durchgeführt wird. Dabei werden sowohl Probleme und Potentiale des Ist-Zustands als auch Ideen und Wünsche für die zukünftige Gestaltung gesammelt. Ziel ist es, einen offenen Gedankenraum zu schaffen, der Einblicke in die individuelle Wahrnehmung des Projektgebiets liefert und die Identität sowie das Empfinden der Nutzer*innen abbildet. Die erhobenen Daten werden mittels Inhaltsanalyse nach Mayring systematisch ausgewertet, um Kategorien zu bilden und Bedeutungen, Themen und Zusammenhänge zu identifizieren. Auf dieser Basis können Maßnahmen abgeleitet werden, die

die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums als Kollektivgut verbessern (Greiffenhagen und Neller 2005).

Die aus dem Spaziergang und der Analyse abgeleiteten Maßnahmen werden in einem Maßnahmenkatalog zusammengeführt. Jede Maßnahme wird systematisch anhand von fünf verschiedenen Kriterien mithilfe intensiver Recherche untersucht, darunter Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit, politische Machbarkeit, Wirksamkeit und der rechtlich-planerische Rahmen. Dieser Maßnahmenkatalog ist somit nicht nur Grundlage, um die Maßnahmen für das Projektgebiet zu bewerten, sondern ein allgemein anwendbarer Katalog, der auch für weitere städtebauliche Projekte genutzt werden kann.

Die Untersuchung der Maßnahmen in den fünf verschiedenen Kriterien werden in einer Bewertungsmatrix eingebettet, welche eine Abwägung der Maßnahmen ermöglicht. Die fünf Kriterien werden dabei unterschiedlich gewichtet, um zwei Szenarien zu entwickeln:

- **Definition Szenario A (realitätsnah)**
  Das realitätsnahe Szenario, umfasst Maßnahmen, die unter den aktuellen politischen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen in Hamburg umsetzbar erscheinen. Gleichzeitig werden Ansätze berücksichtigt, die zwar komplexer und seltener in der Umsetzung sind, jedoch bereits in anderen Städten oder Projekten erfolgreich angewandt wurden (z. B. Fahrspurenreduzierung). Ziel ist es, eine Planung zu entwickeln, die praktisch realisierbar ist und gleichzeitig ökologische Verbesserungen sowie eine Steigerung der Lebensqualität des öffentlichen Raums ermöglicht.
- **Definition Szenario B (zukunftsweisend)**
  Das zukunftsweisende Szenario umfasst neben realitätsnahen Maßnahmen auch langfristig orientierte, visionäre Maßnahmen, die derzeit nur schwer umsetzbar sind, aber ein hohes Transformationspotenzial für Umwelt, Klima und Aufenthaltsqualität besitzen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind dabei durch wissenschaftliche Erkenntnisse und Fachdiskussionen gedeckt (z. B. autofreie Innenstadt), auch wenn der Weg zur Umsetzung noch weit ist. In diesem Konzept spielen Themen wie Wirtschaftlichkeit oder ggf. politischer Widerstand eine geringere Rolle, während Aufenthaltsqualität und Umwelt maßgebend sind.

Je Szenario wird ein städtebauliches Konzept erstellt, welches die Maßnahmen in einem multifunktionalen Raum vereint. Die Umgestaltung des Projektgebiets wird in zwei Entwürfen dargestellt.

2.1 Geführter Spaziergang

Der geführte Spaziergang dient zusammen mit der Bestandsanalyse als Basis für die abgeleiteten Maßnahmen. Die Vorgehensweise ist in Abbildung 2 dargestellt.

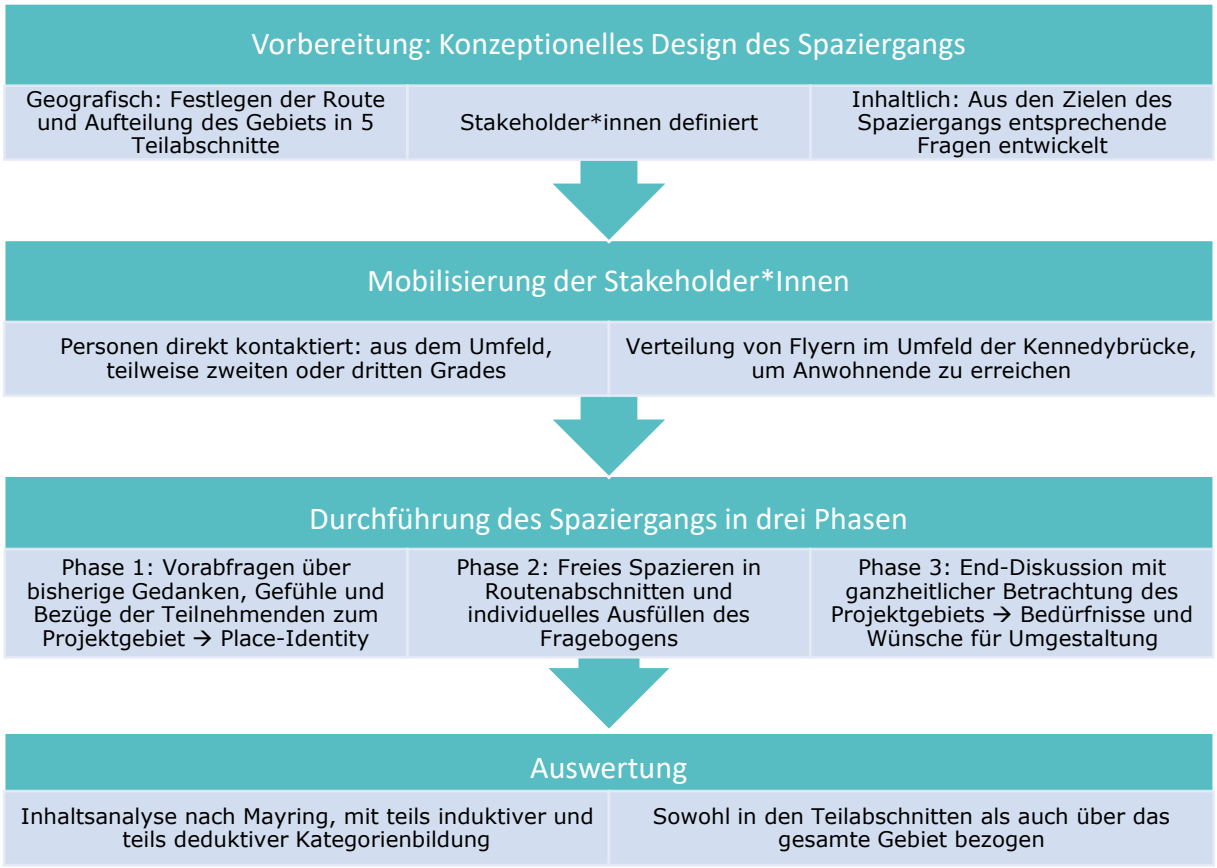

Abbildung 2: Vorgehensweise des geführten Spaziergangs (Eigene Darstellung)

Zu Beginn erfolgte die konzeptionelle Planung des Spaziergangs. Hierfür wurde das Projektgebiet in fünf Teilabschnitte gegliedert: vier Parkabschnitte sowie einen Verkehrsabschnitt, der die über die Brücke verlaufende Straße umfasst (siehe Abbildung 3).

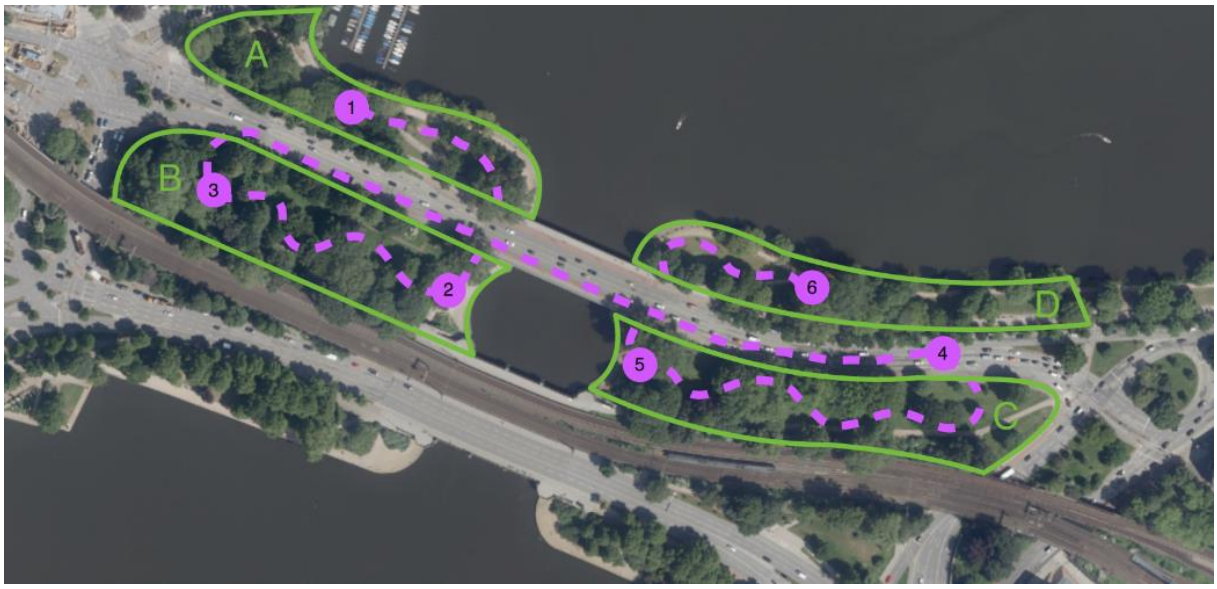

Abbildung 3: Route durch das Projektgebiet (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Um die unterschiedlichen Perspektiven auf das Projektgebiet einzubeziehen, wurden relevante Stakeholder*innen definiert. Jeweils ein bis zwei Personen aus den folgenden Gruppen sollten beteiligt werden: Menschen mit (Klein-)Kindern, Jugendliche und junge Erwachsene, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Anwohnende, Angestellte der Stadt Hamburg und Tourist*innen. Überschneidung zwischen den Gruppen sind dabei möglich.

Der geführte Spaziergang findet im Sommer statt, und wird absichtlich zu unterschiedlichen Wochentagen und Uhrzeiten durchgeführt. Wetter und Zeit des Spaziergangs wirken sich auf die Ergebnisse aus, bspw. ist am Sonntag mit weniger Verkehr zu rechnen oder an einem sehr heißen Tag wird mehr auf verschattete Plätze geachtet. Durch die wechselnden Bedingungen wird ein ganzheitlicheres Ergebnis erwartet.

Die entwickelten Fragen basieren auf die Bestandsanalyse, gehen aus den Leitfragen hervor und sind teilweise von einem Anbieter für Stadtspaziergänge inspiriert (STADTpsychologie 2023). Sie sind in Tabelle 1 dargestellt.

Die Rekrutierung der Teilnehmenden erfolgt überwiegend im eigenen Umfeld, wobei auch Personen aus dem erweiterten Bekanntenkreis (zweiten und dritten Grades) berücksichtigt werden. Eine Ausnahme bildete die Gruppe der Anwohnenden. Diese wird gezielt im Umfeld der Kennedybrücke angesprochen, indem vor Ort Hausbesuche durchgeführt und Informationsflyer verteilt werden.

Der geführte Spaziergang gliedert sich in drei Phasen:

1. In Phase 1 werden Vorabfragen gestellt, um erste Gedanken, Gefühle und Assoziationen der Teilnehmenden zum Projektgebiet zu erfassen, unabhängig von den späteren Eindrücken während des Spaziergangs.
2. In Phase 2 erfolgt der tatsächliche Spaziergang durch die zuvor definierten Teilabschnitte. Die Teilnehmenden können sich innerhalb dieser Abschnitte frei bewegen und selbst entschieden, welche Orte, Eindrücke oder Aspekte sie hervorheben wollen. Dabei wird positive wie negative Wahrnehmungen, Nutzungen sowie emotionale Empfindungen festgehalten.
3. In Phase 3 wird der Spaziergang mit einer gemeinsamen Enddiskussion abgeschlossen, in der die Teilnehmenden das Projektgebiet nochmals ganzheitlich betrachten und mögliche Wünsche sowie Ideen für eine zukünftige Umgestaltung formulieren.

Tabelle 1: Fragen an Stakeholder*innen in den drei Phasen (Eigene Darstellung)

Phase	Art der Befragung	Lokaler Bezug	Fragen
1. Vorabfragen	Offen, Gruppengespräch, mündlich, mit Möglichkeit auf Nachfragen, Antworten werden protokolliert	Gesamtes Projektgebiet	Als wir dich eingeladen haben, was kamen dir für Gedanken in den Kopf über diesen Ort? An was denkst du, wenn du an die Kennedybrücke denkst?
			Warst du schon einmal hier? Hast du den Raum bisher nur durchquert oder hast du dich auch hier aufgehalten? Wenn durchquert, wie (z.B. zu Fuß, Fahrrad)? Was blieb dir in Erinnerung? Wenn du dich hier aufgehalten hast, was hast du hier gemacht?
2. Spaziergang	Schriftlich, Individuelles Ausfüllen eines Fragebogens von Abschnitt zu Abschnitt	Abschnittsweise: Parkabschnitt A,B,C,D	Was fällt dir positiv auf?
			Was fällt dir negativ auf?
			Was möchtest du an diesem Ort gerne tun?
			Was möchtest du an diesem Ort nicht tun?
			Sonstige Anmerkungen/Empfindungen:
			Beschreibe diesen Ort in drei Wörtern:
		Abschnittsweise: Verkehrsfläche	Was fällt dir positiv auf?
			Was fällt dir negativ auf?
			Wie findest du die Straßenaufteilung?
			Sonstige Anmerkungen/Empfindungen:
			Beschreibe den Verkehrsraum in drei Wörtern:
3. Enddiskussion	Offen, Gruppengespräch, mündlich, mit Möglichkeit auf Nachfragen, Antworten werden protokolliert	Gesamtes Projektgebiet	Was sind deine Ansprüche an einen öffentlichen grünen Raum? Wenn du an den Spaziergang zurückdenkst, wurden diese erfüllt?
			Was sind deine Ansprüche an einen Verkehrsraum? Wenn du an den Spaziergang zurückdenkst, wurden diese erfüllt?
			Was möchtest du an diesem Ort ändern und was sollte so bleiben?
			Als Personengruppe xy, was würdest du dir konkret bei einer Umgestaltung des Ortes wünschen?
			In einer utopischen Wunschvorstellung, wie würde dieses Gebiet aussehen?

Die Auswertung der erhobenen Daten erfolgt in Anlehnung an die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring. Dabei wird sowohl deduktiv – auf Grundlage der Forschungsziele und -fragen – als auch induktiv – auf Basis der im Material auftretenden Themen – vorgegangen. Es wird einerseits das Projektgebiet als Ganzes betrachtet, andererseits auch in den einzelnen Teilabschnitten analysiert, um lokale Potentiale und Probleme zu identifizieren.

2.2 Maßnahmenkatalog

Aus der Auswertung des geführten Spaziergangs ergaben sich verschiedene thematische Cluster, die zentrale Wahrnehmungen und Bedürfnisse der Teilnehmenden widerspiegeln. Ein Beispiel hierfür ist das Cluster Lärm. Innerhalb eines solchen Clusters lassen sich einerseits Maßnahmen identifizieren, die unmittelbar von den Spazierenden vorgeschlagen wurden, und andererseits solche, die sich als Reaktion auf geäußerte Bedürfnisse und Problembeschreibungen ableiten.

So wurde beispielsweise im Cluster Lärm von einer Person angegeben, dass der Zugverkehr als zu laut empfunden wird. Daraus ergibt sich zunächst das Ziel, den Zuglärm zu reduzieren, woraus sich wiederum die konkrete Maßnahme „Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Gleisanlage" ableitet.

Alle auf diese Weise identifizierten Maßnahmen werden in einem Maßnahmenkatalog zusammengeführt und systematisch bewertet. Die Bewertung erfolgt anhand von fünf Kriterien:

1. Rechtlicher und planerischer Rahmen: Prüfung, ob bestehende rechtliche und planerische Vorgaben die Umsetzung der Maßnahme ermöglichen oder einschränken.
2. Politische Machbarkeit: Einschätzung, inwiefern die Maßnahme mit aktuellen politischen Zielen, Strategien und Entscheidungsstrukturen vereinbar ist.
3. Wirtschaftliche Machbarkeit: Beurteilung der Realisierungskosten (ohne Berücksichtigung vom Planungsaufwand).
4. Zeitlicher Rahmen: Einschätzung des zeitlichen Aufwands für die Umsetzung (kurzfristig versus langfristig realisierbar), wobei die reine Umsetzungsdauer betrachtet wurde.
5. Wirksamkeit: Bewertung der zu erwartenden Effektivität der Maßnahme in Bezug auf das adressierte Problemfeld/Cluster.

Die Bewertung basiert auf einer intensiven Recherche. Dabei wird angestrebt, vorrangig wissenschaftliche Publikationen und offiziell anerkannte Quellen wie technische Regelwerke heranzuziehen. Allerdings ist die entsprechende Literatur teilweise nur begrenzt verfügbar.

Für die Analyse der politischen Machbarkeit werden insbesondere offizielle Dokumente wie Koalitionsverträge und politische Programme berücksichtigt. Der rechtlich-planerische Rahmen stützt sich auf bestehende gesetzliche Regelungen, städtebauliche Vereinbarungen, Planungswerkzeuge und DIN-Normen. Wenn möglich, wird für die politischen und rechtlich-planerischen Rahmenbedingungen nach Hamburg-spezifischer Literatur gesucht, ansonsten auf Bundesebene.

Da für die Bewertung der wirtschaftlichen Machbarkeit nur begrenzt konkrete Kostendaten vorliegen, werden hier Preisangaben von Anbieterfirmen (z. B. für Stadtmobiliar wie Bänke) sowie Vergleichswerte aus ähnlichen Projekten und, wo erforderlich, Schätzungen auf Grundlage von Presseberichten oder Angaben bei ähnlichen Projekten herangezogen. Wenn nur Gesamtkosten inklusive Planungskosten angegeben sind, wird für die Planungskosten 15 % angenommen und abgezogen, um vergleichbare Kosten angeben zu können.

Wo notwendig, werden begründete Annahmen getroffen, die sich aus den recherchierten Quellen ableiten. Für den zeitlichen Rahmen können teilweise vereinfachte Annahmen getroffen werden, etwa dass das Aufstellen von einer Sitzbank innerhalb eines Tages umsetzbar ist.

Der daraus resultierende Maßnahmenkatalog setzt sich demnach aus Maßnahmen zusammen, die entweder im Spaziergang konkret genannt werden oder sich aus Bedürfnissen, Problemen und Wünschen ableiten. Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt dann zunächst nicht projektgebietsspezifisch, aber, wenn möglich, Hamburg-spezifisch.

2.3 Abwägung der Maßnahmen

Auf Grundlage der im Maßnahmenkatalog zusammengetragenen und bewerteten Maßnahmen erfolgte im nächsten Schritt eine systematische Abwägung mithilfe einer Bewertungsmatrix, um die identifizierten Maßnahmen in ihrer allgemeinen Umsetzbarkeit und Wirksamkeit miteinander zu vergleichen. Dabei handelt es sich um eine nicht projektbezogene, sondern generelle Einschätzung für Hamburg.

Die zuvor anhand der fünf Kriterien – rechtlich-planerische Umsetzbarkeit, politische Machbarkeit, wirtschaftliche Machbarkeit, zeitliche Umsetzbarkeit sowie Wirksamkeit – untersuchten Maßnahmen werden in eine Punktebewertung von 1 bis 5 überführt, wobei die 5 eine sehr gute Bewertung und die 1 eine geringe bis nicht vorhandene Eignung bedeuten. Die Übersetzung von textlich beschriebener Untersuchung im Maßnahmenkatalog zu einer Zahl innerhalb einer Skala für die Bewertungsmatrix ist in Tabelle 2 dargestellt.

Je nach Kriterium basiert die Bewertung entweder auf Grundlage klar quantifizierbarer Werte (z.B. Kosten, Umsetzungsdauer) oder auf einer qualifizierten Einschätzung, die aus der Analyse des Maßnahmenkatalogs abgeleitet wird. Subjektive Einschätzungen ließen sich dabei nicht vollständig vermeiden, werden jedoch durch die einheitliche Bewertungslogik systematisch eingeordnet.

Tabelle 2: Bewertungsskala der fünf Bewertungskriterien (Eigene Darstellung)

Kriterium	Bewertung	Anmerkungen zur Bewertung
Rechtlich-planerische Umsetzbarkeit	5 – sehr gut 4 – gut 3 – mittel 2 – nicht gut 1 – schlecht bis gar nicht	Einschätzung, inwiefern bestehende Regelungen die Umsetzungen begünstigen oder einschränken, bzw. ob es Regelungen gibt.
Politische Machbarkeit	5 – sehr gut 4 – gut 3 – mittel 2 – nicht gut 1 – schlecht bis gar nicht	Einschätzung, in welchem Maß die Maßnahme in politischen Strategien, Koalitionsverträgen oder anderen Programmen thematisch verankert ist. Auch potenzielle Widerstand aus der Bevölkerung wird berücksichtigt.
Wirtschaftliche Machbarkeit	5 – unter 1.000 € 4 – unter 10.000 € 3 – unter 100.000 € 2 – unter 1.000.000 € 1 – über 1.000.000 €	Bewertung auf Grundlage der zu erwartenden Realisierungskosten (ohne Planungsaufwand). Innerhalb des Clusters sind die Maßnahmen zur Vergleichbarkeit auf €/m² beziehungsweise €/Stück standardisiert.
Zeitlicher Rahmen	5 – unter ein Tag 4 – unter einer Woche 3 – unter einem Monat 2 – unter einem Jahr 1 – über ein Jahr	Beurteilung der erforderlichen Zeit für die Realisierung der Maßnahme.

Wirksamkeit	5 – sehr gut 4 – gut 3 – mittel 2 – nicht gut 1 – schlecht bis gar nicht	Einschätzung der zu erwartenden Effektivität der Maßnahme innerhalb des Themenclusters. Wo messbare Vergleichswerte (z. B. Senkung des Lärms in dB) vorliegen, Bewertung anhand der Zahlen. Ansonsten auf Basis einer fachlich begründeten Einschätzung.

Da das Projektziel zwei verschiedene Konzepte sind – Szenario A (realitätsnah) und Szenario B (zukunftsweisend), wird die Bewertungsmatrix in zwei Varianten angewendet, bei denen die fünf Kriterien unterschiedlich gewichtet werden. So können verschiedene planerische Prioritäten abgebildet werden.

Szenario A:

- Es wird zunächst eine gleichmäßige Verteilung von 20 % je Kriterium als Ausgangspunkt gewählt, und dann anhand praktischer Erwägungen angepasst
- Wirtschaftliche Machbarkeit erhält mit 30 % das größte Gewicht, da finanzielle Restriktionen in der Praxis häufig die zentrale Hürde für die Umsetzung darstellen
- Rechtlich-planerische Umsetzbarkeit wird mit 25 % ebenfalls stark gewichtet, da rechtliche Vorgaben den Handlungsspielraum maßgeblich bestimmen
- Wirksamkeit bleibt bei 20 %
- Politische Machbarkeit wird mit 15 % geringer gewichtet, da politische Prioritäten zeitlich schwanken und von wechselnden Mehrheiten abhängen (Regierungswechsel)
- Kurzfristige Umsetzbarkeit erhält mit 10 % das geringste Gewicht, da kurzfristige Realisierung nicht immer vorrangig ist

Szenario B:

- Die Wirksamkeit der Maßnahme steht hier mit 50 % im Mittelpunkt, da langfristige Verbesserungen und qualitative Veränderungen im Vordergrund stehen.
- Kurzfristige Umsetzbarkeit und rechtlich-planerische Umsetzbarkeit werden mit jeweils 15 % gewichtet.
- Politische und wirtschaftliche Machbarkeit erhalten jeweils 10 %, da in diesem Szenario die langfristige Wirksamkeit über pragmatischen oder Haushalt-Überlegungen steht.

Um den einzelnen Maßnahmen eine Gesamtbewertung zu geben und sie so vergleichbarer innerhalb des Clusters zu machen, wird folgende Formel angewendet:

$$Gesamtbewertung = \frac{(A * w_A) + (B * w_B) + (C * w_C) + (D * w_D) + (E * w_E)}{5}$$

wobei

$A - E$: Punktebewertungen der fünf Kriterien

$w_A - w_E$: entsprechende Gewichtungsfaktoren des jeweiligen Szenarios

Der Gesamtwert ergibt sich also aus der gewichteten Kombination der fünf Bewertungskriterien. Durch diese Berechnung wurde gewährleistet, dass alle Kriterien in das Gesamtergebnis einfließen, ihre jeweilige Bedeutung jedoch entsprechend der Szenario-Gewichtung berücksichtigt wird. Je höher der resultierende Wert, desto günstiger ist die Maßnahme im jeweiligen Szenario bewertet. Mit diesem Gesamtwert können die Maßnahmen sowohl innerhalb eines Clusters (z. B. alle Lärmschutzmaßnahmen) als auch szenarienübergreifend miteinander verglichen werden.

2.4 Konzept

Abschließend wird auf Grundlage der Bewertungsergebnisse ein gestalterisches Konzept entwickelt, das die erarbeiteten Maßnahmen räumlich und visuell umsetzt. Für jedes der beiden Szenarien – das realitätsnahe und das zukunftsweisende – wird ein maßstabstreuer Entwurf erstellt, in dem alle im jeweiligen Szenario vorgesehenen Maßnahmen integriert und räumlich verortet sind. Die Entwürfe werden digital mithilfe der Applikation „Noteful" auf einem Tablet angefertigt.

Ergänzend dazu werden Straßenquerschnitte erstellt, um insbesondere die verkehrliche Umgestaltung des Projektgebiets zu veranschaulichen und die räumlichen Auswirkungen einzelner Maßnahmen (z. B. Flächenumverteilungen oder Begrünungselemente) sichtbar zu machen.

Zur weiteren Veranschaulichung werden zudem atmosphärische, handgezeichnete Detailskizzen angefertigt. Diese dienen dazu, ausgewählte Maßnahmen sowie besonders prägnante räumliche Veränderungen stimmungsvoll darzustellen und die qualitative Wirkung der Umgestaltung zu verdeutlichen.

3 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme basiert auf Recherche sowie einer örtlichen Begehung des Projektgebiets. Sie umfasst die Planungshistorie, die Lage des Projektgebiets, die städtebauliche Situation, die Gestaltung der Parkräume, hydrologische Aspekte, die verkehrsplanerische Situation sowie die Immissionsbelastungen.

3.1 Planungshistorie

Die Binnen- und Außenalster prägen das Stadtbild Hamburgs seit Jahrhunderten und besitzen eine zentrale Bedeutung in der historischen und städtebaulichen Entwicklung der Stadt. Im 13. Jahrhundert, als Hamburg Mitglied der Hanse wurde, stellte die Alster neben der Elbe einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Um Mühlen anzutreiben, wurde der Alsterlauf künstlich aufgestaut, wodurch der Alstersee entstand (Bezirksamt Hamburg-Nord 2025). Die Binnenalster entwickelte sich seither zu einem wichtigen urbanen Raum für öffentliche Veranstaltungen und war bis etwa 1900 einer der beliebtesten Spaziergangsorte in Hamburg. Als die Außenalster auch mit einem durchgängigen Uferweg erschlossen wurde, verlagerte sich der Alsterlauf immer mehr zur Außenalster (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a).

Im 17. Jahrhundert wurden auf der Höhe der heutigen Lombards- und Kennedybrücke die Befestigungsanlagen zum Schutz der Stadt errichtet. Wie in Abbildung 4: Wallanlagen auf dem Alstersee um 1651 (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a) um das Jahr 1651 dargestellt, trennten die Wallanlagen den Altstadtkern von den landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umland. Gleichzeitig führte dies zu der Teilung des Alstersees in Binnen- und Außenalster (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a).

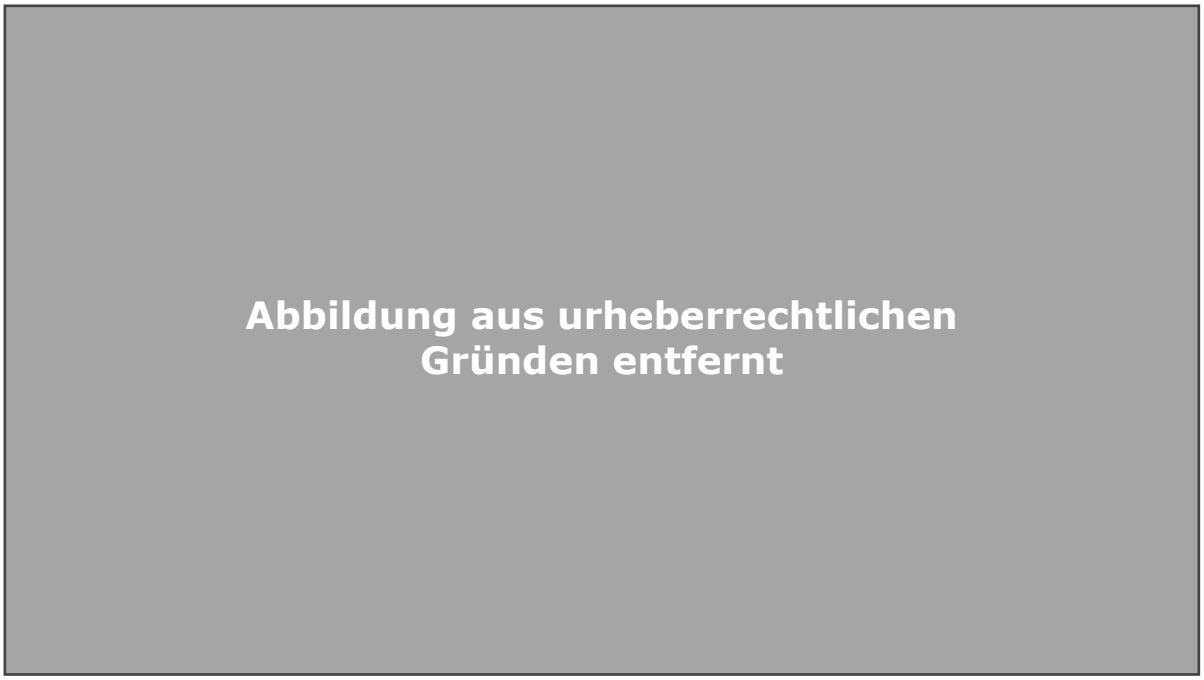

Abbildung 4: Wallanlagen auf dem Alstersee um 1651 (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a)

Vor circa 200 Jahren verloren die Wallanlagen ihre ursprüngliche militärische Funktion, woraufhin der ehemalige Festungsring nicht einer baulichen Nachnutzung zugeführt, sondern als urbaner Freiraum für die zunehmend verdichtete Stadt konzipiert wurde. Neben den Anlagen Planten und Bloomen und den grünen Wallanlagen stellt das Projektgebiet eine signifikante Komponente innerhalb des ersten grünen Rings Hamburgs dar. Diese Flächen bilden in

Verbindung mit dem zweiten grünen Ring sowie den sie verbindenden Landschaftsachsen das grüne Grundgerüst der Hansestadt Hamburg (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2025b).

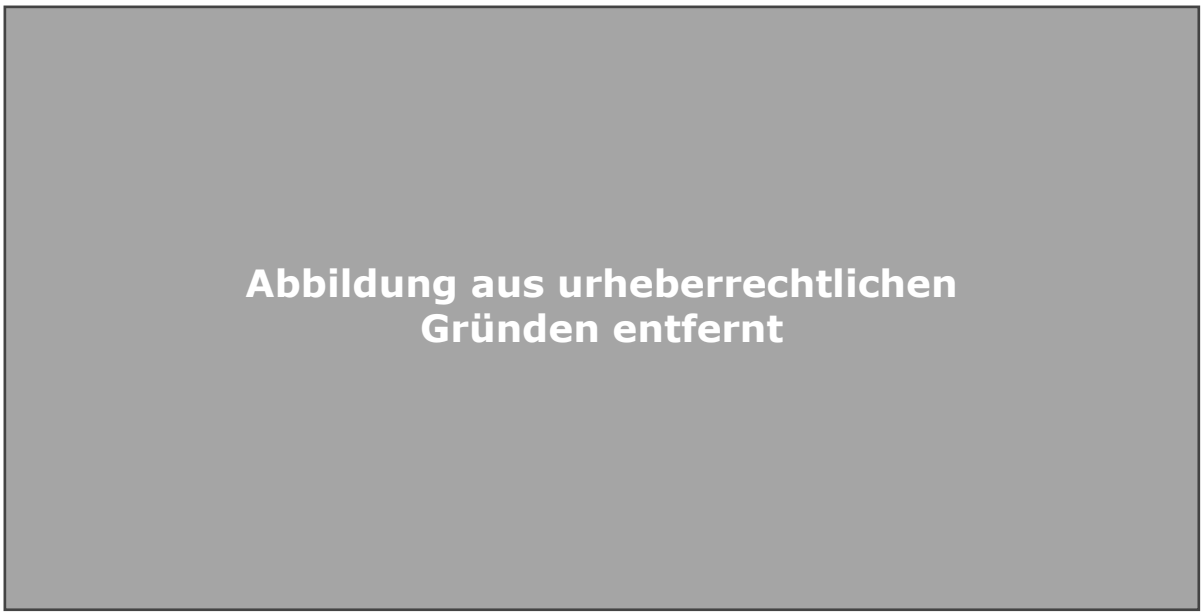

Abbildung 5: Erster und zweiter grüner Ring (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2025b)

Zwischen 1864 und 1868 wurde nach Plänen vom Architekten Johann Hermann Maack die Lombardsbrücke errichtet. Sie sollte den Bahnhof Altona mit dem Hamburger „Berliner Bahnhof" verbinden. Mit der Inbetriebnahme des neuen Hamburger Hauptbahnhofs wurde die Brücke in den Jahren 1901-1902 erweitert (Hamburg Tourismus GmbH 2025). Die Brücke ist denkmalgeschützt und wurde von 2019 bis 2022 denkmalgerecht restauriert (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende 2023a).

Infolge des zunehmenden Automobilverkehrs wurde 1953 zur Entlastung der Lombardsbrücke eine neue parallele Brücke errichtet – die heutige Kennedybrücke. Früher noch den Namen „Neue Lombardsbrücke" tragend, wurde sie 1963 in Gedenken an den ermordeten US-Präsidenten John F. Kennedy umbenannt (Richter 2016). Die Gestaltung der Brücke unterlag strengen gestalterischen Richtlinien: Sie sollte sich dezent in das Stadtbild einfügen, ohne dabei die Blickachsen auf die Altstadt und die historische Lombardsbrücke zu stören – sowohl vom Jungfernstieg als auch von der Außenalster aus (Hamburg Tourismus GmbH 2025).Die Gestaltung der Brücke unterlag strengen gestalterischen Richtlinien: Sie sollte sich dezent in das Stadtbild einfügen, ohne dabei die Blickachsen auf die Altstadt und die historische Lombardsbrücke zu stören – sowohl vom Jungfernstieg als auch von der Außenalster aus (Hamburg Tourismus GmbH 2025). Die Kennedybrücke ist ebenfalls denkmalgeschützt (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Heute prägen Wasserzugänge, Steganlagen, Pavillons, parkähnliche Grünflächen und Baumalleen das Bild der Binnen- und Außenalster. Dennoch wird in der 2020 veröffentlichen Studie „Binnenalster – Studie zur Nutzbarkeit der Uferbereiche" der Raum unter und zwischen Kennedy- und Lombardsbrücke als „etwas vernachlässigtes Stadtgebiet" bezeichnet (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a). Zusätzlich wurden einige Maßnahmen empfohlen, um die Situation zu verbessern. Wie in Abbildung 6: Empfehlung für die Verbindung zwischen Binnen- und Außenalster im Osten (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a) dargestellt, existiert auf der westlichen Seite der Lombards- bzw. Kennedybrücke ein Fußgängertunnel, der die Binnen- mit der Außenalster verbindet. Dieser Tunnel sei laut der Studie in

schlechter Verfassung und bilde aufgrund der als unangenehm empfundenen Atmosphäre einen Angstraum. Im Zuge der Sanierung der Lombardsbrücke ab dem Jahr 2019 wurde der Tunnel aufgewertet, insbesondere durch verbesserte Beleuchtung und neuen Oberflächenmaterialien.

Zusätzlich wird eine weitere fußläufige Verbindung auf der östlichen Seite zwischen Binnen- und Außenalster empfohlen. Dabei werden zwei Varianten vorgeschlagen: Zum einen eine kostengünstige Steganlage unter dem östlichen Teil der Lombardsbrücke, die jedoch aus Sicht der Wasser- und Schifffahrtsbehörde als kritisch empfunden wird, da dadurch eine wichtige Ausweichmöglichkeit der Schiffe durch das östliche Joch entfallen würde. Zum anderen wird die Errichtung eines weiteren – dem schon existierenden gespiegelten – Fußgängertunnels vorgeschlagen, der jedoch mit einem höheren finanziellen Aufwand verbunden ist und mit der Deutschen Bahn abgestimmt werden muss, da sich die Gleisanlagen auf der Lombardsbrücke in deren Besitz befinden (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a).

Abbildung 6: Empfehlung für die Verbindung zwischen Binnen- und Außenalster im Osten (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a)

Im Jahr 2019 hat die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau das Zentrenkonzept „Zentren – Raum für urbanes Leben" beschlossen. Ziel dieses Konzepts ist es, die Rolle und Bedeutung von Zentren als identitätsstiftende Orte sowie als Ausgangspunkte für Stadtentwicklungsprojekte zu stärken. Als direkt an die Hamburger Innenstadt angrenzender Bereich ist hier auch das Umfeld der Kennedybrücke wichtig. Zu den entwickelten Strategien für die zukünftige Gestaltung der urbanen Zentren zählen unter anderem: die Integration von Kultur- und Freizeiteinrichtungen, die Ermöglichung multifunktionaler Nutzungen öffentlicher Räume,

die barrierefreie und inklusive Gestaltung für alle Bevölkerungsgruppen sowie die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen durch eine angepasste Verteilung und Nutzung des öffentlichen Raums. Darüber hinaus soll die Entwicklung der Zentren durch die aktive Einbindung verschiedener Akteursgruppen mitgestaltet werden (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2019).

3.2 Lage des Projektgebiets

Das ca. 5,2 ha große Projektgebiet umfasst die Kennedybrücke sowie die sie umgebenden Grünflächen und befindet sich in der Innenstadt Hamburgs. Es liegt zwischen Binnen- und Außenalster und stellt damit eine bedeutende topografische und infrastrukturelle Verbindung zwischen mehreren Stadtteilen dar.

Die Kennedybrücke ist zusammen mit der Lombardsbrücke Teil der Magistrale M6, die eine wichtige Ost-West-Achse im Hamburger Verkehrsnetz bildet. Weniger als ein Kilometer östlich des Projektgebiets befindet sich der Hamburger Hauptbahnhof, einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Neben seiner Funktion als Grünraum kommt dem Gebiet aufgrund seiner vielfältigen visuellen Perspektiven eine hohe Bedeutung für den Tourismus zu. Südlich der Lombardsbrücke eröffnet sich der Blick auf die markante Gebäudefront des Jungfernstiegs sowie auf die Binnenalster. Die Aussicht von den nördlichen Uferbereichen erstreckt sich weitläufig über die Außenalster. Die Parkflächen zwischen Kennedy- und Lombardsbrücke sind gezielt auf das verbindende, kreisrunde Becken zwischen Binnen- und Außenalster ausgerichtet, wodurch klar definierte Sichtachsen zur Wassermitte geschaffen werden. Beim Überqueren der Kennedybrücke bieten sich zudem Ausblicke auf die Binnen- und Außenalster, die historische Lombardsbrücke sowie den westlich gelegenen Heinrich-Hertz-Turm (Begehung 2025).

Abbildung 7: Verbindende, runde Becken zwischen Lombards- und Kennedybrücke (Begehung 2025)

Das Projektgebiet ist, wie in Abbildung 8 als orangene Fläche sichtbar, ca. 5,2 ha groß. Die Grenzen des Gebiets werden wie gefolgt definiert:

- Südlich: die S-Bahntrassen an der Lombardsbrücke

- Westlich: der Übergangsbereich an der Kreuzung Kennedybrücke/Neuer Jungfernstieg, wo die Grünflächen enden und der Straßenraum beginnt
- Nördlich: das unmittelbar angrenzende Ufer der Außenalster
- Östlich: der Übergangsbereich an der Kreuzung Kennedybrücke/Ferdinandstor, wo die Grünflächen enden und der Straßenraum beginnt

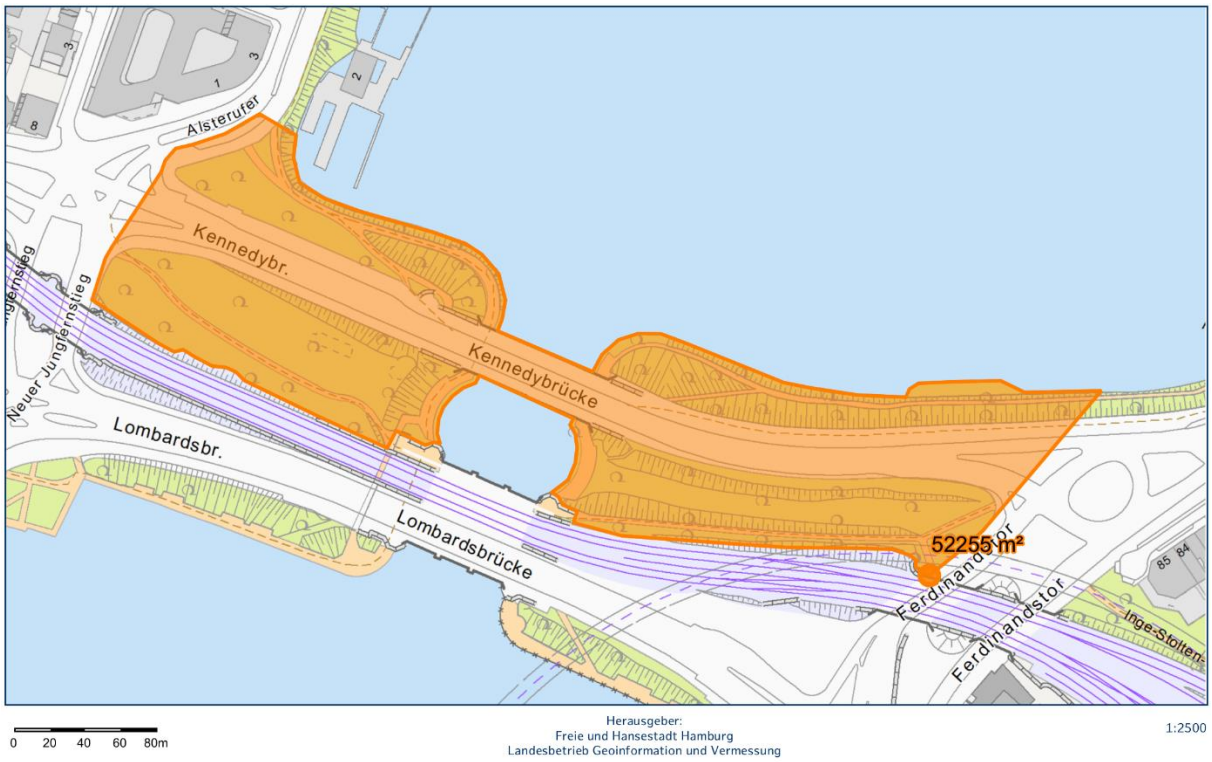

Abbildung 8: Grenzen des Gebiets (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Das Projektgebiet wird bezirksübergreifend verwaltet: In der Mitte der Kennedybrücke verläuft die Grenze zwischen den zwei Hamburger Bezirken Hamburg-Mitte im Osten und Süden sowie Eimsbüttel im Nordwesten. Zudem kreuzen sich vier Stadtteile an der Kennedy- bzw. Lombardsbrücke: Nordwestlich liegt Rotherbaum, nordöstlich St. Georg, südöstlich Hamburg Altstadt und südwestlich Neustadt. Im Zentrum Hamburgs gelegen handelt es sich um dicht besiedelte Stadtteile. Nur in Hamburg-Altstadt leben verhältnismäßig wenig Menschen, was an dem Shopping- und Kulturangebot und den Bürohäusern liegt (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Insgesamt ist in den Stadtteilen ein hoher Anteil an Einpersonenhaushalten und ein geringer Anteil an Haushalten mit Kindern und an Minderjährigen zu verzeichnen. Familien zieht es eher in andere Hamburger Stadtteile. Mit einem Anteil von Bevölkerung mit Migrationshintergrund von 32 bis 45 Prozent, handelt es sich um multikulturelle Orte, besonders im Bezirk Hamburg Mitte (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

3.3 Städtebauliche Situation

Die städtebauliche Situation wird, sowohl für die Umgebung des Projektgebiets als auch für das Projektgebiet selbst, im Folgenden analysiert und dargestellt.

3.3.1 Umgebung: Bebauung und Nutzung

Die Umgebung des Projektgebietes wird im Folgenden hinsichtlich baulicher Gegebenheiten, seiner Nutzung sowie der sozialen und infrastrukturellen Versorgung analysiert, um die bestehenden Potenziale und Herausforderungen für die Entwicklung darzustellen.

Der Flächennutzungsplan (FNP) gibt einen Überblick über die geplante (und aktuelle) Nutzung des Gebiets und zeigt die Nutzungsmischung und Funktionsverteilung auf.

Abbildung 9: Flächennutzungsplan der Umgebung ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Die zentralen Standorte der Stadt Hamburg (wie zum Beispiel Stadtteilzentrum, Bezirkszentrum oder wie hier die City) sind Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft und vereinen Wohnen, Gewerbe und die zentralen Versorgungsfunktionen. Sie unterscheiden sich entsprechend des Standorts in ihrer Aufgabe und Größe (Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung 2025). Diese Zentren werden im Flächennutzungsplan als *gemischte Bauflächen deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll* (GBFbF) definiert.

Wie in Abbildung 9 ersichtlich, grenzt das Projektgebiet westlich der Binnenalster an eine solche GBFbF. Dort liegen neben diesen Bauflächen auch die *Grünflächen* von Planten und Bloomen vor, in die wiederum *Flächen für den Gemeinbedarf* mit *Einrichtung für Forschung und Lehre* (Universität) sowie *kulturelle Einrichtungen* (Messehallen) eingebettet sind. Hinzu kommen weiter entfernt *Wohnbauflächen*, die sich südwestlich der Kaiser-Wilhelm-Str. erstrecken, und die kleine *Grünfläche* nordwestlich der Binnenalster sowie die *Verkehrsflächen*. Östlich der Binnenalster, in der Hamburger-Altstadt, kommen zu den GBFbF nördlich des Glockengießerwalls *Flächen des Gemeinbedarfs* mit *kulturellen Einrichtungen* (Museum), *Flächen für Bahnanlagen*, *Schnellbahnen* bzw. *Fernbahnen* zwischen Hauptbahnhof und Lombardsbrücke und kleine *Grünfläche* nordöstlich der Binnenalster sowie *Verkehrsflächen* hinzu. Auch westlich der Außenalster, im Stadtteil Rotherbaum, grenzt das Projektgebiet direkt an eine GBFbF. Weiter nördlich erstrecken sich dann *Wohnbauflächen* und weiter westlich *Grünflächen* sowie *Flächen des*

Gemeinbedarfes sowie *Verkehrsflächen*. Östlich der Außenalster, im Stadtteil St. Georg, grenzt das Projektgebiet an *gemischte Bauflächen* und eine *Grünfläche*, die wiederum nord- bzw. südöstlich an *Wohnbauflächen* bzw. GBFbF sowie an den Hauptbahnhof angrenzen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass direkt an das Projektgebiet keine reine Wohnbebauung angrenzt, sondern alle direkt angrenzenden Bebauungen als gemischte Nutzung im FNP ausgezeichnet sind (Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung 2025).

Neben der Arbeitenden- und Wohnbevölkerung spielt der (Tages-)Tourismus eine große Rolle. Jährlich besuchen rund 198 Millionen Tagesgäste die Metropolregion Hamburg und leisten hier einen wirtschaftlichen Beitrag von mehr als 6 Milliarden Euro pro Jahr. Der Besuch von Veranstaltungen sowie von Sehenswürdigkeiten steht beim Hamburg-Besuch im Vordergrund. Darüber hinaus spielt das Thema Shopping eine große Rolle (Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation 2025). Der Bereich um die Binnen- und Außenalster verbindet Veranstaltungsorte, Sehenswürdigkeiten und Shopping und wird von Einheimischen und Besucher*innen der Stadt hochfrequenter genutzt.

Da die Grünflächen in Teilen zu den Verkehrsflächen gehören, müssen diese in Kapitel 3.6.1 genauer untersucht werden.

Der Bebauungsplan konkretisiert und setzt den Flächennutzungsplan rechtsverbindlich um. Er beschreibt die städtebauliche Struktur des Gebiets und den grundsätzlichen Charakter der Bebauung. Damit dient der Bebauungsplan als verbindliche Grundlage für Bauvorhaben und sichert eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Sinne des öffentlichen Interesses (Bundestag 2025). Die Grundlage der Bebauungspläne bildet der Stand aus dem Jahr 1955. Viele der Bereiche um das Projektgebiet wurden seitdem mit angepassten Bebauungsplänen versehen (siehe Abbildung 10).

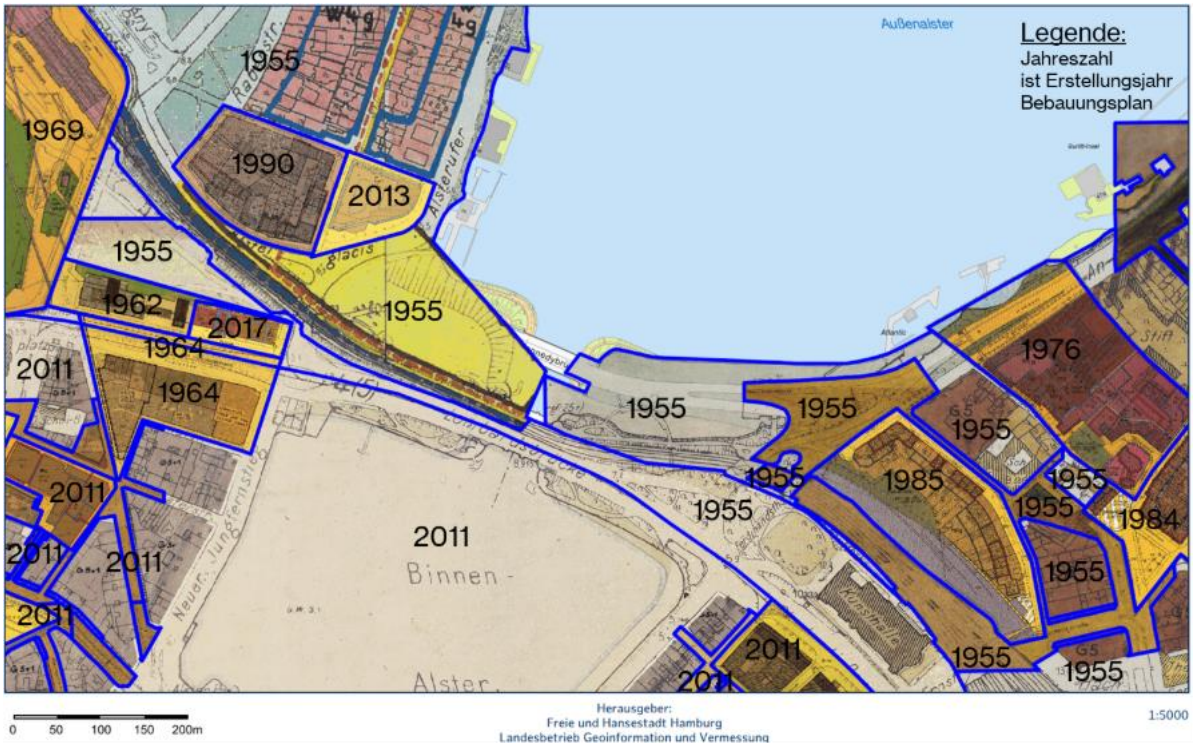

Abbildung 10: Bauleitplanzeichnung mit Bauleitplanumringen der Ebene "Festgestellte Bebauungspläne" ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025) mit Ergänzung der Jahreszahlen aus hinterlegten PDFs (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

An das Projektgebiet angrenzend wurde im Nordwesten 1990 der „Bebauungsplan Rotherbaum 26" (Bebauungsplan 1990) mit bis zu sieben Geschossen sowie 2013 der „Vorhabenbezogene Bebauungsplan Rotherbaum 35" (Vorhabenbezogener Bebauungsplan 2013) mit bis zu acht Geschossen eingeführt. Im Südwesten folgte 2017 der „Vorhabenbezogene Bebauungsplan Neustadt 40" (Vorhabenbezogener Bebauungsplan 2017) mit 14 Geschossen, während im gesamten Bereich südlich des Ring 1 bereits 2011 der „Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 47/Neustadt 49" (Freie und Hansestadt Hamburg 2011) mit bis zu sechs Geschossen galt. Im Nordosten wurde 1985 der „Bebauungsplan St. Georg 30" (Bebauungsplan 1985) mit bis zu sechs Geschossen eingeführt. Die tatsächliche Bebauung besteht aus Altbau- sowie aus Neubauhäusern (Begehung 2025).

Im Süden des Projektgebiets verläuft die Lombardsbrücke (gebaut 1865-1868) besteht aus drei Bögen mit Granitblöcken verkleidetem Ziegelmauerwerk. Heute ist sie 48 m breit, 69 m lang und spannt 3 x 17 m. Ursprünglich war sie 32 m breit und wurde 1901/02 für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke um 16 m verbreitert (Gotsch 2025).

Die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Bildungseinrichtungen, von medizinischer Versorgung und anderen sozialen Einrichtungen, die die Lebensqualität der Einwohner beeinflussen, sind in der Umgebung des Projektgebietes gegeben (siehe Abbildung 11).

Abbildung 11: Soziale Infrastruktur und Nahversorgung ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Auch die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und Dienstleistungen sind in den zentralen Versorgungsbereichen (siehe Abbildung 11 in Rot umrandet) gegeben. Die Einrichtungen befinden sich im Mittel aber fußläufig - von egal welchem Punkt des Planungsgebietes - in 11 min Entfernung (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025). Laut der Binnenalsterstudie sind, neben nicht kommerziellen Flächen, nur ein Kiosk im Projektgebiet realisierbar (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a).

3.3.2 Projektgebiet: Bebauung und Nutzung

Das Projektgebiet wird im Folgenden umfassend hinsichtlich seiner baulichen Gegebenheiten und Nutzungen analysiert, um die bestehenden Potenziale und Herausforderungen für die Entwicklung darzustellen.

Sämtliche Bebauungspläne innerhalb des Projektgebietes stammen aus dem Jahr 1955 (siehe Abbildung 10). Der Bereich umfasst, neben Verkehrsflächen auch Grünflächen und bauliche Anlagen (siehe Abbildung 9) (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Die Kennedybrücke (gebaut 1952-1953) ist eine Rahmenbrücke aus Spannbeton und spannt über drei Felder. Sie wurde, als die Lombardsbrücke dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen war, neben dieser errichtet. Die Kennedybrücke ist 27 m breit, 126 m lang, und spannt 7,5 - 57,9 - 7,5 m (Gotsch 2025).

Im Projektgebiet gibt es neben der Brücke, die einen Großteil des Gebiets ausmacht, noch wenige weitere bauliche Anlagen. Eine dieser Anlagen ist der „Tiefbunker Kennedybrücke", eine ehemalige Zivilschutzanlage. Dieser ist ein aus drei Schutzräumen bestehender Zivilschutzbau und zwischen der Kennedy- und der Lombardsbrücke gelegen. Er bietet Schutz für ungefähr 200 Personen, verfügt aber weder über eine Notstromversorgung noch über einen eigenen Brunnen (Grube 2025).

Während sich die Brückenbauwerke der Lombards- und der Kennedybrücke und die zugehörigen Verkehrsflächen in der Hand der Stadt Hamburg befinden, gehören die Gleise auf der Lombardsbrücke der Deutschen Bahn (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a; Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Die Verkehrsfläche der Kennedybrücke ist vor allem ein Transitort für MIV, Radfahrende und Fußgänger*innen.

Abbildung 12: Die Kennedybrücke als Transitort (Begehung 2025)

Viele Fußgänger*innen durchqueren den Raum nicht nur, sondern verweilen dort manchmal kurz, um die Aussicht zu fotografieren. Die Parkanlagen Richtung Süden werden kaum zum Durchqueren noch zum Verweilen genutzt, während die Parkanlagen Richtung Norden zum

Wasser hin vor allem zum Durchqueren mit dem Fahrrad oder zu Fuß bzw. zum Joggen und zum Verweilen, sitzend auf den vorhandenen Bänken, genutzt werden (Begehung 2025).

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist es nicht direkt möglich von der Kennedybrücke an das Wasser zu gelangen, da die nahe gelegene Rampe in Park A mit ihren 54 Metern Länge eine Höhe von 3,6 m überwindet und somit mit einer Steigung von 6,7% > 6,0% nicht barrierefrei ist. Dies gilt auch für die Rampe in Park D die mit 53 Metern Länge eine Höhe von 4,3 Metern überwindet und mit einer Steigung von 8,1 % > 6,0% auch nicht barrierefrei ist (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Viele obdachlose Menschen nutzen den Platz unter der Brücke zur Übernachtung in Zelten als Schlafplatz. Ende Mai 2024 hat das Bezirksamt Mitte den Schlafplatz unter der Kennedybrücke räumen lassen. Viele Jahre hatte der Bezirk die Bewohner*innen dort geduldet, obwohl das Übernachten in Parkanlagen verboten ist. „Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer habe […] zu Jahresbeginn die Sorge geäußert, dass die Kennedybrücke bei einem Feuer stark beschädigt werden könnte und den Bezirk zur Räumung aufgefordert." (Benjamin Buchholz 2025). Doch im Jahr 2025 stehen dort wieder Zelte (Begehung 2025).

Abbildung 13: Zelte unter der Kennedybrücke (Begehung 2025)

Im Projektgebiet gibt es keine vorhandenen Unterstützungsstrukturen oder -maßnahmen für obdachlose Menschen (Begehung 2025).

3.4 Parkraumgestaltung

Wie bereits in Kapitel 2.1 erwähnt, werden die Parkflächen im Projektgebiet durch die Verkehrsflächen der Lombards- und Kennedybrücke sowie durch den Verlauf der Alster in vier räumlich klar abgegrenzte Einheiten unterteilt. Parkabschnitt A umfasst die westliche Fläche mit Blick zur Außenalster und weist eine Fläche von etwa 0,63 ha auf. Parkabschnitt B erstreckt sich auf der

westlichen Seite zwischen der Kennedybrücke und der Lombardsbrücke einschließlich des Uferbereichs zum Rondell und umfasst eine Fläche von 1,11 ha. Parkabschnitt C bildet das spiegelbildliche Gegenstück zu Abschnitt B auf der östlichen Seite mit einer Fläche von 1,06 ha, während Parkabschnitt D, als Spiegelung von Abschnitt A ebenfalls auf der östlichen Seite, eine Fläche von 0,61 ha umfasst (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Parkabschnitt A

Abbildung 14 zeigt Parkabschnitt A in der Vogelperspektive.

Abbildung 14: Parkabschnitt A im unbelaubten Zustand (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Parkabschnitt A zeichnet sich durch einen weitläufigen Ausblick auf die Außenalster aus, welcher durch das abfallende Gelände zusätzlich verstärkt wird. Die Kennedybrücke liegt auf einer Höhe von etwa 9 m über Normalhöhennull (NHN) und fällt in westlicher Richtung auf circa 5,8 m ü. NHN ab. Der entlang der Außenalster verlaufende Uferweg befindet sich auf einer Höhenlage zwischen 4,1 m ü. NHN, gemessen am Verbindungskanal zwischen Binnen- und Außenalster, sowie 5,3 m ü. NHN am westlichen Rand des Projektgebiets. Daraus ergibt sich eine maximale Hangneigung von etwa 4,9 Höhenmetern (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025). Die Uferkante ist abgeböscht und naturnah gestaltet (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a). Die Hangfläche ist überwiegend mit Rasen bedeckt, wobei vereinzelt braune und vegetationsarme Stellen auftreten. Direkt am Ufer verläuft ein Fußweg, der beidseitig von einer Baumallee gesäumt wird, welche zum Wasser hin überwiegend aus Weiden besteht. Vor der Rundung zum Verbindungskanal endet die Baumreihe am Ufer, wodurch ein freier Blick auf die Außenalster ermöglicht wird. An dieser Stelle sind sechs Sitzbänke in Richtung Wasser angeordnet. In einem Abstand von wenigen Metern befinden sich zwei weitere Bänke, ebenfalls dem Wasser zugewandt (Begehung 2025).

Der Fuß- und Radweg, oberhalb des Hanges, ist durch einen begrünten Seitentrennstreifen mit einer Breite zwischen 3,10 m und 3,27 m von der angrenzenden Verkehrsfläche getrennt. Dieser

Seitentrennstreifen ist mit einer Eichenallee sowie mit mittelhohen Sträuchern bepflanzt. Zwischen dem Rad- und Fußweg erstreckt sich zudem eine grasbewachsene Fläche, deren Breite zwischen 1,29 m und 1,80 m variiert. Auf diesem Streifen wachsen bis zu 80 Jahre alte Bäume (Kastanie, Eichen, Eschen, Hainbuche und Linde) (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Abbildung 15: Reihenfolge von o. l. nach u. r.: Uferweg mit naturnah gestalteter Böschung, Sitzgelegenheiten entlang der Uferrundung, lückenhafter Rasen im Hangbereich, begrünte Trennstreifen (Begehung 2025)

Parkabschnitt B

Abbildung 16 zeigt Parkabschnitt B in der Vogelperspektive.

Abbildung 16: Parkabschnitt B im unbelaubten Zustand (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Unterhalb der Brücke sowie entlang des Rondells geht die flach geneigte Böschung des Ufers in eine etwa ein Meter hohe Mauer über. Ein sanfter Übergang zwischen der Mauer und dem angrenzenden Weg wird durch drei flache Stufen ermöglicht. Am Rondell sind zwei Sitzbänke in Richtung Wasser ausgerichtet, welche den Blick sowohl auf die Lombardsbrücke als auch auf die Kennedybrücke freigeben. Der Übergang zwischen dem Parkgelände und dem Rondell erfolgt durch einen Hang mit einer Höhe von 3,6 bis 4,9 Höhenmetern, welcher mit Sträuchern und Bäumen bepflanzt ist. Die Hangbegrenzung zum Rondell hin erfolgt durch eine niedrige Mauer (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Abbildung 17: Westliche Seite des Rondells (Begehung 2025)

Der Park weist in Richtung der Kreuzung ein nur gering ausgeprägtes Gefälle auf, das sich von etwa 7,6 m ü. NHN auf 5,8 m ü. NHN erstreckt. Sowohl zur Seite der Bahngleise als auch zur Straße hin ist das Gelände leicht ansteigend. Entlang der Bahngleise verläuft eine Hecke, die aus einer Kombination von Strauchwerk und Bäumen besteht. Allgemein ist der Park von großen Bäumen geprägt, die ein nahezu geschlossenes Blattdach bilden und somit eine erhebliche Verschattung des Standortes bewirken. In Parkabschnitt B besteht die Möglichkeit, geprüfte Hunde freilaufen zu lassen. Sitzgelegenheiten sind in diesem Abschnitt nicht vorhanden (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Abbildung 18: Park B (Begehung 2025)

Parkabschnitt C

Abbildung 19 zeigt Parkabschnitt C in der Vogelperspektive.

Abbildung 19: Parkabschnitt C im unbelaubten Zustand (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Gespiegelt zu Parkabschnitt B ist das Ufer des Rondells durch eine etwa 0,7 m hohe Mauer gestaltet, welche über drei flache Stufen in den angrenzenden Weg übergehen. Hier befinden sich zwei Sitzbänke, von denen eine zum Wasser hin und die andere zur Kennedybrücke ausgerichtet ist. Die räumliche Begrenzung zwischen dem Rondell und dem angrenzenden Park erfolgt durch eine niedrige Mauer. Der Park selbst ist topografisch muldenförmig gestaltet, was durch die Dämme der Kennedy- und der Lombardsbrücke bedingt ist. Das Gelände fällt von der Lombardsbrücke von 8,6 m ü. NHN auf 4,8 m ü. NHN und steigt dann wieder auf 9 m ü. NHN Richtung Kennedybrücke an. Der Hang in Richtung Kennedybrücke ist mit einer Mischung aus Sträuchern und Bäumen begrünt und durch einen geschwungenen Treppenabgang mit dem Rondell verbunden (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Abbildung 20: Blick auf die östliche Seite des Rondells (Begehung 2025)

In Richtung der Kreuzung nimmt die Höhendifferenz der Mulde ab, während die Differenz zwischen dem Weg entlang der Bahngleise und den Bahngleisen selbst von 0,7 m auf 4,1 m ansteigt. Parkabschnitt C ist durch einen vielfältigen Baumbestand gekennzeichnet, welcher ein relativ geschlossenes Blätterdach bildet. Die Bahngleise werden durch eine teilweise lückige Hecke aus Sträuchern und Bäumen abgeschirmt. Entlang der Bahngleise verläuft ein Weg, der mit insgesamt sechs Sitzbänken ausgestattet ist. Diese sind in regelmäßigen Abständen als Paare zu je zwei Bänken angeordnet, wobei jedem Paar ein Müllbehälter zugeordnet ist. Zudem ist in diesem Bereich das Freilaufen von geprüften Hunden gestattet (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Abbildung 21: Weg entlang der Bahngleise (Begehung 2025)

Parkabschnitt D

Abbildung 22 zeigt Parkabschnitt D in der Vogelperspektive.

Abbildung 22: Parkabschnitt D im unbelaubten Zustand (Eigene Darstellung mit (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Parkabschnitt D weist hinsichtlich Topografie und Aufbau eine starke Ähnlichkeit zu Parkabschnitt A auf. Die Verkehrsfläche fällt in östlicher Richtung auf circa 5,5 m ü. NHN ab. Der

Uferweg befindet sich ungefähr auf einer Höhenlage von 4,0 m ü. NHN, weswegen sich in Parkabschnitt D Höhenunterschiede zwischen 1,5 m und 5 m ergeben. (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025). Die Hangfläche ist mit Rasen bedeckt, wobei vereinzelt lückige und braune Stellen zu beobachten sind. Die Böschung des Ufers ist naturnah gestaltet und fügt sich harmonisch in die Umgebung ein (Begehung 2025).

Am östlichen Ende des Untersuchungsgebiets befinden sich am Ufer zwei vollständig geschützte Biotope. Die größere dieser Flächen ist als Kernfläche innerhalb des Biotopverbundes für Feuchtlebensräume ausgewiesen. Kernflächen stellen naturschutzfachlich besonders wertvolle Lebensräume dar, die aufgrund ihrer seltenen Pflanzen- und Tierarten vorrangig dem Schutz der vorhandenen Populationen standorttypischer Arten, Lebensräume und Lebensgemeinschaften dienen. Im vorliegenden Fall handelt es sich bei dem Biotop um ein Röhricht (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025). Röhrichte erfüllen eine wichtige ökologische Funktion, indem sie zahlreichen Vogelarten als Nistplatz und Rückzugsgebiet dienen. Es brüten entlang der Alster insbesondere Höckerschwäne, Grau- und Kanadagänse, Stock- und Reiherenten, Haubentaucher, Blässhühner, Teichhühner sowie Eisvögel (NABU 2025).

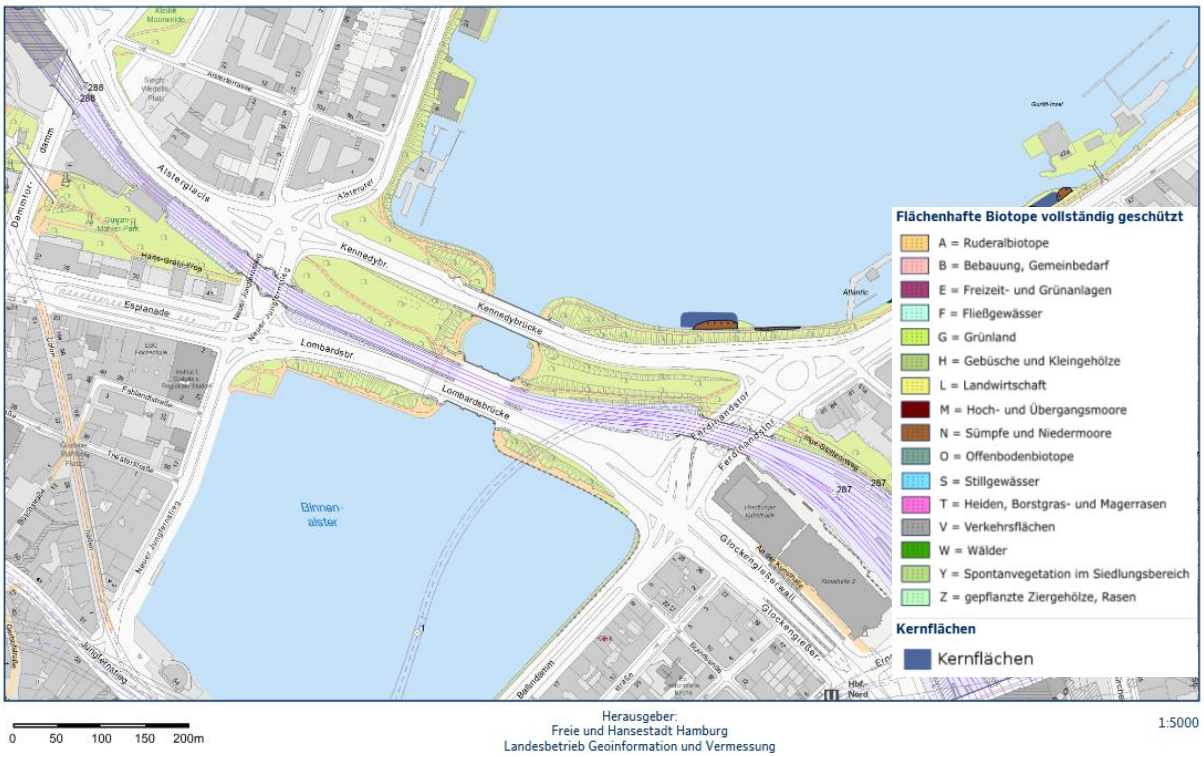

Abbildung 23: Biotope und Biotopverbund der Feuchtlebensräume ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Die Rundung zum Verbindungskanal ist vegetationsfrei gestaltet und eröffnet einen freien Blick auf die Außenalster. An dieser Stelle sind sechs Sitzbänke in Richtung Wasser ausgerichtet aufgestellt, die von zwei Müllbehältern ergänzt werden. Der entlang der Uferkante verlaufende Weg ist ebenfalls mit sechs weiteren Sitzbänken ausgestattet, welche in regelmäßigen Abständen als Paare zu je zwei Bänken angeordnet sind; jedem Paar ist ein Müllbehälter zugeordnet. Parkabschnitt D zeichnet sich durch ein eher lichteres Blätterdach aus (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Der oberhalb des Hanges gelegene Geh- und Radweg ist durch einen begrünten Seitentrennstreifen mit einer Breite zwischen 2,60 m und 3,21 m von der angrenzenden Verkehrsfläche

separiert. Dieser Seitentrennstreifen ist mit einer Allee aus Eichen und Ahorn sowie mit mittelhohen Sträuchern bepflanzt. Neben dem gepflasterten Rad- und Gehweg befindet sich ein geschotterter Randstreifen, auf dem in regelmäßigen Abständen Sitzbänke in Zweiergruppen mit jeweils einem zugeordneten Müllbehälter angeordnet sind (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Abbildung 24: Sitzgelegenheiten an der Uferrundung (o. l.), Uferweg mit naturnah gestalteter Böschung (o. r.), Rad- und Gehweg mit begrüntem Trennstreifen (u. l.), geschütztes Biotop (u. r.) (Begehung 2025)

3.5 Hydrologische Betrachtung

Das Untersuchungsgebiet weist aufgrund seiner historischen Entwicklung überwiegend aus aufgeschütteten Materialien bestehenden Boden auf. Die petrografische Hauptzusammensetzung besteht demnach vorwiegend aus einer Gemengelage von Schluff, Ton und Sand. Die Grundwasserflurabstände liegen überwiegend im Bereich von 1 bis 15 Metern. Die mittlere jährliche Grundwasserneubildungsrate, betrachtet für den Zeitraum von 1991 bis 2019, beträgt in den Parkflächen zwischen 200 und 450 mm pro Jahr (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Zur Bewertung der Versickerungseigenschaften des Bodens wird die Versickerungspotentialkarte der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft Hamburg herangezogen. Diese Karte stellt eine Ersteinschätzung bezüglich der Eignung für Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen dar, mit besonderem Fokus auf Versickerungsanlagen (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2025d). Wie in Abbildung 25 ersichtlich, ist Parkabschnitt A für Versickerungsanlagen ungeeignet, da die Versickerungsfähigkeit überwiegend als unwahrscheinlich eingestuft wird. In den Parkabschnitten B und C sind größere Flächen vorhanden, die

ein wahrscheinliches Versickerungspotenzial aufweisen. Deshalb eignen sich diese Abschnitte besonders gut für Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung. Parkabschnitt D zeigt hingegen eine überwiegend eingeschränkte Versickerungsfähigkeit, wodurch eine Versickerung dort nur begrenzt möglich ist.

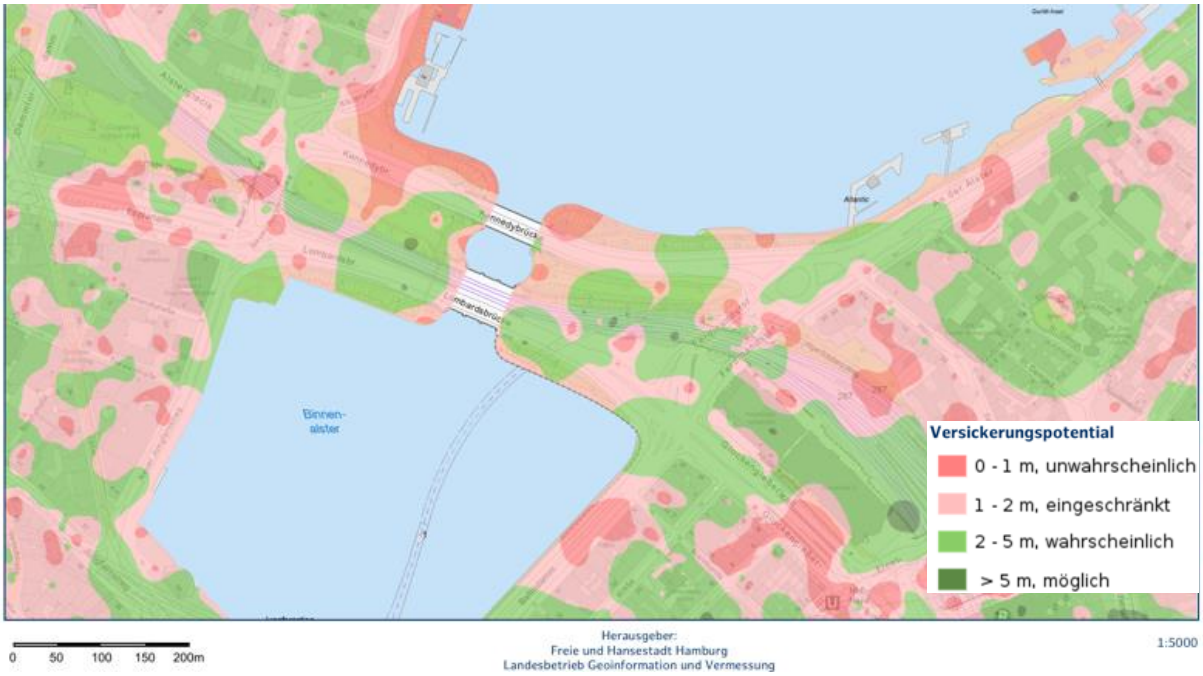

Abbildung 25: Versickerungspotential ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Im Hinblick auf Hochwasserereignisse ist das Untersuchungsgebiet differenziert zu betrachten, da es sowohl durch Küstenhochwasser als auch durch Starkregenereignisse beeinflusst wird. Die Häufigkeit und Intensität von Starkregenereignissen wird sich infolge des Klimawandels mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig verstärken (DWD 2021). Im untersuchten Gebiet führt die niedrige topografische Lage dazu, dass Bereiche unter den Bahngleisunterführungen insbesondere von Starkregenereignissen betroffen sind. Diese topographischen Tiefpunkte begünstigen die Konzentration von an der Oberfläche abfließendem Niederschlag. Zusätzlich weisen die Parkflächen zwischen der Kennedybrücke und der Lombardsbrücke aufgrund ihrer muldenartigen Geländestruktur eine erhöhte Vulnerabilität gegenüber Wasseransammlungen auf (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025). In Abbildung 26 sind die maximalen Wasserstände eines extremen Starkregenszenarios mit einer Regenmenge von 100 l/m² dargestellt.

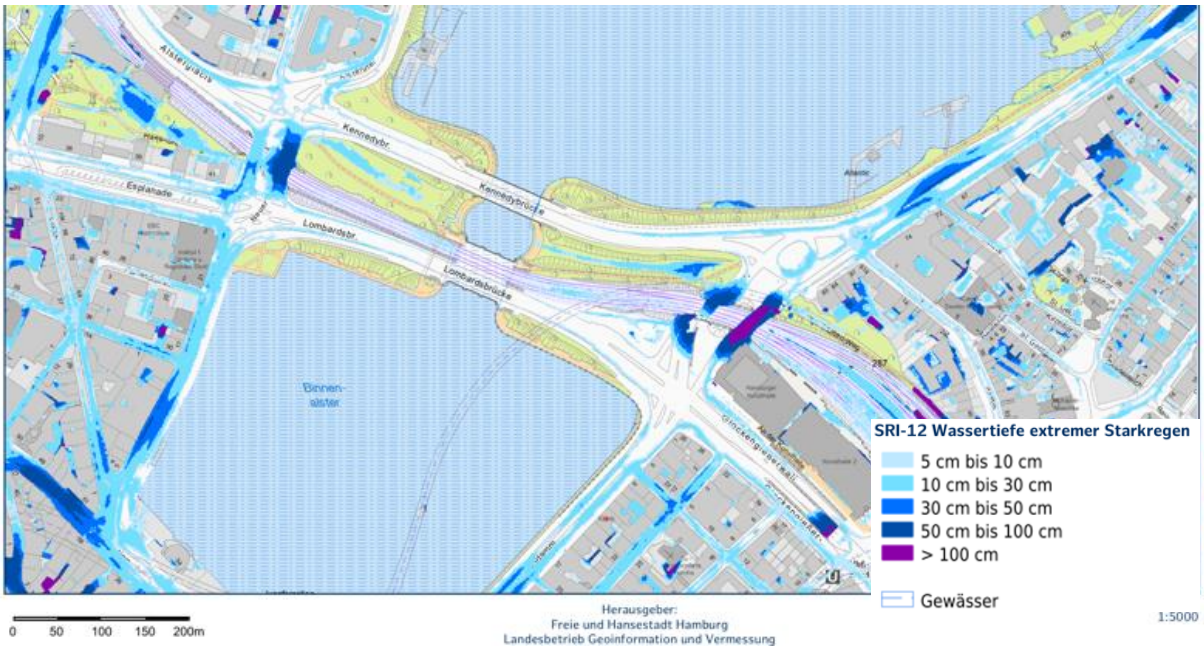

Abbildung 26: Wassertiefen eines extremen Starkregenszenarios ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Das Untersuchungsgebiet ist in den bestehenden Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten explizit ausgewiesen. Im Falle eines Küstenhochwassers, das durch einen seltenen und extrem hohen Wasserstand von 7,62 m NHN am Pegel St. Pauli geprägt ist, würde – unter der Annahme eines vollständigen Versagens oder Außerkrafttretens der Hochwasserschutzanlagen – ein Übertreten der Alster zu verzeichnen sein. In diesem Szenario wären insbesondere die an die Alster angrenzenden Parkflächen sowie die im Untersuchungsgebiet betrachteten Kreuzungen von Überschwemmungen betroffen. Im Gegensatz dazu blieben die Brücken selbst, ihre Brückenansätze sowie der westlich zwischen den Brücken gelegene Park aufgrund ihrer erhöhten Lage von Überflutungen verschont (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Abbildung 27: Wassertiefen bei einem extremen Küstenhochwasser ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

3.6 Verkehrsplanerische Situation

Die Kennedybrücke und die Lombardsbrücke verlaufen parallel zueinander und sind als zentrale Querungen der Binnenalster für den Fußverkehr, den Radverkehr und den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen. Sie gehören beide zu den Hauptverkehrsstraßen in Hamburg und sind Teil der Magistrale M6. An den jeweiligen Kreuzungen westlich und östlich der Brücken ist eine wechselseitige Überfahrt zwischen Kennedy- und Lombardsbrücke möglich. Über die Lombardsbrücke verläuft zusätzlich der Schienenverkehr. Abbildung 28 zeigt die Flächenaufteilung der Verkehrsflächen im Gebiet.

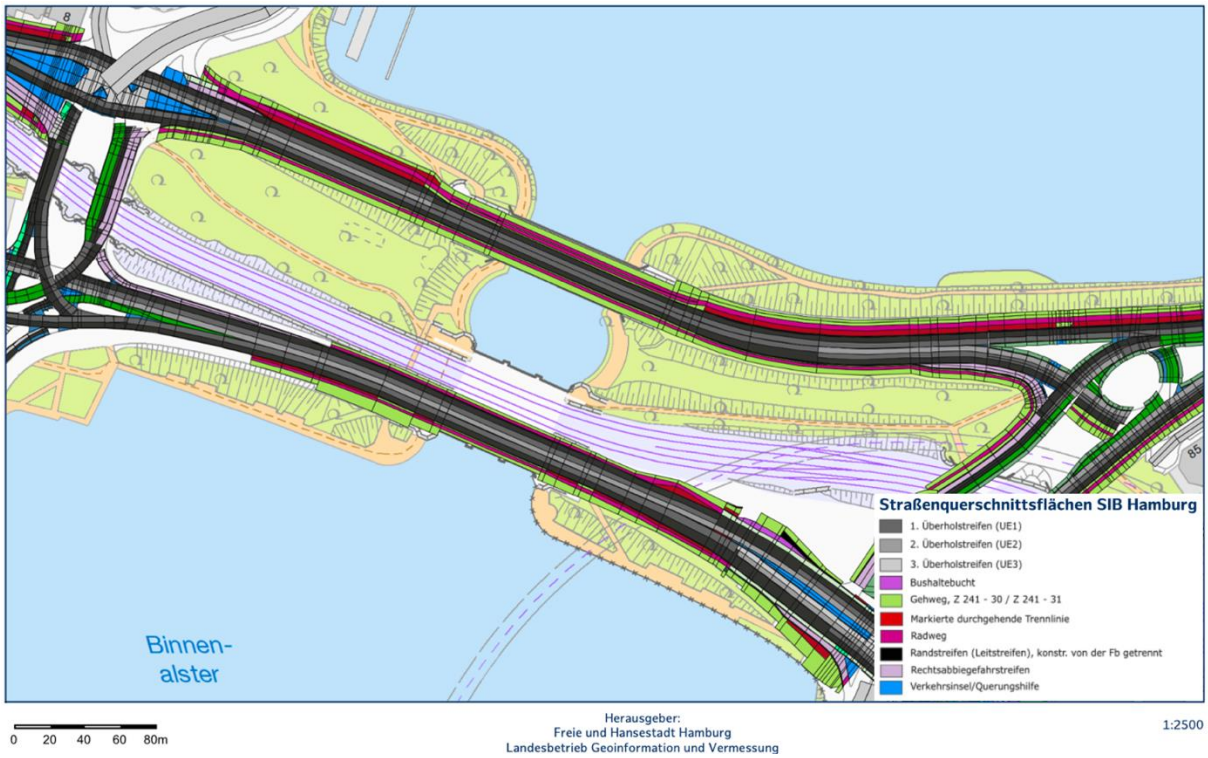

Abbildung 28: Straßenquerschnitte ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

3.6.1 Nicht motorisierter Verkehr

Auf der Kennedybrücke sind in beiden Fahrtrichtungen sowohl Radwege als auch Gehwege vorhanden, welche durch eine farbliche Markierung voneinander abgegrenzt sind. In Fahrtrichtung Rotherbaum (von Ost nach West) bestehen zwei Fahrspuren für Radfahrende. Die Breite der Radwege variieren zwischen 1,47 m und 1,80 m, während die Gehwege eine Breite zwischen 1,50 m und 3,30 m aufweisen (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Auf dem Abschnitt in Richtung Lombardsbrücke sind ebenfalls in beiden Fahrtrichtungen jeweils ein Gehweg und ein Radweg vorhanden, die durch eine farbliche Markierung voneinander getrennt sind. Der Radweg besitzt durchgängig eine Breite von 1,50 m, während die Breite des Gehwegs zwischen 2,80 m und 6,80 m liegt. Auf der Lombardsbrücke werden die Geh- und Radwege jedoch zusammengeführt und verfügen dort über eine Gesamtbreite von 3,79 m (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Gehwege

Innerhalb der Parkanlage sowie entlang des Alsterufers verlaufen weitere Gehwege. Ergänzend besteht auf der Westseite des Ufers eine Wegeverbindung unterhalb der Lombards- und Kennedybrücke, die Binnen- und Außenalster miteinander verbindet (siehe Abbildung 6: Empfehlung für die Verbindung zwischen Binnen- und Außenalster im Osten (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a)). Wie aus Abbildung 29 ersichtlich ist, welche die Bedeutungsräume für den Fußverkehr darstellt, ist in den Bereichen um den Jungfernstieg sowie die Binnenalster – mit Ausnahme der Kennedy- und Lombardsbrücke – auf allen Gehwegen eine sehr hohe Fußverkehrsdichte zu verzeichnen. Im Gegensatz dazu ist auf den Brücken eine normale bis hohe Fußverkehrsintensität gegeben (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

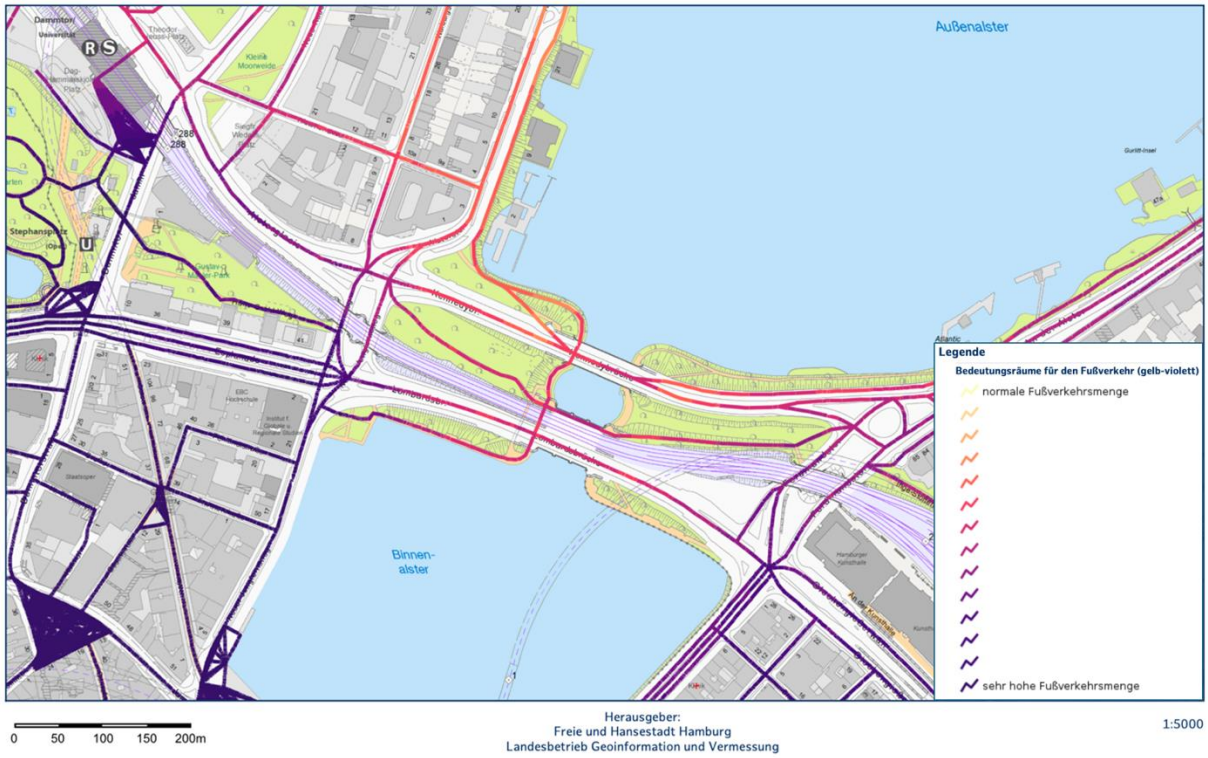

Abbildung 29: Bedeutungsräume für Fußgänger*innen ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Radwege

Über die Kennedybrücke und deren Umgebung verlaufen die Freizeitrouten 1 und 2 sowie der bereits erwähnte Grüne Ring. Darüber hinaus befinden sich im Untersuchungsgebiet drei Velorouten – die Routen 4, 5 und 6 –, wie in Abbildung 30 dargestellt. Die Veloroute 4 führt über Eppendorf und Fuhlsbüttel in Richtung Langenhorn, die Route 5 verläuft zum Alsterdorf beziehungsweise über Steilshoop und Poppenbüttel nach Duvenstedt, und die Route 6 führt über Wandsbek nach Volksdorf. Die Radwege sind auf diesen Streckenabschnitten teilweise gut ausgebaut (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025). Im Projektgebiet befinden sich keine Fahrradabstellanlagen (Google Maps 2025).

Abbildung 30: Velorouten ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Darüber hinaus beginnt im Projektgebiet ein Radschnellweg (RSW), der entlang der Alster über Norderstedt bis nach Bad Bramstedt verläuft.

Die Analyse der Zähldaten, welche auf den Anwendungen DB Rad+ und Stadtradeln basieren und bei denen die Nutzenden der Nachverfolgung von Geschwindigkeit und Route zugestimmt haben, verdeutlicht, dass die Kennedybrücke eine bedeutende Verkehrsachse für Radfahrende im Hamburger Radnetz darstellt. Darüber hinaus wird die Kennedybrücke stärker frequentiert als die Lombardsbrücke (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Auf der Kennedybrücke erfolgt seit 2024 die Erfassung der Anzahl der Radfahrenden mittels dreier Infrarotzählsensoren in 15-Minuten-Intervallen. Die Anzahl der gezählten Radfahrenden variiert seither im gesamten Straßenquerschnitt, abhängig von Wetterbedingungen, Wochenenden sowie Werks- und Feiertagen, zwischen 370 und 9.248 Personen pro Tag (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

3.6.2 Schienenverkehr

Das Untersuchungsgebiet befindet sich auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Dammtor. Über die Lombardsbrücke führen vier Gleise.

Nah- und Fernverkehr

Von den vier Gleisen sind zwei dem Nah- und Fernverkehr zugeordnet. Im Nahverkehr handelt es sich überwiegend um Zugverbindungen in nördlicher Richtung, beispielsweise nach Elmshorn oder Kiel. Diese Verbindungen beginnen in der Regel am Hamburger Hauptbahnhof, bedienen anschließend den Bahnhof Dammtor und verlassen danach das Stadtgebiet in Richtung Norden. Im Fernverkehr verkehren Intercity-Express- (ICE) sowie Intercity-Züge (IC), die zumeist am Bahnhof Hamburg-Altona beginnen. Diese halten vor der Ausfahrt aus dem Stadtgebiet in südlicher Richtung ebenfalls am Bahnhof Dammtor und am Hauptbahnhof. Der betreffende

Streckenabschnitt über die Lombardsbrücke wird werktags gemäß aktuellem Fahrplan von etwa 180 Nah- und Fernverkehrszügen befahren. Von den Kreuzungen am Neuen Jungfernstieg und Ferdinandstor sowie Teilbereichen der Brücken und des angrenzenden Parks ist der Nah- und Fernverkehr am Hauptbahnhof sowie am Dammtor zu erreichen (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025; DB 2024).

S-Bahn-Verkehr

Die anderen beiden Gleise der Lombardsbrücke sind für den S-Bahn-Verkehr der Linien S2 (Altona–Aumühle) und S5 (Elbgaustraße–Stade) vorgesehen, die ebenfalls zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Dammtor verkehren. Am Hauptbahnhof können zusätzlich die Linien S1 (Wedel–Poppenbüttel bzw. Hamburg Airport) und S3 (Pinneberg–Neugraben) erreicht werden. Abbildung 31 zeigt die Einzugsbereiche für die S-Bahnstationen. Aus Teilen des Projektgebiets können alle Linien des Hamburger S-Bahn-Netzes erreicht werden. Unmittelbar außerhalb des Einzugsbereichs befindet sich außerdem die S-Station Jungfernstieg, welche von den Linien S1 und S3 bedient wird (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

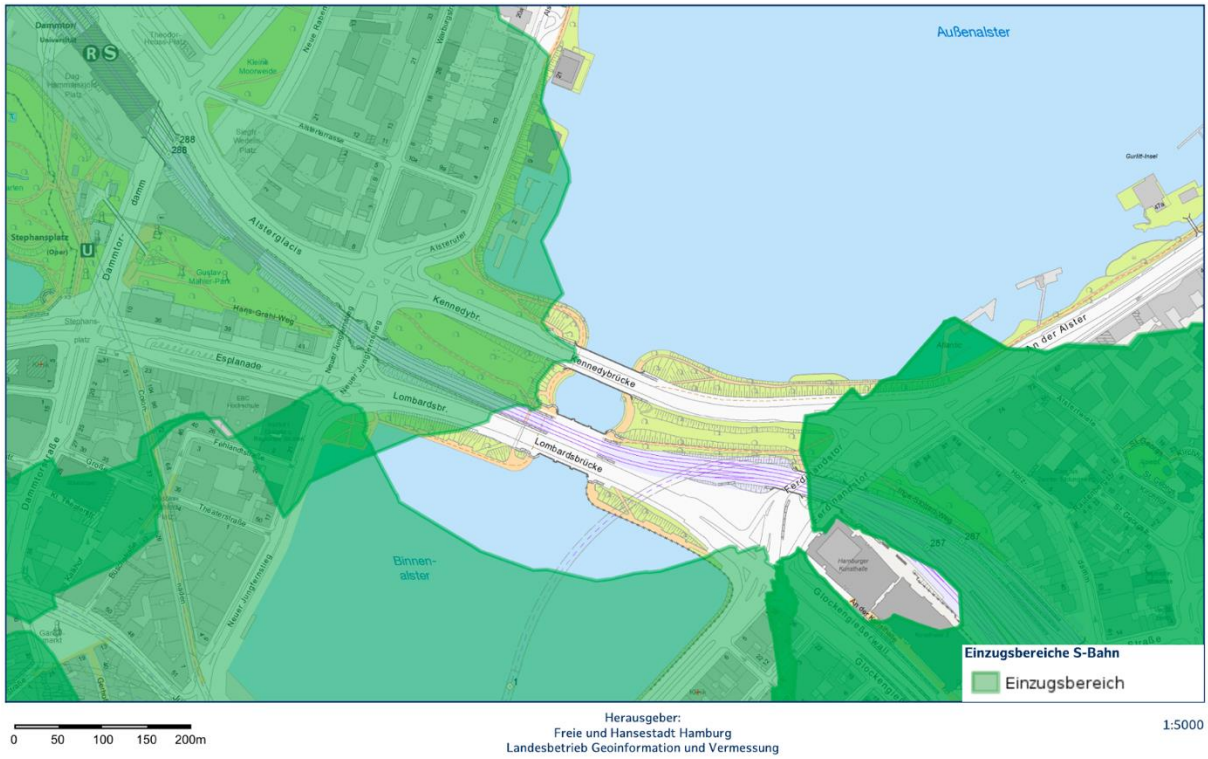

Abbildung 31: Einzugsbereiche S-Bahnverkehr ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Während der Werktage, von Montag bis Freitag, verkehren diese S-Bahn-Linien in der Regel im 10-Minuten-Takt; in den Hauptverkehrszeiten wird die Taktfrequenz der Linie S1 und S2 auf 4 bis 6 Minuten verdichtet. Auf Grundlage des aktuellen Fahrplans ergibt sich eine werktägliche Gesamtzahl von 536 S-Bahn-Fahrten über die Lombardsbrücke (Hamburger Verkehrsverbund 2025).

U-Bahn-Verkehr

Das Untersuchungsgebiet ist darüber hinaus an das städtische U-Bahn-Netz angebunden. Die nächstgelegenen Haltestellen sind die Linie U1 am Stephansplatz sowie die Linien U2 und U4

am Hauptbahnhof Nord. Weitere fußläufig erreichbare Stationen aus Teilbereichen des Untersuchungsraums sind Jungfernstieg und Gänsemarkt, an denen ebenfalls die oben genannten U-Bahn-Linien fahren. Zu den Hauptverkehrszeiten fahren die U-Bahnen im 5-Minuten-Takt (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025; Hamburger Verkehrsverbund 2025).

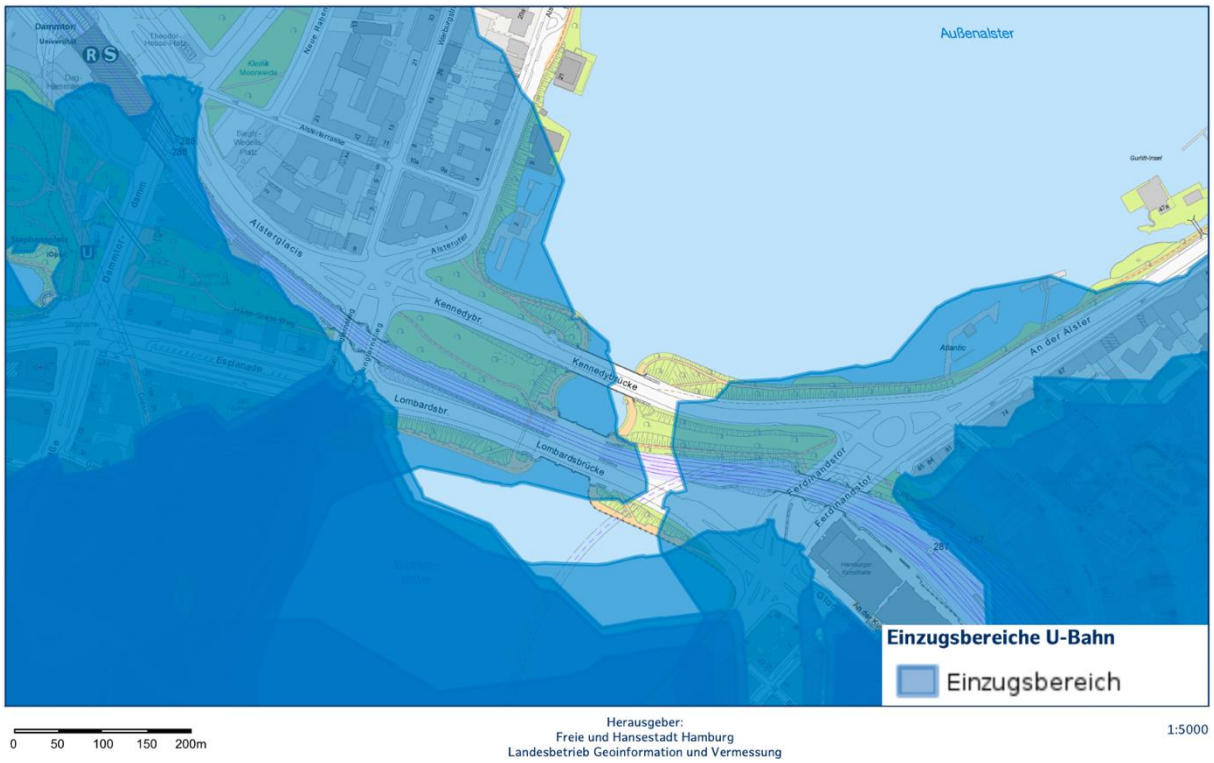

Abbildung 32: Einzugsbereiche U-Bahnverkehr ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr durchquert das Hamburger Stadtzentrum nicht, sondern wird aus südlicher Richtung kommend ab dem Knotenpunkt Rothenburgsort über die Stadtteile Barmbek und Stellingen geführt und verlässt das Stadtgebiet in Richtung Pinneberg. Der Schienenverkehr über die Lombardsbrücke besteht dementsprechend nur aus Nah- und Fernverkehr sowie der S-Bahn (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

3.6.3 Motorisierter Verkehr

Motorisierter Individualverkehr

Die Kennedybrücke verfügt auf ihrer westlichen Zufahrt über insgesamt fünf Fahrstreifen für den MIV, von denen drei dem Verkehr in westlicher Fahrtrichtung zugewiesen sind. Diese führen über die Kreuzung zur Alsterglacis und Edmund-Siemers-Allee am Bahnhof Dammtor vorbei in Richtung der Hamburger Messehallen und dem Ring 2. Auf dem eigentlichen Brückenbauwerk verengt sich die Fahrbahn auf vier Spuren. Die östliche Zufahrt ist analog aufgebaut und weist ebenfalls fünf Fahrstreifen auf, wobei drei Fahrstreifen dem Verkehr in östlicher Richtung dienen. An der östlichen Kreuzung verzweigt sich der Verkehr in nördlicher Richtung über die Straße An der Alster in Richtung B5 sowie in südlicher Richtung über das Ferdinandstor weiter

zum Ballindamm und zum Glockengießerwall (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Die Lombardsbrücke ist auf der westlichen Zufahrt ebenfalls mit fünf Fahrstreifen ausgestattet, von denen drei für den Verkehr in westlicher Richtung vorgesehen sind. Diese führen über die Esplanade und den Gorch-Fock- und Holstenwall in Richtung Millerntordamm (B4). Im Gegensatz zur Kennedybrücke bleibt auf der Lombardsbrücke selbst die Anzahl der Fahrstreifen mit fünf konstant, wobei auch hier drei Spuren dem Verkehr in westlicher Richtung zugeordnet sind. Die östliche Zufahrt stellt mit sieben Fahrstreifen die breiteste Abschnittsführung dar; hiervon verlaufen vier Spuren in südöstlicher Richtung, vorbei am Hauptbahnhof entlang des Glockengießerwalls und Steintorwalls bzw. durch den Wallringtunnel in Richtung Willy-Brandt-Straße (B4). Die Strecke vom Holstenwall über die Lombardsbrücke bis zum Steintorwalls beschreibt den Ring 1 (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im gesamten Untersuchungsgebiet liegt bei 50 km/h (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Entlang der Verkehrsachse befinden sich beidseitig und alle 25 Meter Straßenlaternen. Bis auf 3 historische Laternen im Rondell und weitere entlang der Lombardsbrücke handelt es sich dabei um die einzige Beleuchtung im Projektgebiet (Begehung 2025).

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ist an beiden betrachteten Brücken sowie den zugehörigen Kreuzungen als hoch einzustufen. Abbildung 33 veranschaulicht die Verkehrsmengen des Jahres 2019. Demnach betrug die DTV auf der Kennedybrücke 43.000 Kfz/24 h, während auf der Lombardsbrücke eine DTV von 53.000 Kfz/24 h registriert wurde. Der Anteil des Schwerverkehrs an der werktäglichen Verkehrsstärke (DTVw, Montag bis Freitag) lag auf beiden Brücken bei 4 %. An der Kreuzung „Neuer Jungfernstieg" wurde eine DTV von 37.000 Kfz/24 h gemessen, an der Kreuzung „Ferdinandstor" lag der entsprechende Wert bei 26.000 Kfz/24 h (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

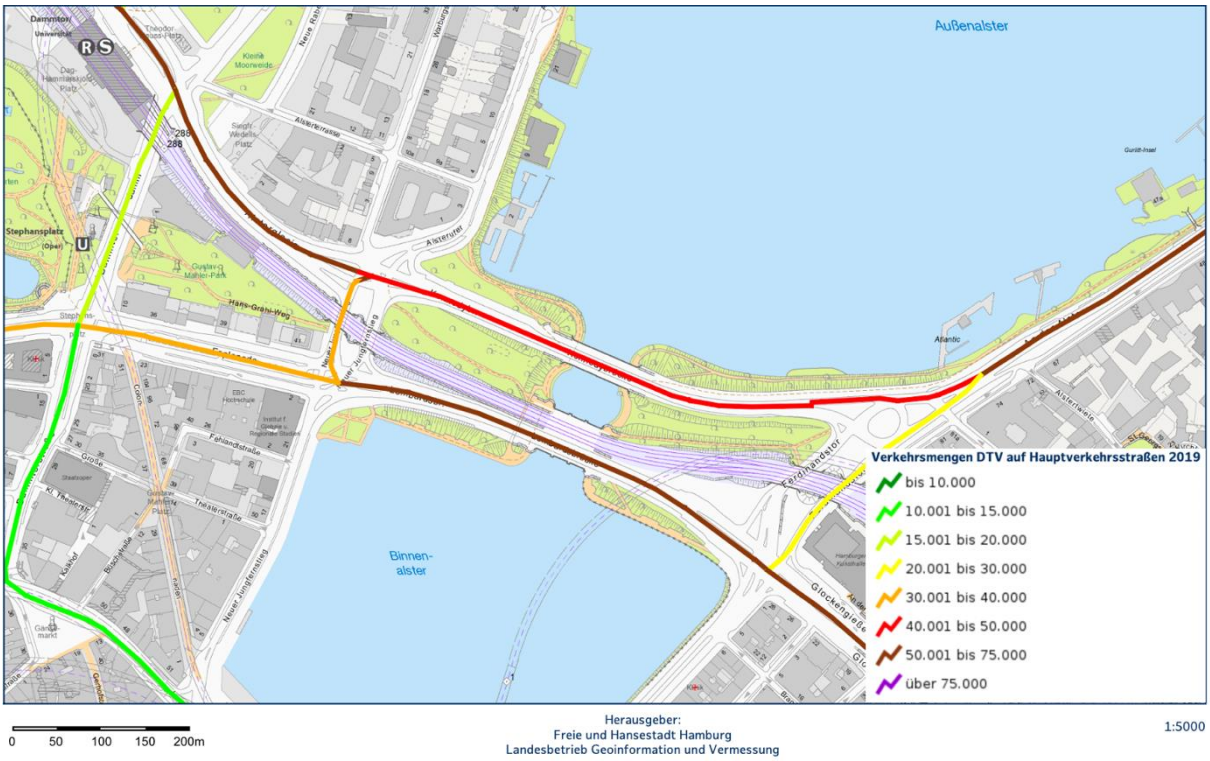

Abbildung 33: Verkehrsstärken 2019 ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Aktuellere Verkehrsdaten aus dem Jahr 2023 zeigen auf der Kennedybrücke eine leichte Zunahme des Verkehrsaufkommens auf 44.000 Kfz/24 h. Die werktägliche Verkehrsstärke erhöhte sich auf 48.000 Kfz/24 h, was auf ein intensiveres Verkehrsaufkommen an Werktagen hinweist. Im Gegensatz dazu blieb die DTV auf der Lombardsbrücke mit 53.000 Kfz/24 h gegenüber 2019 konstant. Auch hier zeigt sich jedoch ein erhöhtes werktägliches Verkehrsaufkommen mit einer DTVw von 57.000 Kfz/24 h. An der Kreuzung „Neuer Jungfernstieg" wurde erneut eine DTV von 37.000 Kfz/24 h gemessen und eine DTVw von 40.000 Kfz/24 h. An der Kreuzung „Ferdinandstor" liegen seit 2021 keine Zahlen mehr vor, da sich an dieser Stelle eine Langzeit-Baustelle befindet (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Öffentlicher Personennahverkehr

Westlich des Untersuchungsgebiets verkehren die stark frequentierten Metrobuslinien 4 und 5 sowie die Linie 19 über die Haltestellen U Stephansplatz und Bahnhof Dammtor bzw. Bahnhof Dammtor (Mittelweg). Die entsprechenden Einzugsbereiche umfassen unter anderem die Kreuzung am Neuen Jungfernstieg sowie Teilbereiche der Brückeninfrastruktur. Die nächstgelegene Haltestelle des öffentlichen Busverkehrs ist die Stadtbushaltestelle „Kunsthalle" am östlichen Ende der Lombardsbrücke. Dort verkehrt die Linie 112 (Blankenese–Osterbrookplatz) während der Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt. Die Kennedybrücke wird derzeit von keiner Linie des öffentlichen Nahverkehrs bedient. Expressbuslinien sind aus dem Untersuchungsgebiet heraus nicht erreichbar. Im nächtlichen Linienverkehr verkehren die Nachtbuslinien 603, 604 und 605 ab den Haltestellen U Stephansplatz sowie Bahnhof Dammtor bzw. Bahnhof Dammtor (Mittelweg) (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025; Hamburger Verkehrsverbund 2025).

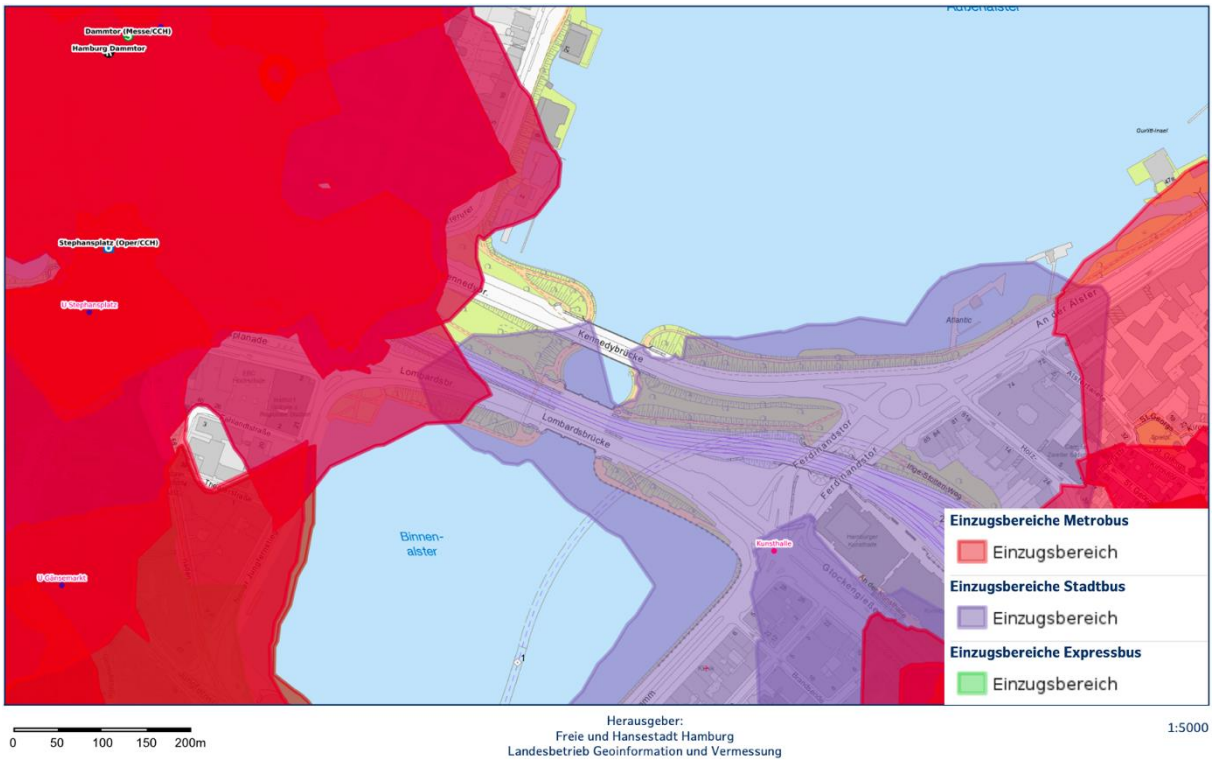

Abbildung 34: Einzugsbereiche Busverkehr ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Taxen und Sharing Dienste

Innerhalb des Projektgebiets befinden sich keine Taxenstände. Die nächstgelegenen Stände befinden sich östlich des Gebiets am Holzdamm (Hotel Atlantik) und An der Alster (Hotel Royal Meridian) sowie westlich am Neuen Jungfernstieg (Hotel Vier Jahreszeiten) und am Bhf. Dammtor. Es gibt ebenfalls keine hvv-switch-Punkte im Gebiet. Die nächsten Punkte befinden sich am Theodor-Heuss-Platz am Dammtor und am Glockengießerwall am Hauptbahnhof (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Die Geschäftsbereiche von nicht stationsgebundene Car-Sharing-Anbietern wie Miles, Share Now und Sixt Share decken sich mit dem Projektgebiet (Free2move 2025; Sixt 2025; MILES Mobility GmbH 2025). Der stationsgebundene Anbieter Cambio unterhält jeweils eine Carsharing-Station in der Nähe des Bahnhofs Dammtor sowie des Hamburger Hauptbahnhofs (cambio 2025). Im Gegensatz dazu betreibt der stationsgebundene Anbieter Carl und Carla in der Umgebung keine Standorte (CarlundCarla.de 2025).

Der On-Demand-Service MOIA deckt das gesamte Projektgebiet und die Umgebung ab (Moia 2025). Hvv hop hingegen hat kein Geschäftsbereich in der Innenstadt (vhh.mobility 2025). Dafür sollen ab Mitte 2025 die autonomen Shuttles des Projekts ALIKE der Hamburger Hochbahn in Verbindung mit MOIA im Untersuchungsgebiet unterwegs sein (Hamburger Hochbahn 2025).

Die nächstgelegene StadtRAD-Station befindet sich an der Kreuzung Neuer Jungfernstieg und Esplanade (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025). Die Nutzung von E-Scootern im Untersuchungsgebiet ist ausschließlich zur Durchfahrt zulässig, da der gesamte Bereich als Parkverbotszone ausgewiesen ist. Ein Abstellen der Fahrzeuge ist innerhalb des Projektgebiets daher nicht gestattet (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

Güterverkehr

Die Großraum- und Schwertransport-Route mit der Nummer 3690 verläuft über die Kennedybrücke und dient dem Transport von Gütern auf dem Straßenweg (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

3.6.4 Schiffsverkehr

Im Gewässer der Alster findet ein vielfältiger Schiffsverkehr statt, der sich zum einen durch den touristischen Verkehr der Alstertouristik mit Rundfahrten und Alsterkreuzfahrten sowie zum anderen durch Freizeitnutzungen wie Segel-, Ruder- und Tretboote auszeichnet (hamburg.de 2025b).Die beiden äußeren Joche der Lombardsbrücke sind für die motorisierte Schifffahrt vorgesehen, wohingegen das mittlere Joch von Segel-, Ruder- und Tretboote genutzt werden kann (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020a). Die Fahrtroute der Alstertouristik verläuft unterhalb der Kennedy- und Lombardsbrücke. Die Schiffsfahrten werden in der Sommersaison in einem halbstündlichen Takt von 10:30 bis 17:30 Uhr angeboten, während im Zeitraum von November bis März vier Fahrten pro Tag durchgeführt werden. Im Dezember ergänzen zusätzliche Fahrten an Freitagen, Wochenenden und Feiertagen das Angebot um vier weitere Fahrten (Alster-Touristik 2025). Im Rahmen der Alsterkreuzfahrten bestehen neun Haltestellen entlang der Alster, an denen ein beliebiges Ein- und Aussteigen möglich ist. Die Schiffe verkehren von April bis Anfang Oktober stündlich in der Zeit von 10:15 bis 18:10 Uhr (Alster-Touristik 2025a).

3.7 Immissionsbelastungen

Auf das Projektgebiet wirken Emissionen des Verkehrslärms, verursacht sowohl durch den hochfrequentierten Schienenverkehr als auch durch den motorisierten Individualverkehr auf der Lombards- und Kennedybrücke. Wie auf der Lärmkarte des Geoportals erkennbar, beträgt die Lärmbelastung je nach Standort auf der Brücke zwischen 65 dB(A) und über 75 dB(A) (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).Gemäß TA Lärm werden die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden folgend definiert: In urbanen Gebieten dürfen tagsüber 63 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschritten werden. Einzelne, kurzzeitig vorkommende Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte nicht um 30 dB(A) (tags) bzw. 20 dB(A) (nachts) übertreffen (Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 1998).

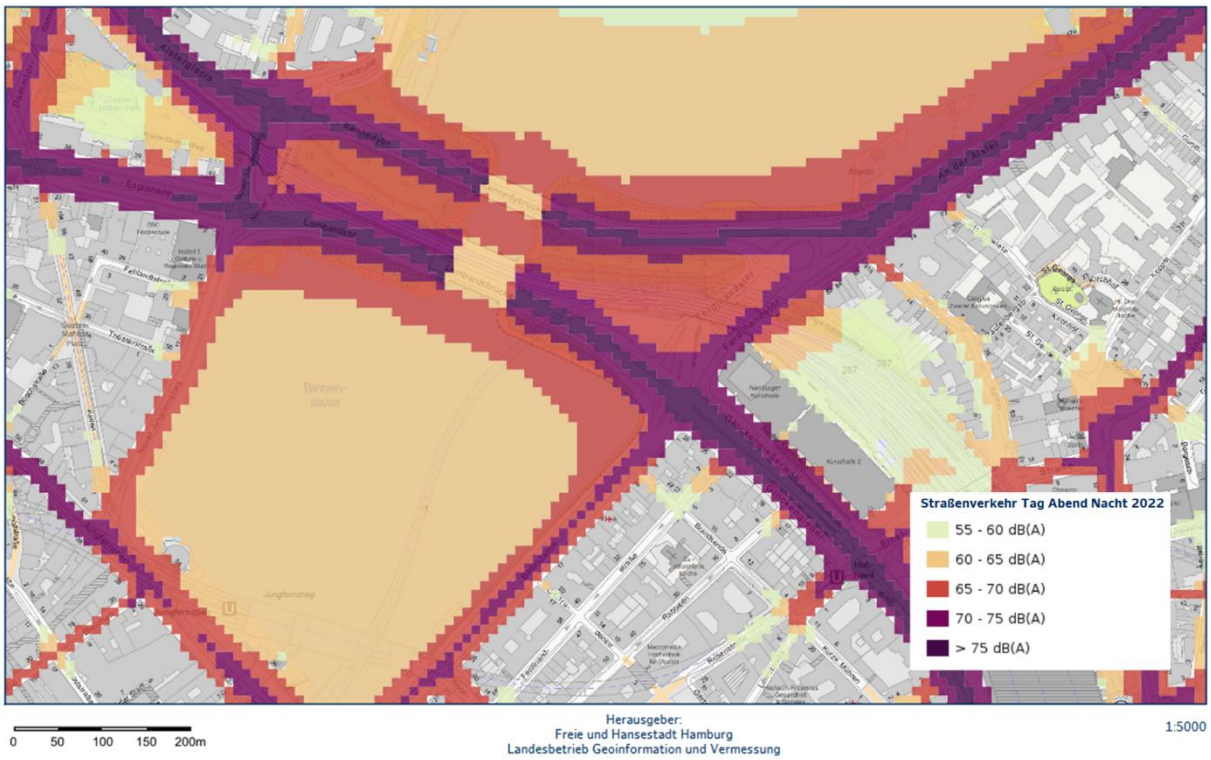

Abbildung 35: Lärmkarte Hamburg ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

In Abbildung 36 ist zu sehen, dass die Lufttemperatur über den Verkehrsflächen deutlich wärmer ist als die auf den angrenzenden Grünflächen. Zur selben Zeit beträgt die Lufttemperatur auf den Grünflächen zwischen 15 und 17 °C, während die Lufttemperatur über den Straßen bei 19 bis 20 °C liegt (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

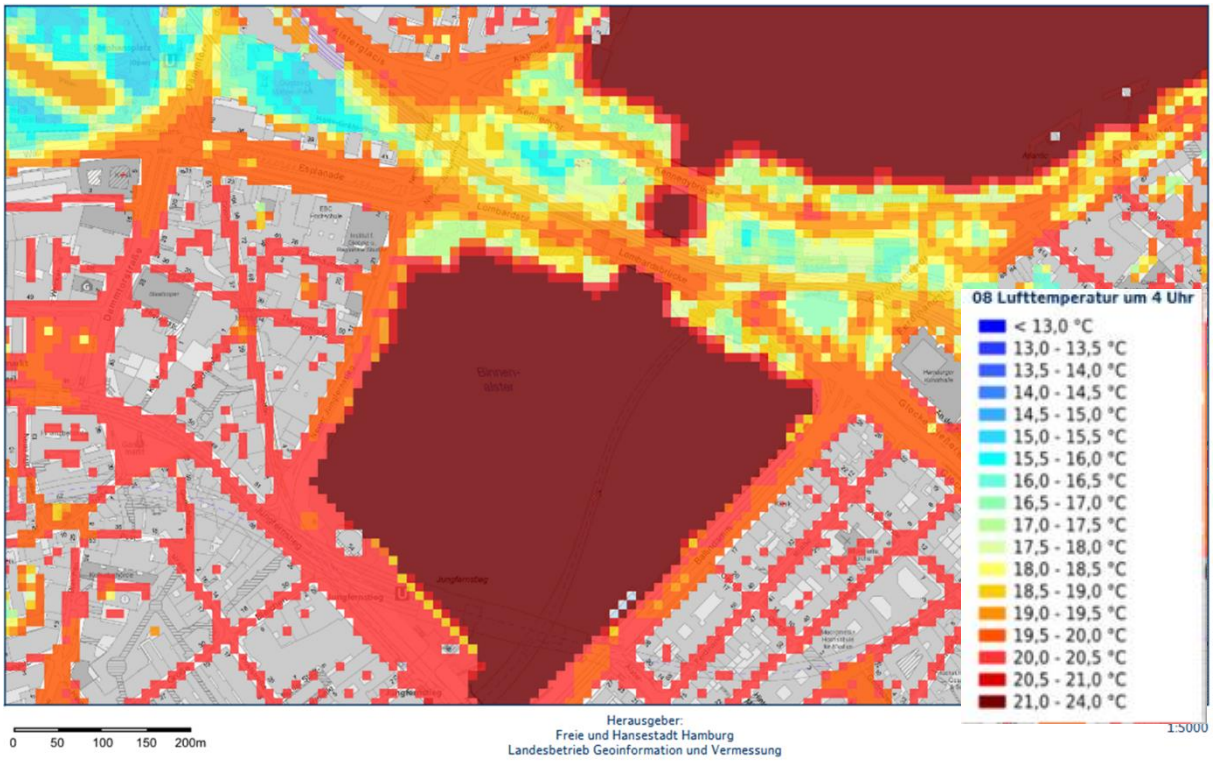

Abbildung 36:Darstellung der Lufttemperatur um 4 Uhr über der Kennedy- und Lombardsbrücke ((Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025), Lizenz: Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Die Wasserqualität in der Alster ist nicht durchgängig gut, da es mindestens einmal im Jahr bei Starkregenereignissen zum Einlauf von ungeklärtem Mischwasser aus der Kanalisation kommt. Zudem hat sich über die Jahrzehnte Scherben, Schutt und Müll angesammelt. In den Sommermonaten tritt in der Alster vermehrt eine Massenentwicklung von Blaualgen auf, die gesundheitliche Schäden bei Menschen und Tieren verursachen können. Vom Baden in der Alster wird daher abgeraten (hamburg.de 2025a; Hamburg Wasser 2025). Somit wurde gemäß der Wasserrahmenrichtlinie das ökologische Potenzial der Alster als mäßig und der chemische Zustand als nicht gut eingestuft (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2025).

4 Analyse der Ausgangssituation

Nach einer umfassenden Analyse des Projektgebiets unter Berücksichtigung seiner Lage, Historie sowie der städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrlichen Gegebenheiten sowie der Immissionsbelastungen konnten wesentliche Problemfelder und Potenziale identifiziert werden, die im Folgenden erläutert werden.

Das Gebiet rund um die Kennedybrücke weist ein erhebliches Potenzial für eine landschaftsplanerische, verkehrsplanerische und nutzungsorientierte Neugestaltung auf. Eine vorangegangene Studie zur Nutzbarkeit der Uferbereiche der Binnenalster charakterisiert das Projektgebiet als ein „vernachlässigtes Stadtgebiet", was trotz seiner historischen Bedeutung und zentralen Lage vor allem auf die hohe Lärm- und Schadstoffbelastung durch den Pkw- und Schienenverkehr auf der Lombards- und Kennedybrücke zurückzuführen ist. Die Reduktion von Emissionen durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen stellt demnach ein primäres Ziel der Umgestaltung dar. Dabei ist sicherzustellen, dass die Maßnahmen die Sichtachsen nicht beeinträchtigen. Die attraktiven Sichtbeziehungen in Verbindung mit der Lage weisen zudem ein erhebliches Potenzial für eine touristische Nutzung auf. Vor diesem Hintergrund wird die Steigerung der touristischen Attraktivität als weiteres Entwicklungsziel verfolgt. Zudem bieten die Parkflächen an der Kennedybrücke die Möglichkeit, Personen, die das Gebiet passieren, zum Verweilen einzuladen. Das Projektgebiet ist Bestandteil des ersten Grünen Rings Hamburgs. Deswegen ist im Rahmen der Umgestaltung ein weiterer Fokus, bestehende Lücken des Grünen Rings zu schließen.

Für den motorisierten Individualverkehr stellen die Lombards- und Kennedybrücke wesentliche infrastrukturelle Verbindungen dar, da der Jungfernstieg für den Kfz-Verkehr gesperrt ist und als Alternative lediglich die Umfahrung der Außenalster zur Verfügung steht. Dies führt zu einem hohen Verkehrsaufkommen auf der Kennedybrücke, das regelmäßig Staus verursacht. Ursprünglich wurde die Kennedybrücke zur Entlastung der Lombardsbrücke errichtet und erreichte nur kurzfristig eine Verbesserung des Verkehrsflusses. Dies ist vermutlich auf einen induzierten Verkehr zurückzuführen. Brückenbauliche Maßnahmen sind vor dem Hintergrund des Denkmalschutzes beider Brücken besonders sensibel zu planen. Darüber hinaus führt der hohe Versiegelungsgrad durch die Verkehrsflächen im Projektgebiet zu erhöhten Boden- und Lufttemperaturen, was bei der weiteren Planung zu berücksichtigen ist.

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass die Wegeverbindung zwischen Binnen- und Außenalster für Fußgänger*innen sowie Radfahrer*innen als unzureichend einzustufen ist. Daher bildet die Verbesserung der Wegeverbindung und der Orientierung ein zentrales Anliegen der Neugestaltung. Im Falle der Planung eines zweiten Fußgänger*innen-Tunnels ist eine enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn erforderlich, da sich die Fläche im östlichen Bereich der Lombardsbrücke in deren Eigentum befindet. Bei der Ausführung von Unterführungen, sowohl der bestehenden als auch einer neu geplanten, ist besonderer Wert auf die Vermeidung von Angsträumen zu legen. Sollte eine Gehwegverbindung in Form eines Stegs unterhalb der Brücke realisiert werden, ist eine Abstimmung mit der Schifffahrt notwendig. Darüber hinaus fehlt auf der Kennedybrücke eine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen. Des Weiteren geht aus der Bestandsanalyse hervor, dass die Fußgänger*innenfrequenz auf der Kennedybrücke trotz der attraktiven Aussicht vergleichsweise gering ist, während die Wege entlang der Binnenalster stark frequentiert sind. Dies weist auf ungenutzte Potentiale hin, die durch gezielte Maßnahmen aktiviert werden können. Zudem soll die Qualität des Rundwegs um die Außenalster im Zuge der geplanten Umgestaltungen deutlich verbessert werden.

Darüber hinaus ist die Kennedybrücke derzeit nicht an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden. Die nächstgelegene Bushaltestelle befindet sich an der Lombardsbrücke, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen einen langen Fußweg bedeutet. Im

Projektgebiet sind weder Fahrradabstellanlagen, hvv switch Punkte und Stadtrad-Stationen vorhanden, noch ist das Parken von E-Scootern erlaubt. Gerade Letzteres würde als Lösung für die sogenannte „letzte Meile" eine vielversprechende Ergänzung zum ÖPNV darstellen. Darüber hinaus bestehen Potenziale zur Erweiterung der Veloroute über die Brücke. Vor diesem Hintergrund liegt ein Schwerpunkt der Neugestaltung auf der Förderung nachhaltiger Mobilität, um die Mobilitätswende aktiv zu unterstützen.

Im Hinblick auf das Thema Obdachlosigkeit besteht die Notwendigkeit, Lösungen zu entwickeln, die obdachlosen Menschen einen angemessenen Rückzugsort bieten und zugleich Verdrängung vermeiden.

Ökologische Potenziale ergeben sich insbesondere aus der bereits vorhandenen Begrünung, allen voran den zahlreichen Bäumen, die einen wichtigen Beitrag zum Mikroklima leisten, indem sie Schatten spenden und somit die Temperaturen reduzieren. Dies eröffnet Möglichkeiten, an schattigen Standorten den Raum durch die Integration von Sitzgelegenheiten oder Kinderspielplätzen nutzbar zu machen. Obwohl der Baumbestand bereits als gut eingestuft wird, besteht ein weiteres zentrales Ziel der Umplanung in der Förderung der Biodiversität durch eine gezielte Erhöhung der Artenvielfalt. Dabei ist sicherzustellen, dass sämtliche Maßnahmen unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Anforderungen umgesetzt werden, um die Vielfalt von Flora und Fauna dauerhaft zu erhalten und zu stärken. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf den im nordöstlichen Bereich des Projektgebiets gelegenen Biotopen, die im Rahmen der Umgestaltung geschützt werden müssen.

Die Bestandsanalyse identifiziert Bereiche mit erhöhter Überschwemmungsanfälligkeit, insbesondere die Bahnunterführungen sowie die muldenförmige Topografie der Parkabschnitte B und C. Vor diesem Hintergrund stellt die Anpassung an den Klimawandel durch den Einsatz von blau-grüner Infrastruktur ein zentrales Ziel der Neugestaltung dar. Zudem ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der aktuellen Wasserqualität der Alster vom Baden abgeraten wird, was bei der Konzepterstellung der Uferbereiche entsprechend Berücksichtigung finden muss.

Das Projektgebiet erstreckt sich über vier verschiedene Stadtteile und zwei Bezirke, was die Planung, Umsetzung und Verantwortlichkeit verwaltungstechnisch erschwert. Eine bezirksübergreifende Verwaltungsstruktur kann diesen Prozess deutlich vereinfachen. Darüber hinaus sollten Beteiligungsverfahren nicht ausschließlich Anwohnende, sondern auch die allgemeine Öffentlichkeit einbeziehen, da es sich nicht nur um einen reinen Quartierspark handelt, sondern auch um einen von Tourist*innen frequentierten Raum. Im Umfeld des Projektgebiets befindet sich ein Mischgebiet. Eine Nutzung der Kennedybrücke als Ruheort von Beschäftigten während ihrer Mittagspause ist daher naheliegend. Da die Fläche jedoch als nicht-kommerziell ausgewiesen ist, wäre die Einrichtung gastronomischer Angebote auf einen Kiosk beschränkt.

Zusammenfassend ergeben sich vielfältige Handlungsfelder und Entwicklungschancen, die eine gezielte Aufwertung des Projektgebiets ermöglichen und damit zu einer nachhaltigen Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen können.

5 Analyse der Stakeholder*innen-Perspektiven

Zur Erfassung der Wahrnehmungen, Bedürfnissen und Wünsche rund um die Kennedybrücke wurden im Zeitraum vom 12. bis zum 27. Juni 2025 insgesamt sechs geführte Spaziergänge mit neun Teilnehmenden durchgeführt (siehe Tabelle 3). Im Folgenden die Eckdaten zu den Spaziergängen:

- Gruppengröße: Sie variierte zwischen zwei Personen (eine teilnehmende und eine führende Person) bis fünf Personen (drei teilnehmende und zwei führende Personen)
- Wochentag: Die Spaziergänge fanden an verschiedenen Wochentagen statt: viermal unter der Woche sowie zweimal am Wochenende
- Uhrzeit: Die Spaziergänge begannen jeweils tagsüber zwischen 11:00 Uhr und 18:50 Uhr.
- Wetterbedingungen: Wetterbedingungen reichten von sonnig und wolkenlos bis hin zu einem Wechsel zwischen Sonne und starkem Regen. Die Temperaturen lagen zwischen 17°C und 30°C, mit einem Durchschnitt von 22,5°C. Somit waren alle Spaziergänge bei hellen, zumeist angenehmen Wetterbedingungen durchführbar.

Tabelle 3: Teilnehmende am Spaziergang und ihre Eigenschaften (Eigene Darstellung)

Nr.	Alter	Beruf	Stakeholder*innen-Gruppe	Wohnort
1	87	Ehemalige Drogistin	Seniorin, Person mit Mobilitätseinschränkungen	Hamburg
2	63	Architektin	Erwachsene	Hamburg
3	82	Ehemalige Lehrerin	Seniorin, Person mit Mobilitätseinschränkungen	Hamburg
4	25	Studienassistentin	Junge Erwachsene, Touristin	Homburg, Saarland
5	44	Dipl.-Ing Stadtplanung	Erwachsene	Hamburg
6	30	Verwaltung Klimaanpassung	Angestellte der Stadt Hamburg, Erwachsene	Hamburg
7	65	Architekt	Anwohner, Senior	Hamburg
8	29	Sachbearbeiter in der Wasserbehörde	Angestellter der Stadt Hamburg, Erwachsener	Hamburg
9	54	Selbstständige Osteopathin	Touristin, Erwachsene	Immenstadt, Bayern

5.1 Ergebnisse und Auswertung innerhalb des gesamten Projektgebiets

Die Auswertung der Gespräche und Fragebögen erfolgte auf Basis eines Kategoriensystems, das sowohl deduktiv (aus der Zielsetzung der Arbeit heraus) als auch induktiv (aus dem Material heraus) entwickelt wurde.

Ausgehend von der ersten Leitfrage, die sich explizit mit Place Identity und Aufenthaltsqualität beschäftigt, wurden diese beide Themenbereiche als Oberkategorien deduktiv festgelegt. Darüber hinaus ist auch die Umgestaltung des Verkehrsraums eine wichtige planerische Fragestellung und wurde daher als eigene Oberkategorie aufgenommen. Um eine Bewertung der Aufenthaltsqualität zu ermöglichen, wurde zusätzlich die Kategorie Nutzungen aufgenommen.

Ergänzend wurden zwei weitere Oberkategorien induktiv eingeführt: Umwelt und Klima sowie Gestaltung und Atmosphäre. Alle Unterkategorien wurden induktiv entwickelt und ordnen sich systematisch den jeweiligen Oberkategorien zu. Eine Übersicht der Kategorien für die Inhaltsanalyse ist in Tabelle 4 dargestellt.

Tabelle 4: Kategorieneinteilung für die Inhaltsanalyse nach Mayring (Eigene Darstellung)

Oberkategorie	Unterkategorie
Place Identity	/
Aufenthaltsqualität	Sitzmöglichkeiten, Verweilen, Komfort
	Sauberkeit, Pflege, Sicherheitsempfinden
	Soziale Aspekte (Begegnung, Inklusion)
Verkehr und Mobilität	Verkehrssicherheit
	Verkehrslärm
	Verkehrsplanung
	Barrierefreiheit
	Wünsche zur Verkehrsplanung
Nutzungen	Bestehende Nutzungen
	Nutzungskonflikte
	Wünsche für zukünftige Nutzungen
Umwelt und Klima	Begrünung und Biodiversität
	Hitze, Schatten, Mikroklima
	Nachhaltigkeit und Klimaanpassung
Gestaltung und Atmosphäre	Visuelle Gestaltung
	Orientierung und Raumerleben
	Wahrnehmung

Die Ergebnisse werden in Kapitel 5.1 für das gesamte Projektgebiet, und in Kapitel 5.2.1 bis 5.2.5 für die einzelnen Gebietsabschnitten vorgestellt.

5.1.1 Place Identity

Die Analyse der Spaziergänge hat gezeigt, dass es im Projektgebiet zumindest teilweise an einer ausgeprägten Identität fehlt. Einige Teilnehmende hatten keine klare Vorstellung darüber, wo sich die Kennedybrücke befindet oder wie sie aussieht, obwohl sie in Hamburg leben und es sich um einen zentral gelegenen Ort handelt. Teils wurden die Kennedy- und Lombardsbrücke verwechselt, oder die Kennedybrücke war den Personen als Begriff gänzlich unbekannt.

Einige Aussagen weisen eher auf eine negative Identität hin. Die Kennedybrücke wurde im Vergleich zur Lombardsbrücke als weniger ästhetisch bezeichnet. Außerdem wurde sie als „Unort" oder als „hässlichster Ort Hamburgs" beschrieben. Prägende Eindrücke waren zudem Verkehr, Lärm und Gerüche. Der Ort wurde mit seiner Funktion als Verkehrsachse assoziiert, sei es durch die Nutzung mit dem Auto, dem Fahrrad oder der S-Bahn. Dabei erlebten die Teilnehmenden das Projektgebiet überwiegend als Durchgangsort, nicht als Aufenthalts- oder Zielraum.

Trotz dieser insgesamt distanzierten bis negativen Wahrnehmung, fiel selbst beim schnellen Durchqueren des Gebiets der Blick auf die Außenalster auf. Der „schöne Ausblick" und die

„Erlebbarkeit des Wassers" wurden oft als positive Empfindungen genannt. Bei einem der Teilnehmenden hat der Standort mit der Möglichkeit, sowohl Außenalster als auch Binnenalster sehen zu können, das Gefühl von „typisch Hamburg" hervorgerufen. Auch die Möglichkeit, vom Standort aus den Aufbau Hamburgs besser zu verstehen, wurde positiv bewertet.

Obwohl das Projektgebiet aufgrund der Lage mit der Identität der Stadt Hamburg verknüpft wurde, war die historische Bedeutung des Ortes – die Lage entlang der ehemaligen Wallanlagen - nicht in der Wahrnehmung der Teilnehmenden präsent. Dies kann entweder auf ein fehlendes Wissen oder eine geringe persönliche Relevanz zurückgeführt werden.

Insgesamt zeigte sich ein Spannungsfeld zwischen teilweise negativ besetzter verkehrsgeprägter Funktion und einer attraktiven Lage an den identitätsstiftenden Alsterseen. Die Kennedybrücke besitzt damit das Potential, durch eine gezielte Umgestaltung – besonders die Stärkung der visuellen (Blick über Hamburg) und landschaftlichen (Nähe zum Wasser) Qualitäten sowie durch die Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen – eine positivere und stärkere Place Identity zu entwickeln.

5.1.2 Aufenthaltsqualität

Das größte Hindernis für eine hohe Aufenthaltsqualität im Projektgebiet stellt der Verkehrslärm dar. Sowohl der Autoverkehr entlang der Magistrale über die Kennedybrücke als auch die Geräusche der Bahntrassen wurden von vielen Spazierenden als sehr störend empfunden. Es wurde sich zwar ein „Naherholungsgebiet Alster ohne Lärm" gewünscht, aber „Grünraum lässt sich nicht mit Verkehr vereinbaren". Denkbar seien Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände, allerdings könnte eine solche Maßnahme Sichtachsen und das Sicherheitsgefühl beeinträchtigen.

Positiv bewertet wurde die Vielzahl an Bänken, insbesondere die zum Wasser hin orientierten Sitzgelegenheiten entlang der Uferzone. Durch die alten Bäume sind dabei viele der Sitzgelegenheiten verschattet, was im Sommer angenehm abkühlt.

Deutliche Mängel im Gebiet sind das Fehlen öffentlicher Toiletten, mangelnde Sauberkeit in mehreren Bereichen des Gebiets (Zigarettenkippen und Müll) sowie die fehlende Sicherheit (Angsträume und fehlende Beleuchtung bei Nacht). Der Anwohnende berichtete von einem Vorfall in der Vergangenheit, bei dem es einen Mord im Projektgebiet gab und sieht die fehlende Öffentlichkeit als Ursache. Es wurde diskutiert, ob Polizei und/oder Kameras für mehr Sicherheit und Sauberkeit sorgen könnte, aber auch hingewiesen, dass Überwachung auch nicht gewünscht sei.

Einige Bereiche des Projektgebiets – insbesondere Parkabschnitte B und C – wurden als „zu verlassen" oder „menschenleer" wahrgenommen, was teils als unangenehm beschrieben wurde. Es wurde sich demnach „mehr Leben" und „mehr Aktivität" gewünscht, aber zugleich sei es auch „kein Defizit, dass so wenig Leute da sind". Offenbar ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Rückzugsmöglichkeiten und sozialem Leben wünschenswert.

Einige Spazierende betonten den Wunsch, dass das Projektgebiet ein Ort für alle bleiben solle – also öffentlich zugänglich, barrierearm und sozial offen. Das betrifft auch gastronomische Angebote, die bezahlbar bleiben und keine exklusive Atmosphäre erzeugen sollte. Ein sensibler Punkt war die Präsenz von obdachlosen Menschen im Gebiet. Hier wurde der Wunsch geäußert, dass diese Gruppe nicht verdrängt werden sollte. Vielmehr sollte bei der Neugestaltung an würdige Aufenthaltsorte für obdachlose Menschen gedacht werden.

Besonderes Potential für eine höhere Aufenthaltsqualität besitzt das Rondell zwischen den zwei Brücken. Dort könnten mehr Sitzgelegenheiten und gastronomisches Angebot den Ort aufwerten.

5.1.3 Nutzungen

Das Projektgebiet wurde überwiegend als Durchgangsort genutzt, sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im Auto. Neben dieser Transitfunktion war das kurze Verweilen an der Uferzone von Park A und D die zweithäufigste Nutzung. Der Alsterlauf, die Nähe zum Wasser und der offene Blick auf die Außenalster stellten zentral genannte Qualitäten dar. Allerdings wurde sich hier meist nicht länger aufgehalten, vor allem aufgrund des Verkehrslärms. Ein gewisser Ausgleich wurde in direkter Wassernähe wahrgenommen, da dort der Verkehrslärm durch das Rauschen von Wind und Wasser teilweise überlagert wurde. Auch die leicht abgesenkte Topografie am Ufer sowie die Entfernung der Bahntrassen trägt dazu bei, dass der Lärm weniger wahrgenommen wurde.

Nutzungswünsche beinhalten Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Wassers. Dazu gehören ein Schwimmbecken auf der Alster oder ein Schwimmschiff im Bereich des Rondells. Auch Stege, die am Ufer ins Wasser führen, wurden genannt. Während früherer Baumaßnahmen seien temporäre Metallstege über das Wasser verlegt worden, die viele Menschen zum Verweilen anzog.

Zudem solle der Raum künftig ohne Konsumzwang nutzbar und somit inklusiv sein. Dies zählt auch für gastronomische Angebote: statt hochpreisiger sollen kleine Cafés, Eisstände oder saisonale Foodtrucks eingesetzt werden. Es sollten einfache Versorgungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, die Aufenthaltsqualität und soziale Teilhabe fördern.

Weitere Ideen betrafen Kinderspielplätze, Sport- und Spielgeräte, Grillplätze sowie Bewegungsflächen. Der Raum soll somit nicht nur ruhig und erholsam, sondern auch aktiv und gemeinschaftlichen genutzt werden können.

5.1.4 Verkehr und Mobilität

Insgesamt wurde die Verkehrsführung als grundsätzlich gut gelöst eingeschätzt. Insbesondere auf der Brücke sind Geh- und Radwege gut voneinander getrennt. Allerdings gibt es innerhalb der Parkanlagen teilweise Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Der Weg direkt am Ufer ist zu stark frequentierten Zeiten etwas zu schmal und an einer Stelle im Park A, bei der die Radfahrer*innen von der Brücke aus in den Park einbiegen können, besteht ein Unfallrisiko.

In Bezug auf Barrierefreiheit wurden an mehreren Stellen Defizite festgestellt: die Seniorinnen bemängelten fehlende Handläufe an Treppen, nicht gekennzeichnete Stufenränder und das Fehlen von Rampen. Zudem fehlt es an einer zusätzlichen sicheren und gut platzierten Querungsmöglichkeit entlang der stark befahrenen Straße. Die großen Distanzen zwischen den Ampeln an den Kreuzungen östlich und westlich des Projektgebietes erschweren spontane oder direkte Überquerungen. Dies ist nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen ein Problem, sondern für alle Fußgänger*innen, die sonst vielleicht auch auf gefährlichere Art die Straße überqueren. Ein genannter Lösungsvorschlag war eine Fußgänger*innenbrücke, um eine sichere Querung zu ermöglichen.

Hinsichtlich Straßenaufteilung gab es ambivalente Beurteilungen: Einerseits wurde anerkannt, dass verschiedene Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigt werden und die Aufteilung auf dieser Straße um einiges besser sei als in anderen Teilen der Stadt. Andererseivor einen unverhältnismäßig großen Raum einnimmt. Es wurde auch hinterfragt, ob es wirklich notwendig sei, sowohl auf der Kennedybrücke als auch auf der Lombardsbrücke jeweils vier Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr zu haben.

Einige Teilnehmer*innen äußerten Vorschläge zur Verkehrsreduktion und Neuorganisation der Straße:

- Eine „Fahrradautobahn", also eine breite, durchgängige und vom Fuß- und Autoverkehr getrennte Fahrradspur. Diese würde auch die bereits über die Kennedybrücke führende Veloroute optimieren.
- Intelligente Ampelsysteme, die bedarfsgerecht schalten und somit den Verkehrsfluss und auch die Wartezeit für Fußgänger*innen verbessern.
- Die Entfernung des Autoverkehrs von der Kennedybrücke, allerdingt wäre hier eine Umleitung notwendig. Eine Idee war dabei, einen Tunnel zu bauen, der den Kfz-Verkehr nach unten verschiebt und somit oberirdisch Platz für den Menschen schafft.

5.1.5 Umwelt und Klima

Ein zentrales Merkmal des Projektgebiets ist der dichte und vielfältige Baumbestand, der von den Spazierenden sehr geschätzt wurde. Die Bäume spenden im Sommer angenehmen Schatten, tragen zur Kühlung des Mikrolimas bei und prägen die landschaftliche Identität des Gebiets. Der Erhalt wurde bei einer Umgestaltung ausdrücklich gewünscht. Allerdings wurde in Park B und C angemerkt, dass sie teilweise zu viel Schatten spenden, weshalb der Raum dunkel und weniger einladend wirkt. Ein Vorschlag ist daher, gezielt durch Rückschnitt hellere Räume zu schaffen.

Ein wiederkehrender Wunsch war, das Gebiet- insbesondere Park B und C - eher naturbelassen zu gestalten, indem ökologische Vielfalt ermöglicht wird. Zum Beispiel sind in diesem Bereich Wildwiesen erwünscht. Doch auch der Rasen in Park A und D soll verändert werden: derzeit als trocken wahrgenommen, soll hier der Zustand der Rasenfläche verbessert werden, damit er auch zum Hinsetzen oder Liegen einlädt.

Eine Spazierende legte den Fokus auf Umweltbildung im Park, in Form von grafischen Tafeln, die über die vorhandenen Baumarten, Wasservögel, ökologische Zusammenhänge und Schutzmaßnahmen aufklären.

Vorhandene Nistkästen und die Flachwasserzone am Ufer wurden positiv bewertet, doch auch hier ist noch Potential vorhanden. Das Ufer soll weiterhin naturnah gestaltet werden. Somit soll das Ufer gleichzeitig als Lebensraum für Tiere dienen als auch für Nutzer*innen erlebbar sein. In Park C wurde zudem die Idee geäußert, die bestehende Mulde für einen offenen Wasserlauf zu nutzen.

5.1.6 Gestaltung und Atmosphäre

Die Wegeführung innerhalb der Parkanlagen wurde insgesamt als übersichtlich und funktional wahrgenommen. Gleichzeitig gibt es Defizite in der Verbindung zwischen Binnen und Außenalster, sowie zwischen dem westlichen und östlichen Teil des Projektgebiets unter der Brücke. Hier fehlt es an angemessener Beschilderung, um die Orientierung zu verbessern.

Ein zentraler Kritikpunkt betraf die unzureichende Beleuchtung im gesamten Gebiet, insbesondere nachts, weshalb bestimmte Bereiche unsicher wirken. Auch der Fußgänger*innen-Tunnel, um zur Binnenalster zu gelangen, wurde als Angstraum wahrgenommen.

Auch wenn die Nähe zum Wasser und der Ausblick schon eine positive Atmosphäre bewirken, bestand der Wunsch, die emotionale und atmosphärische Qualität des Raums weiter zu stärken. Es soll ein Ort werden, welcher zum Verweilen einlädt, und eine freundliche, emotional ansprechende Stimmung erzeugt.

In diesem Zusammenhang wurde auch der Vorschlag eines Kunstpfads geäußert, um den Ort kulturell aufzuwerten. Kunst, die es im Park bisher gibt, wird allerdings nicht beleuchtet oder auch nicht mittels Beschilderung erklärt.

5.2 Ergebnisse der Teilabschnitte

Im Folgenden werden die Resultate des Spaziergangs in Bezug auf die Teilabschnitte dargelegt.

5.2.1 Ergebnisse Parkabschnitt A

Parkabschnitt A befindet sich im nordwestlichen Teil des Projetgebiet und umfasst vor allem die Uferzone sowie den Bereich rund um das Rondell zwischen den zwei Brücken. Dieser Abschnitt beeindruckt durch seine visuelle Qualität: der Blick auf die Alster, die Weite des Wassers und die Aussichtspunkte entlang des Ufers prägen die Place Identity. Doch auch wenn der Ort – vor allem die Nähe zum Wasser – als ästhetisch wahrgenommen wurde, sorgt die akustische Belastung durch den Straßenverkehr dafür, dass sich Besuchende hier meist nur kurz aufhalten möchten. Von einer Spazierenden wurde der Ort als „optisch großartig, akustisch furchtbar" bezeichnet.

Während das Wasser als zentrales Element wahrgenommen wurde, bleibt es wenig erlebbar: Die mangelhafte Wasserqualität und die unzugängliche Uferzone verhindern ein unmittelbares Erleben. Bestehende Nutzungen konzentrieren sich auf das Spazierengehen (z.B. im Rahmen des Alsterrundwegs) und das kurze Verweilen zum Genießen der Aussicht. Längere Aufenthalte finden wegen des Verkehrslärms kaum statt. Doch der Ort hat Potential: Die Besucher*innen wünschten sich einen stärkeren Bezug zum Wasser, z.B. durch ein abgegrenztes Schwimmbecken oder einen Bootsverleih.

Die Aufenthaltsqualität wurde durchwachsen wahrgenommen. Zwar gibt es viele Bänke – teils in angenehmen Schatten - die Rasenflächen wurden jedoch als zu trocken und unattraktiv zum Liegen oder Picknicken bezeichnet. Das Rondell, mit seiner runden Form und der Lage zwischen den zwei Brücken, wurde als besonders atmosphärischer Ort beschrieben. Ein „magischer Ort" nannte es einer der Spazierenden. Jedoch mindert der unbeleuchtete Teil unter der Brücke und am Rondell sowie die Verschmutzung und Obdachlosigkeit das Sicherheits- und Wohlempfinden.

Die Gestaltung und Atmosphäre profitieren durch die Nähe zum Wasser und dem alten Baumbestand. Auch die Kennedybrücke wurde als technisches Bauwerk hervorgehoben. Negativ fielen dagegen fehlende Beleuchtung und mangelnde Orientierung auf.

Neben dem störenden Verkehrslärm wurden verkehrliche Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr innerhalb des Parks verzeichnet. Außerdem fehlt eine direkte Verbindung über das Wasser zur gegenüberliegenden Parkfläche (Park D). Die vorhandene Querungsmöglichkeit über die Lombardsbrücke wird schlecht wahrgenommen, da es an Beschilderung und visueller Klarheit mangelt.

Hinsichtlich Umwelt und Klima gab es positive Anmerkungen: der alte Baumbestand sorgt für angenehme Verschattung, insbesondere an heißen Tagen, und die naturnahe Uferböschung sowie die Vogelvielfalt tragen zur ökologischen Qualität des Parks bei. Zwischen den Brücken am Rondell fehlt jedoch ausreichende Verschattung.

Zusammenfassend tragen im Parkabschnitt A die Lage am Wasser, der weite Ausblick über die Alster und die vielen Bänke entlang des Ufers maßgeblich zur Aufenthaltsqualität bei. Allerdings ist dieser Abschnitt aufgrund des Verkehrslärms in seiner Nutzung stark eingeschränkt, sodass ein längeres Verweilen nicht in Frage kommt. Gerade das Rondell - zwischen Binnen- und Außenalster gelegen – birgt durch seine besondere Form und Lage großes Potential für eine qualitätsvolle Neugestaltung.

5.2.2 Ergebnisse Parkabschnitt B

Parkabschnitt B liegt eingebettet zwischen zwei großen Verkehrsadern – Bahntrassen im Süden und Straße im Norden – und wurde von den Spaziergänger*innen vor allem als Durchgangsraum wahrgenommen. Seine Place Identity ist deutlich schwächer ausgeprägt als in Park A,

denn er wirkt vernachlässigt, menschenleer und wenig einladend – „nix für Menschen, niemand ist hier", wie es eine Teilnehmerin formulierte.

Die bestehende Nutzung ist somit minimal. Der Verkehrslärm kommt hier durch die zusätzliche Geräuschbelastung durch die Züge noch mehr zur Geltung. Es gibt keine Sitzmöglichkeiten und es mangelt an Sauberkeit und Pflege. Der Fußgänger*innentunnel wurde zudem als Angstraum beschrieben.

Auffällig ist der leerstehende Bunker als ungenutztes Potential. Ideen waren ihn als Atelier, für Ausstellungen oder sogar als Wasseraufbereitungsanlage für Straßenabwässer zu nutzen.

Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität schneidet Parkabschnitt B schlechter als A ab. Kaum jemand möchte dort verweilen, auch nicht für eine kurze Zeit. Es fehlt an Pflege und der Park wirkt menschenleer, unattraktiv und unsicher.

Zudem fehlt jegliche Beschilderung, was die Orientierung erschwert. Skulpturen sind zwar im Park vorhanden, aber auch hier fehlt Beschilderung. Die Topografie wurde als interessant eingestuft, aber das Gefühl, dass Autos und Lärm die Atmosphäre ruinieren dominiert: „Eigentlich schön, aber die Autos machen es kaputt".

In Bezug auf Umwelt und Klima bietet Park B allerdings Qualitäten: der Baumbestand und der grüne Rasen wurden von den Spazierenden positiv wahrgenommen. Es gibt auch Hinweise auf ungenutztes Potential sowie noch höher wachsenden Rasen oder die Nutzung als Retentionsfläche.

Zusammenfassend wurde Parkabschnitt B als Durchgangsraum wahrgenommen, der stark unter Verkehrslärm und Vernachlässigung leidet. Die Aufenthaltsqualität wurde als gering eingeschätzt und es herrscht ein Gefühl von Verlassenheit. Gleichzeit weist der Ort mit seiner Topografie und Baumbestand sowie grünen Rasen ökologische Potentiale auf. Besonders der derzeit unbenutzte Bunker löste in den Spazierenden viele Ideen aus, um kulturell, ökologisch oder gastronomisch den Ort zu nutzen.

5.2.3 Ergebnisse Parkabschnitt C

Parkabschnitt C befindet sich im südöstlichen Teil des Projektgebiets und liegt genau wie Park B zwischen den Bahntrassen und einer Straße. In diesem Teilabschnitt fehlt es an einer klaren Place Identity. Der Raum wurde kaum bewusst wahrgenommen und als „unauffällig" beschrieben. Gleichzeitig gab es auch gegensätzliche Einschätzungen, der Ort wurde von einer Spazierenden gleichzeitig als „attraktiv" und „unattraktiv" bezeichnet. Als interessant nahmen die Spazierenden die besondere Topografie, eine Mulde im Park, wahr: „Raumbildung macht neugierig" oder „sieht aus wie das Tal von einem Bach".

Die bestehende Nutzung ähnelt jener von Park B: Die Fläche dient vor allem als Durchgangsraum. Die Atmosphäre wirkt eher abweisend als einladend, und auch hier verlassen und menschenleer. Die dauerhafte Geräuschkulisse mindert den Erholungswert stark. Es wurde auch die Idee einer Lärmschutzwand zur Bahntrasse geäußert, doch zeitgleich wurden Bedenken hinsichtlich Angstraum und Trennung zur Binnenalster – und somit die Verbindung zur Stadt - genannt.

Trotzdem wurden kreative Nutzungsideen formuliert, die sich mit der Lärmbelastung auseinandersetzen, indem gezielt laute Freizeitnutzungen wie ein Technoclub vorgeschlagen worden sind. Alternativ wünschten sich andere Spazierende eine landschaftsarchitektonische sowie ökologische Aufwertung wie ein Landschaftsgarten oder ein Wasserlauf in der Mitte, der die Mulde nutzt.

Im Bereich Umwelt und Klima hingegen punktet der Parkabschnitt: der Baumbestand schafft eine grüne, beschattete und naturnahe Atmosphäre. Der Wiesenbewuchs, auch mit

Gänseblümchen, wurde positiv wahrgenommen, auch wenn die Wiese noch ökologischer gestaltet werden könnte. Auch das Vogelleben wurde positiv hervorgehoben.

Zusammenfassend ist Parkabschnitt C ein kaum wahrgenommener Durchgangsraum, der unter starker Lärmbelastung leidet. Gleichzeitig bietet er durch seine besondere Topografie und die landschaftliche sowie ökologische Wirkung großes Potential.

5.2.4 Ergebnisse Parkabschnitt D

Parkabschnitt D liegt am nordöstlichen Teil des Projektgebiets und bietet, ähnlich wie Park A, einen Panoramablick auf die Außenalster. Die Nähe zum Wasser, der Ausblick und die Sicht auf Segelboote prägen die Identität des Ortes. Für viele Spazierende entstand hier ein kleines Urlaubsgefühl – ein Ort, der sowohl als „typisch Hamburg" als auch als „eine Idylle" inmitten der Stadt empfunden wurde. Dennoch wurde der Ort nicht nur positiv beschrieben, es gab auch ambivalente Einschätzungen, besonders in Hinblick auf Sauberkeit und Lärm.

Die bestehenden Nutzungen konzentrieren sich auf das kurze bis mittellange Verweilen, vor allem, um am Ufer zu sitzen und die Aussicht zu genießen oder spazieren zu gehen. Nutzungswünsche beinhalten mehr gastronomische Angebote, wie ein Café oder Eisstände, und Bademöglichkeiten, jedoch „nicht in der Alsterbrühe", da die Wasserqualität dafür nicht geeignet ist.

Die Aufenthaltsqualität wurde in diesem Abschnitt als eher hoch eingeschätzt. Es gibt viele Bänke mit schönem Ausblick. Allerdings wirkt der kurz gemähte, ausgetrocknete Rasen nicht einladend. Der Bereich am Rondell fiel hinsichtlich mangelnder Sauberkeit negativ auf: Zigarettenkippen und Müll wurden mehrfach kritisiert. Die gute Quote an Mülleimern zeigt jedoch, dass das Problem nicht an mangelnder Infrastruktur liegt. Im Vergleich zu den eher verlassenen Parkabschnitten B und C wirkt Park D lebendiger, mit mehr Nutzer*innen und insgesamt einer angenehmeren Atmosphäre. Auch der Lärm wurde hier als weniger störend empfunden.

Die Sichtachsen und die Wegeführung wurden als positiv empfunden. Gleichzeitig wurde – wie auch beim Parkabschnitt A - auch auf dieser Seite des Rondells Potential gesehen. Zum Beispiel wurde ein Schwimmbecken oder eine Fontäne in der Mitte des Beckens, ähnlich der auf der Binnenalster, vorgeschlagen. Doch der Bereich unter der Brücke wurde erneut als unheimlich und wenig einladend wahrgenommen.

Der Verkehrslärm fiel zwar auch in diesem Abschnitt auf – jedoch im Vergleich zu dem vorherigen Abschnitt weniger stark. Einige Personen berichteten, dass der Wind und das Wasser den Verkehrslärm etwas überdecke. Des Weiteren wurden verkehrliche Nutzungskonflikte genannt: der Fuß- und Radweg am Ufer sei zu schmal für diese zwei Verkehrsteilnehmer*innen-Gruppen.

Hinsichtlich Umwelt und Klima fielen wieder die alten Bäume auf, die auch angenehmen Schatten liefern. Auch die Gänsepopulation wurde überwiegend als positiv bewertet, auch wenn der Gänsekot als störend genannt wurde. Ökologische Aspekte wie Flachwasserzonen zur Förderung des Naturschutzes und naturverträgliche Ufergestaltung wurden ebenfalls anerkannt. Gleichzeitig wurde bemängelt, dass der kurz gemähte Rasen besonders schnell austrocknet.

Zusammenfassend fällt Parkabschnitt D wie Parkabschnitt A durch den Panoramablick auf die Alster und die Nähe zum Wasser, sowie die vergleichsweise niedrigere Lärmbelastung auf, was diesen Abschnitt zu einem der beliebtesten im Projektgebiet macht. Auch hier birgt das Rondell großes Potential, wenn gestalterische Schwächen und fehlende Sauberkeit behoben werden.

5.2.5 Ergebnisse Verkehrsfläche

Die Kennedybrücke bildet die zentrale Verkehrsachse zwischen Binnen- und Außenalster und ist damit eine bedeutende Durchgangsrouten Hamburgs – sowohl für motorisierten Verkehr als auch für den Rad- und Fußverkehr. Die Lage bietet bedeutende Sichtachsen auf die Stadt Hamburg: auf der einen Seite die Binnenalster, auf der anderen Seite die Weite der Außenalster mit

ihren Segelbooten und Uferlandschaften. Doch dieser Ausblick kann aufgrund der hohen Verkehrsdichte und der Lautstärke nicht so gut genossen werden wie erwünscht.

Viele Teilnehmende beschrieben diesen Ort als laut und chaotisch. Von einer Person wurde er sogar als „schlimmster Ort der ganzen Stadt" bezeichnet. Das Hupen von der westlichen Kreuzung kann vom Anwohner sogar bis nach Hause gehört werden. Zudem wurde angemerkt, dass es bei der Länge der Straße an Bänke oder einer anderen Möglichkeit fehlt, damit Fußgänger*innen sich ausruhen können.

Allgemein wurde auch bemängelt, dass es von Kreuzung zu Kreuzung keine Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen gibt. Spontane Überquerungen sind somit kaum möglich. Die Trennung von Fuß und Radverkehr wurde meist als gut gelöst eingeschätzt: es gibt farbliche Kennzeichnungen und taktile Elemente.

In Bezug auf die Flächenaufteilung herrschte eine gewisse Ambivalenz: Einerseits wurde die Flächenaufteilung für alle Verkehrsteilnehmenden als vergleichsweise gut gelöst wahrgenommen. Andererseits dominiert hier die Fläche für den Kfz-Verkehr. Die Geh- und Radwege wurden teil als zu schmal, teils als ausreichend empfunden. Konfliktpotential entsteht vor allem dort, wo die Wege sich verengen. Auch das Fließverhalten wurde von einer Spazierenden als für das Auto priorisiert eingeschätzt, während Rad- und Fußverkehr benachteiligt werden.

Ein Teilnehmer hat einen Tunnel für den Autoverkehr vorgeschlagen, um die Fläche für die Menschen zurückzugewinnen. So könnte die Lärmbelastung sinken und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Zusammenfassend wurden die Kennedybrücke sowie die Straße vor und nach der Brücke verkehrsplanerisch als zufriedenstellend eingeschätzt. Die Flächenaufteilung ist für die meisten Spazierenden zumindest zufriedenstellend, auch wenn teilweise ein zu starker Fokus auf das Auto herrscht. Der Ausblick auf der Brücke kann aufgrund von Lärm und schnell vorbeifahrenden Autos nicht richtig genossen werden.

5.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Insgesamt stellt der Verkehrslärm die größte Herausforderung im Gebiet dar – sowohl durch Straßen- als auch Bahnverkehr. Für eine höhere Aufenthaltsqualität und eine stärkere Place Identity ist somit eine spürbare Reduktion des Lärms und Verkehrs notwendig. Zudem wirken die Parkanlagen durch die verkehrliche Infrastruktur zerschnitten und eingeklemmt.

Ein starker Fokus der Spazierenden lag auf der Wasserlage und den Sichtachsen zur Außenalster. Dieser Fokus sollte daher in der Umgestaltung berücksichtigt werden, z.B. indem Sichtachsen erhalten bleiben und Mobiliar sich zum Wasser hin orientiert.

Park A und D weisen aufgrund ihrer Lage zwischen Straße und Alsterufer ähnliche Qualitäten auf und werden - abgesehen von der Lärmbelastung – überwiegend positiv wahrgenommen. Das Umgestaltungspotenzial liegt hier neben der Reduzierung von Lärm vor allem in kleinteiligen Maßnahmen, die die Aufenthaltsqualität verbessern können. Im Gegensatz dazu werden die Parks B und C, zwischen Straße und Bahntrasse eingezwängt, insgesamt negativer beschrieben. Hier sind entweder umfassende Maßnahmen zu Steigerung der Aufenthaltsqualität erforderlich oder eine ökologische und klimatische Aufwertung der Flächen – oder eine Kombination beider Ansätze.

Des Weiteren bestehen ortsbezogene Potentiale: der derzeit nicht benutzte Bunker in Park B, das Dampfbootwartehäuschen am Rondell sowie die besondere muldenförmige Topografie in Park C. Sonstige genannte, zentrale Aspekte für eine Umgestaltung sind Beleuchtung, öffentliche Toiletten, Pflege der Anlagen, Umgang mit Obdachlosigkeit sowie die Schaffung neuer Nutzungsmöglichkeiten.

6 Konzeptentwicklung

Die Konzeptentwicklung baut auf den Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse sowie dem geführten Spaziergang mit Stakeholder*innen auf.

6.1 Planerische Rahmenbedingungen auf Landesebene

6.1.1 Verkehrsplanerische Rahmenbedingungen

Der Masterplan Magistralen 2040+ verfolgt das Ziel, die Magistralen Hamburgs, wozu unter anderem auch die Kennedybrücke zählt, zu lebendigen, vielfältigen und klimatisch angepassten urbanen Räumen zu transformieren. Des Weiteren soll auch die städtische Innenentwicklung sowie eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung gefördert werden. Im Rahmen dieses Prozesses wurden Potenziale und Herausforderungen analysiert, Zielbilder formuliert sowie Instrumente zur Realisierung entwickelt (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2024).

Die „Strategie Mobilitätswende" definiert zehn verkehrliche Handlungsfelder, die bis zum Jahr 2030 in Hamburg umgesetzt werden sollen. Ein wesentliches Ziel besteht darin, die CO_2-Emissionen des Verkehrssektors um mehr als die Hälfte zu reduzieren. Um dies zu erreichen, sollen künftig 80 % der Wege von Hamburger*innen über den Umweltverbund zurückgelegt werden, davon jeweils 30 % mit dem Fahrrad sowie mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die hierfür notwendige Ausweitung des öffentlichen Verkehrsnetzes, insbesondere durch Ausbau von Buslinien, Schienenverkehr, Fähren sowie flexiblen On-Demand-Angeboten, wird im Konzept „Hamburg-Takt" umgesetzt. Darüber hinaus adressiert die Strategie den dringenden Handlungsbedarf im Bereich der Alsterüberquerung, also an der Lombards- und Kennedybrücke. Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit eine verstärkte Förderung der Bus- und Radinfrastruktur realisierbar ist und welche Verkehrsflächenverteilung hierfür zielführend erscheint. Ferner soll eine intelligente, smarte Infrastruktur zur effizienten Verkehrssteuerung beitragen, Stauerscheinungen reduzieren sowie durch verbesserte Erreichbarkeiten eine attraktive Innenstadt und erhöhte Lebensqualität in den Quartieren schaffen (Hamburger Senat 2023).

Das „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr" konkretisiert darüber hinaus die Umsetzungsmaßnahmen. So sind beispielsweise jährlich 100 Kilometer zusätzliche Radverkehrsanlagen zu errichten, zu sanieren oder entsprechend auszuweisen, aufbauend auf den bereits jährlich verbesserten 62 Kilometern. Das Radwegenetz soll durch den Ausbau von Velorouten, Radschnellwegen und Bezirksrouten gestärkt und klar vom Fußverkehr getrennt werden. Vollständige Beschilderung und ein durchdachtes Wegweisungskonzept sind ebenfalls vorgesehen. Des Weiteren soll eine städtebauliche Trennung von Rad- und Fußwegen vom motorisierten Verkehr etabliert werden, ergänzt durch bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten. Im Bereich der Gehwege sind Barrierefreiheit sicherzustellen sowie zeitgemäße Beleuchtungsstandards einzuhalten (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende 2022).

Die relevanten Richtlinien, wie die „Empfehlung zur Straßenraumgestaltung bebauter Gebiete" (ESG), bieten eine Grundlage für die Gestaltung und Rahmenbedingungen des Straßenraums (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2011). Die „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt 06) behandelt Entwurf und Ausgestaltung von Erschließungsstraßen sowie von bebauten Hauptverkehrsstraßen und anbaufreien Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten. Hier werden konkrete Empfehlungen zu Straßenraumdimensionen und Querschnitten gegeben, die für den anschließenden Maßnahmenkatalog von Bedeutung sind (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006). Ergänzend existieren weitere fachliche Regelwerke, wie die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA) und „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen" (EFA), die eine spezialisierte Betrachtung der Verkehrsart Rad-

und Fußverkehr erlauben (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010, 2002). Das Hamburger Regelwerk „ReStra" dient zudem der Ergänzung und Spezifizierung der generellen FGSV-Richtlinien, um den spezifischen Anforderungen der Stadt Hamburg gerecht zu werden (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende 2017).

6.1.2 Stadtplanerische Rahmenbedingungen

Für die Landschafts- bzw. Bauleitplanung in Hamburg sind das Landschaftsprogramm und der Flächennutzungsplan (Siehe Kapitel **3.3**) die zentralen Planungsinstrumente. Diese Planwerke legen die angestrebte Nutzung einzelner Teilräume fest und bestimmen damit, welche baulichen oder funktionalen Veränderungen in den jeweiligen Gebieten zulässig sind und wie die zukünftige Entwicklung aussehen soll.

Im Landschaftsprogramm ist das Projektgebiet der Kennedybrücke als Parkanlage ausgewiesen, die von einer Schnellstraße durchquert wird. Darüber hinaus ist es Bestandteil des 1. Grünen Rings sowie den Milieus „Naturhaushalt" und „Landschaftsbild" zugeordnet. Beispielhafte Entwicklungsziele des Landschaftsprogramms für die Parkanlage sind die Sicherung und Entwicklung von Parkanlagen sowie von Grünverbindungen als wesentliche Teile des Freiraumverbundsystems und die Verringerung von Bodenversiegelung sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen. Weitere Entwicklungsziele sind der Erhalt des 1. Grünen Rings und der Erhalt und die Entwicklung der unterschiedlichen Grün- und Freiflächenarten und -qualitäten. Entwicklungsziele zum Entwicklungsbereich Naturhaushalt sind zum Beispiel die vorrangige Wiederherstellung von Mindestqualitäten für Boden, Wasser, Luft und Entsiegelungsmaßnahmen zur Verminderung der Abflussmenge von Niederschlagswasser und zur Verbesserung der allgemeinen klimatischen Bedingungen. Entwicklungsziele zum Landschaftsbild sind beispielsweise das Erstellen von landschaftsplanerischen und städtebaulichen Konzepten zur Gestaltung von einprägsamen Stadtkanten und -konturen sowie die Wiederherstellung der natur-, kultur- oder freiräumlichen Zusammenhängen. Ein weiteres Ziel ist die Einbindung der Hauptverkehrsstraßen durch geringere Verkehrsdichte, reduzierte Geschwindigkeiten und grüne Elemente. Die Barrierewirkung wird dadurch gemildert, wodurch mehr Aufenthaltsqualität von Straßenfreiräumen entsteht (Freie und Hansestadt Hamburg 1997, 2024).

Das Hamburg Maß, eine Leitlinie des Senats aus dem Jahr 2020, formuliert Ziele und Maßnahmen für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Siedlungsentwicklung in Hamburg. Angesichts des kontinuierlichen Wachstums der Stadt kommt dem Ausgleich zwischen verdichteter Bebauung und ausreichend dimensionierten öffentlichen Freiräumen besondere Bedeutung zu. Weitere bauliche Verdichtung sollte daher stets mit der Schaffung neuer sowie der qualitativen Aufwertung bestehender Freiflächen verbunden werden. Neben der Sicherstellung einer bedarfsgerechten Freiraumversorgung sollen diese Flächen zugleich Funktionen der Regenwasserbewirtschaftung und Luftreinhaltung übernehmen. Darüber hinaus sind wohnortnahe, multifunktionale Freiräume zu fördern, die verschiedene Nutzungen zeitlich und räumlich kombinieren und damit unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht werden (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 2020b).

6.1.3 Umweltplanerische Rahmenbedingungen

Ziel des Hamburger Klimaschutzgesetzes (HamKliSChG) ist es, das Klima zu schützen, die Anpassung der Stadt an die Folgen des Klimawandels zu stärken und einen Beitrag zur Sicherung der Erreichung der Ziele des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 zu leisten. Somit werden in diesem Gesetz sowohl Ziele für den Klimaschutz (§ 4 - Hamburger Klimaschutzziele & § 6 - Hamburger Klimaplan) als auch für die Klimaanpassung (§ 5 - Anpassung an die Folgen des Klimawandels) rechtsverbindlich definiert. Die zuständige Stelle in der Hamburger Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) erarbeiten basierend

auf dem Gesetz den Hamburger Klimaplan und die Klimaschutzstrategie für die konkrete Umsetzung der Ziele. Wichtig hierbei ist das die Instrumente des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sich gegenseitig mindestens nicht beeinträchtigen, sondern sich bestenfalls gegenseitig stärken (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2020; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz 2023; Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2024a).

Der Hamburger Klimaplan ist das strategische Herz für die Planung und Umsetzung der im Klimaschutzgesetz verankerte Klimaschutzziele. Er beinhaltet verbindliche Ziele in konkreten Zahlen, legt die zur Zielerreichung notwendigen Maßnahmen fest und enthält eine Bestandsaufnahme im Hinblick auf bereits ergriffenen Maßnahmen, die konkrete Zielerreichung sowie eine Prognose der zukünftig erforderlichen Maßnahmen (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2023) . Unter anderem baut die „Strategie Mobilitätswende" der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende auf diesem Klimaplan und den darin beschlossenen Zielen für den Mobilitätssektor auf (; Hamburger Senat 2023, 2025).

Die Hamburger Klimaanpassungsstrategie legt den Grundstein für die Umsetzung der notwendigen Klimaanpassungsmaßnahmen, um die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt vor Gefährdungen durch Extremwetterereignisse zu schützen und die Funktionsfähigkeit der Stadt zu gewährleisten. Sie umschließt alle Handlungsfelder, die in der Klimaanpassung notwendig sind. Besonders relevant sind hier: In Bezug auf die *Stadt- und Landschaftsplanung* die Hitzevorsorge und Stadtklima und der Gewässer-, Hochwasser- und Überflutungsschutz sowie die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung. In Bezug auf die *Verkehrsinfrastruktur und Mobilit*ät die Straßen- und Wegeinfrastruktur. Und in Bezug auf *Gesundheit und Soziales* die Umweltgerechtigkeit (Hamburger Senat 2025).

Hier knüpfen die Hamburger Klimastraßen an, die sich durch eine klimaangepasste Gestaltung und eine besonders hohe Freiraumqualität auszeichnen. "Die Klimastraßen verfolgen die Ziele, Straßenräume im Grünen Netz funktional und gestalterisch in den Freiraumverbund zu integrieren und als biodiverse und nachhaltige Lebensräume für Tiere, Pflanzen und Menschen zu entwickeln, klimaangepasst zu gestalten, als zeitgemäß gestaltete Räume der Mobilitätswende zu entwickeln, als Orte des sozialen Miteinanders und der Gesundheitsförderung zu aktivieren, ressourcenschonend zu optimieren." (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2025c).

Darüber hinaus stellt die Klimaanpassungsstrategie mit dem *Aktionsprogramm Klimaanpassung* Finanzierungen für konkrete Klimaanpassungsmaßnahmen (wie z.B. Starkregenvorsorge, Blau-Grüne-Infrastruktur, RISA-Förderprogramm, Niederschlagswasserbehandlung, Wegweiser Multifunktionale Flächennutzung, Umbau von Verkehrsräumen im Grünen Netz und Entsiegelung) zur Verfügung, die nicht als Regelaufgaben in den Fachhaushalten der zuständigen Behörden abdeckt sind oder so stark pressieren, dass nicht auf die Änderung der Haushalte gewartet werden kann (Hamburger Senat 2025).

6.2 Maßnahmenkatalog

Aus den Ergebnissen des durchgeführten Spaziergangs konnten verschiedene thematische Cluster abgeleitet werden, welche im folgenden Maßnahmenkatalog aufgegriffen werden. Anhand der innerhalb der einzelnen Cluster identifizierten Problemstellungen wurden unterschiedliche Maßnahmen ermittelt, die im Rahmen des Maßnahmenkatalogs anhand von fünf Kriterien bewertet und recherchiert werden. Diese Kriterien umfassen den rechtlichen und planerischen Rahmen, die politische sowie wirtschaftliche Machbarkeit, den zeitlichen Rahmen sowie die Wirksamkeit der Maßnahmen. Der Maßnahmenkatalog ist in drei Hauptbereiche unterteilt: Verkehrsplanerische Maßnahmen, stadtplanerische Maßnahmen sowie Maßnahmen zu Klima und Nachhaltigkeit. Die genaue Vorgehensweise wurde bereits in Kapitel 2.2 ausführlich dargelegt.

In dieser gekürzten Fassung wird nur ein beispielhafter Ausschnitt des Maßnahmenkataloges im Cluster Lärm gezeigt.

6.2.1 Verkehrsplanerische Maßnahmen

Lärm

Der Verkehrslärm stellt eines der größten Probleme im Projektgebiet dar. Die abgeleiteten Maßnahmen sind in Tabelle 5 zu finden. Hinsichtlich aller passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Schienenwege gilt zudem folgendes: Rechtlich-planerisch ist das EBA (Eisenbahnbundesamt) für die Zuwendung zur Realisierung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienen zuständig. Bei bestehenden Schienenwegen, die vor dem Inkrafttreten des BIMSchG am 1. April 1974 bereits in Betrieb waren, wird eine Lärmsanierung gefördert, wenn bestimmte Grenzwerte überschritten werden. Bei Kerngebieten/Mischgebieten ist das bei 69/59 dB(A) Tag/Nacht der Fall (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2018). Im Rahmen des Lärmaktionsplanes (LAP) wurden zur Erhaltung und Steigerung der Lebensqualität innerstädtische Bereiche in Hamburg als Ruheinseln ausgewiesen werden, die vor einer Lärmzunahme geschützt werden sollen. Eine Ausweisung des Planungsgebiet als Ruheinsel könnte bei der Realisierung passiver und aktiver Lärmschutzmaßnahmen helfen (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2024b).

Tabelle 5: Maßnahmen gegen Verkehrslärm und deren Bewertungen (Eigene Darstellung)

Abgeleitete Maßnahme	Rechtlicher und planerischer Rahmen	Politische Machbarkeit	Wirtschaftliche Machbarkeit	Zeitlicher Rahmen	Wirksamkeit
Lärmschutzwand an den Schienen	Bei Lärmschutzwänden ist ein Mindestabstand einzuhalten, der sowohl von der Geschwindigkeit der Züge als auch von der Art der Lärmschutzmauer abhängig ist. Für eine reine S-Bahnstrecke wird ein Abstand von 3,2 m zwischen der Lärmschutzwand und der Gleisachse empfohlen. Bei Zuggeschwindigkeit von bis zu 160 km/h beträgt der empfohlene Abstand 3,3 m, während bei Geschwindigkeiten zwischen 160 und 300 km/h ein Abstand von 3,8 m vorgesehen ist (Fendrich 2007). Bei der Verwendung von niedriger Schallschutzwände mit einer Höhe von 55 bis 74 cm, ist ein Einbau bei einem Abstand von 1,75 m zur Gleisachse möglich (Lärmschutz an Schienenwegen 2013). Die Begrünung von Lärmschutzmauern ist zulässig, wobei die Flächen hinter den Masten freigehalten werden sollten (Die Bahn 2007). Das Eisenbahnbundesamt hat die von der Firma Noiseguard entwickelte Begrünungstechnik mit einseitiger Berankung genehmigt (Reckter 2022).	Gemäß des Koalitionsvertrages Hamburg 2025 soll die vierte Stufe des LAPs schnell umgesetzt werden, welche auch die Förderung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen beinhaltet (Bündnis 90 die Grünen und SPD Hamburg 2025).	Die Kosten sind abhängig von der Höhe der Mauer: 0,74 m = 1.205,00 €/m 2,0 m = 1.380,00 €/m 3,0 m = 1.700,00 €/m (Arup Deutschland GmbH 2023)	Der Bau einer 685 m langen Lärmschutzwand in Veddel dauerte von Juni bis September (Port of Hamburg 2016). Annahme: 170 m/Monat	Lärmminderung von 10 – 15 dB(A) (Bundesministerium für Verkehr 1998)

Schienensteg-dämpfer (SSD) **Schienensteg-abschirmung (SSA)**	Schienenstegdämpfer: Für die Realisierung ist eine Zulassung von der EBA und eine Freigabe von DB Netz AG nach DBS 918 290 notwendig (Arup Deutschland GmbH 2023). Kann in Streckenbereichen mit Linienzugbeeinflussung nicht eingesetzt werden. Ebenso nicht in Bereichen von Schienenauszügen, Weichen, Gleisschaltmitteln, Isolierstößen und Achszähler nicht angewendet werden (peutz consult 2016). Schienenstegabschirmung: Es gibt bereits schon Modelle, die von der EBA zugelassen wurden, aber noch nicht von der DB Netz AG (Arup Deutschland GmbH 2023).	Siehe Maßnahme „Lärmschutz-wand"	SSD: 702,5 €/m (peutz consult 2016) SSA: Herstellung: 163,7 €/m Jährliche Instandhaltungs-erschwer-nisse: 11,7 €/m (Arup Deutschland GmbH 2023)	Schnelle, einfache Montage (Lärmschutz an Schienenwegen 2013) Annahme: 300 m/Stunde (Schrey & Veit 2025)	Lärmminderung von ca. 3 dB (SSD)/ 1-3 dB (SSA) (Lärmschutz an Schienenwegen 2013)

Reduzierung der Fahrspuren **Umleiten des Verkehrs über die Lombardsbrücke**	Gemäß RASt 06 wird die Einführung einer zweistreifigen Straße bei einem Verkehrsaufkommen von unter 22.000 Kfz pro Tag empfohlen (Presse und Rütz 2024). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die maßgebenden Kapazitäten auch durch die vor und nachgelagerten Kotenpunkten begrenzt werden, welche in die verkehrliche Bewertung mit einbezogen werden müssen. Eine Reduzierung der Fahrspuren kann zudem im Rahmen strategischer Zielsetzungen durchgesetzt werden, welche auf die Förderung des Umweltverbunds, die Verringerungen von Emissionen und auf die Steigerung der Lebensqualität abzielen. Beispielsweise wurde das an der Friedrich-Ebert-Straße in Bremen umgesetzt (Hardinghaus et al. 2022). Bei der Realisierung einer Fahrspurverringerung mittels Absperrelementen, gilt es zu beachten, dass die Poller einen Abstand von 0,25 m von der Fahrbahn bei einer Höhe von mindestens 0,90 m einhalten (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006).	Für die Realisierung von Busspuren und Radwegen dürfen die erforderlichen Stellen im Straßenraum in Anspruch genommen werden, allerdings wird kein bewusster Rückbau von Fahrspuren im Koalitionsvertrag Hamburg 2025 gefördert (Bündnis 90 die Grünen und SPD Hamburg 2025).	1. Für die Fahrspurreduzierung von 4 auf 2 an der Rodigallee (7km lang) wird mit Gesamtbaukosten von 51,1 Millionen Euro geplant, welche auch die Erneuerung der Busspur, Geh- und Radwege beinhaltet (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2022). Annahme: 6.205 €/m 2. Eine Fahrspurreduzierung kann auch durch eine neue Beschriftung oder Poller realisiert werden. Poller: 84 €/Stk. (Verkehrsshop.de 2025) Kleinbeschilderung inkl. Rohrpfosten: 100€/Stück (bremen.de 2016)	Mittel- bis langfristig (Richard et al. 2015) Annahme zu 1: 2 Jahre Annahme zu 2: 1 Tag	Lärmminderung von 2 dB(A) (Richard et al. 2015)
[...]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

6.3 Abwägung der Maßnahmen

In diesem Kapitel werden die zuvor nur allgemein bewerteten Maßnahmen auf das spezifische Projektgebiet bezogen und analysiert. Die Umsetzbarkeit jeder Maßnahme wird im Detail untersucht und die Maßnahmen gegeneinander abgewogen. Die im Rahmen der Bewertungsmatrix ermittelten Bewertungspunkte dienen dabei als Entscheidungsgrundlage. Es ist jedoch zu beachten, dass auch Faktoren, die in der Matrix nicht berücksichtigt wurden, Einfluss auf die Entscheidung haben können. Daher kann es vorkommen, dass eine in der Matrix positiv bewertete Maßnahme letztlich nicht im Entwurf umgesetzt wird. Es wird außerdem für jedes Cluster das entsprechende Netz-Diagramm präsentiert. Für Details zum Vorgehen siehe Kapitel 2 „Methodik".

6.3.1 Verkehr

In diesem Kapitel werden Maßnahmen zu den Clustern Lärm, Orientierung, Wegeführung und Erreichbarkeiten diskutiert.

Lärm

Zur Reduzierung des durch den Auto- und Zugverkehr verursachten Lärms werden folgende Maßnahmen untersucht: Lärmschutzwände entlang der Schienen, Schienenstegdämpfer und -abschirmungen, eine Reduzierung der Fahrspuren, die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sowie der Bau eines Tunnels. Die Bewertung dieser Maßnahmen in den fünf Kategorien ist in Abbildung 37 dargestellt.

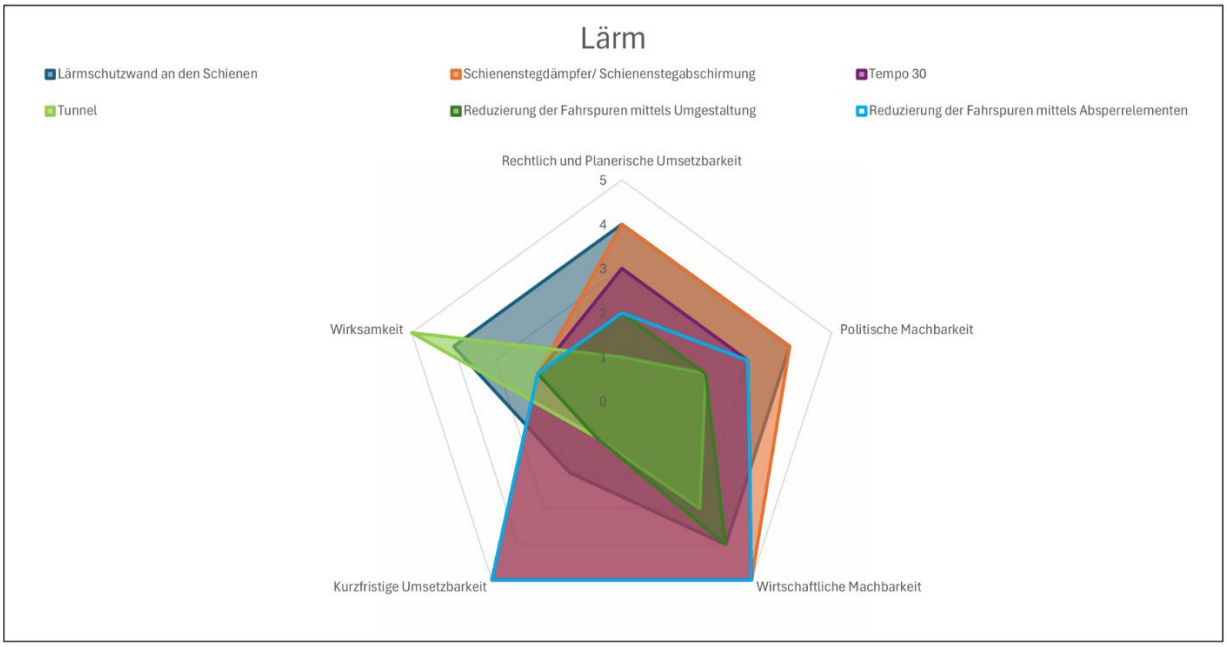

Abbildung 37: Netzdiagramm Lärm (Eigene Darstellung)

Die Lärmschutzwand an den Schienen wird abgesehen von der kurzfristigen Umsetzbarkeit in allen Kategorien als gut eingeschätzt. Sie erweist sich als wirksam und grundsätzlich gut umsetzbar. Die wirtschaftliche Machbarkeit kann allerdings geringer eingeschätzt werden, da im Projektgebiet die zulässigen Lärmgrenzwerte überschritten werden und somit eine Förderung der Maßnahme gemäß des LAPs prinzipiell möglich ist. Die Fördermaßnahme könnte zusätzlich durch die Ausweisung des Planungsgebiets als Ruheinsel unterstützt werden. Einschränkungen ergeben sich jedoch hinsichtlich der durchgängigen Realisierbarkeit der Lärmschutzwand, da

wichtige Sichtachsen zwischen Binnen- und Außenalster erhalten bleiben müssen und die Lombardsbrücke denkmalgeschützt ist. Insbesondere ist daher von einer Errichtung einer Lärmschutzwand an der Lombardsbrücke abzusehen. Falls eine Genehmigung durch die zuständige Denkmalschutzbehörde vorliegen sollte, kann jedoch geprüft werden, inwieweit niedrigere Lärmschutzwände mit einer Höhe von 55 bis 74 cm die Sichtachsen beeinträchtigen und ob diese, trotz einer potenziell verminderten Schutzwirkung, auf der Lombardsbrücke umgesetzt werden können. In den Bereichen an Park B und C sind höhere Lärmschutzwände denkbar, da dort die höher liegenden Gleise und vorhandene Bepflanzungen die Sichtachsen bereits unterbrechen. Eine begrünt gestaltete Lärmschutzwand würde sich zudem harmonisch in das bestehende Landschaftsbild integrieren. Die Deutsche Bahn hat bereits die Genehmigung für begrünte Lärmschutzwände der Firma Noiseguard erteilt.

Die Anwendung von Schienenstegdämpfern und -abschirmungen zeichnet sich durch eine schnelle Umsetzbarkeit und eine sehr gute wirtschaftliche Machbarkeit aus, unter anderem da sie im Rahmen des LAPs gefördert wird. Für die Realisierung ist jedoch eine Zulassung durch das EBA sowie eine Freigabe durch die DB Netz AG erforderlich. Einschränkend ist zu beachten, dass diese Technik in Bereichen mit Weichen, Schienenauszügen, Gleisschaltmitteln und ähnlichen Anlagen nicht eingesetzt werden darf. Angesichts der stark frequentierten Strecke zwischen den nahen beieinanderliegenden Bahnhöfen ist davon auszugehen, dass solche technischen Anlagen dort vorliegen, sodass ein flächendeckender Einsatz von Schienenstegdämpfern und -abschirmungen in dem Streckenabschnitt im Projektgebiet nicht realisierbar ist.

Hinsichtlich der Reduzierung des Straßenlärms erscheint die Einführung von Tempo 30 als sinnvoll. Rechtlich ist diese Maßnahme aufgrund der Überschreitung der Lärmgrenzwerte zulässig. Zudem ist sie wirtschaftlich vertretbar und kurzfristig umsetzbar. Politisch ist jedoch mit Diskussionen zu rechnen, da Hauptverkehrsachsen gemäß Koalitionsvertrag Hamburg 2025 nur im Einzelfall bei besonderer Dringlichkeit mit einem Tempolimit von 30 km/h ausgestattet werden sollen. Dennoch ist eine Umsetzung unter bestimmter Voraussetzung nicht ausgeschlossen.

Die Reduzierung der Fahrspuren schneidet in einigen Kategorien eher schlecht ab. Dies beruht auf planerisch-rechtlichen Herausforderungen, da auf der betreffenden Strecke ein hohes Verkehrsaufkommen vorliegt und gemäß Regelwerk eine Empfehlung für eine Reduzierung erst ab einem Verkehrsaufkommen von weniger als der Hälfte des derzeitigen Ist-Zustands erfolgt. Zudem ist der planerische Aufwand hoch, da diese Maßnahme nicht nur die Brücke selbst betrifft, sondern auch das Umfeld wie z. B. die Kreuzungen. Die Wirtschaftlichkeit hängt maßgeblich von der Umsetzbarkeit innerhalb der bestehenden Straßeninfrastruktur, beispielsweise durch Umgestaltungen der Fahrbahnen oder den Einsatz von Pollern, ab und wird daher durch die finale Planung bestimmt. Politisch wird zwar eine Erweiterung des Raumangebots für den Radverkehr gefordert, jedoch werden Rückbauten von Fahrspuren nicht gefördert. Ferner könnte auch der Widerstand der Bevölkerung die Realisierung dieser Maßnahme erschweren. Andererseits haben die Einführung von Tempo 30 sowie die Reduzierung der Fahrspuren nicht nur positive Effekte im Hinblick auf den Lärmschutz, sondern führen auch zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung im Projektgebiet und tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Neben diesen Gründen fordern Expert*innen auch aufgrund der Flächengerechtigkeit und des Klimaschutzes eine Verkehrswende in Städten. Hierbei sollen private Pkw reduziert und Raum sowie Förderung klimafreundlicher Alternativen – wie Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Nahverkehr – ausgeweitet werden, um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen (Deutscher Städtetag 2021).

Zudem sprechen für die Einführung von Tempo 30 sowie eine Reduzierung der Fahrspuren verschiedene übergeordnete Planwerke der Stadt Hamburg. Im Landschaftsprogramm, Masterplan Magistralen 2040+ und im Konzept der Hamburger Klimastraßen wird das Ziel verfolgt, die

Hauptverkehrsstraßen zukunftsfähig zu gestalten, indem sie klimatisch angepasst sind und eine höhere Aufenthaltsqualität aufweisen (siehe Kapitel 6.1.1, 6.1.2 und 6.1.3).

Abschließend wurde die Verlagerung des Straßen- und Schienenverkehrs in einen Tunnel unter der Alster bewertet. Diese Maßnahme ist hinsichtlich der Lärmreduzierung äußerst effektiv, erreicht jedoch in der Gesamtbewertung aufgrund des hohen planerischen und zeitlichen Aufwands sowie der erheblichen Kosten eine geringere Bewertung. Darüber hinaus birgt die Größe des Projekts ein Potenzial für kontroverse öffentliche Diskussionen, die die politische Umsetzbarkeit erschweren könnten. Auch ökologische Aspekte sind kritisch zu betrachten: Der Bau eines Tunnels geht aufgrund des hohen Betonverbraucht mit erheblichen CO_2-Emissionen einher. Zudem trägt die Maßnahme nicht zur Reduzierung der Kfz-Verkehrs bei, sondern verlagert diesen lediglich in den Untergrund.

Die Gesamtbewertungen der Maßnahmen für Szenario A sind in Tabelle 6 zu sehen. Im Bereich des Schienenverkehrs erzielt die Errichtung einer Lärmschutzwand eine gute Gesamtbewertung von 0,76. Diese Maßnahme ist sinnvoll, wobei noch zu prüfen ist, welche Höhe erforderlich ist und in welchem Abschnitt sie umgesetzt werden sollte.

Beim Straßenlärm schneidet die Einführung von Tempo 30 am besten ab, dicht gefolgt von der Reduzierung der Fahrspuren durch Absperrelemente. Zwar ist die Wirksamkeit dieser Maßnahmen im Vergleich zum Schienenlärm insgesamt geringer, dennoch können sie spürbare Verbesserungen bewirken. Zwar werden Themen rund um Einschränkungen des Pkws in der Öffentlichkeit oft sensibel diskutiert, dennoch erscheinen Maßnahmen wie Tempo 30 und Fahrspurverengungen im Sinne von Klimaschutz und Aufenthaltsqualität zu wichtig, um sie nicht in das Konzept aufzunehmen. Zudem ergänzen sich beide Ansätze sinnvoll und entfalten in Kombination eine spürbarere Wirkung. Um Kosten zu sparen, sollte die Reduzierung der Fahrspuren durch den Einsatz von Absperrelementen erfolgen. Der neu gewonnene Platz auf der Kennedybrücke kann für Sitzgelegenheiten genutzt werden, um den Ausblick auf die Außenalster von oben aus genießen zu können.

Die Verlagerung von Straßen- und Schienenverkehr in einen Tunnel wird in diesem Szenario hingegen als zu tiefgreifende Veränderung mit hohem Aufwand bewertet und nicht weiterverfolgt.

Tabelle 6: Auswertung des Clusters Lärm im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Schienenstegdämpfer/Schienenstegabschirmung	0,80
Lärmschutzwand an den Schienen	0,76
Tempo 30	0,72
Reduzierung der Fahrspuren mittels Absperrelementen	0,67
Tunnel	0,51
Reduzierung der Fahrspuren mittels Umgestaltung	0,50

Auch in Szenario B wird die Lärmschutzwand als sehr sinnvoll betrachtet (siehe Tabelle 7). Da in diesem Szenario die Wirksamkeit der Maßnahmen stärker in den Vordergrund rückt, wird die Tunnelvariante im Hinblick auf die Reduzierung des Straßenlärms deutlich positiver bewertet. Neben der nahezu vollständigen Beseitigung der Lärmbelastung würde durch die Verlagerung des Verkehrs zusätzlicher Raum auf der Brücke frei, der für eine umfassende städtebauliche und freiraumplanerische Umgestaltung genutzt werden könnte. Gleichzeitig bleiben die hohen CO_2-Emissionen während des Baus sowie die fehlende unmittelbare Reduzierung des Pkw-

Verkehrs kritisch zu betrachten. Ein möglicher Ausgleich bestünde darin, die neugewonnenen Flächen besonders ökologisch und klimafreundlich zu gestalten, oder Ausgleichsflächen auszuweisen.

Alternativ zum Tunnel ist auch die Annahme möglich, dass der MIV in einer zukunftsorientierten Innenstadt verboten wird, wodurch die Fahrbahnen auf der Kennedybrücke vollständig entfallen können. Der verbleibende motorisierte Verkehr – z.B. Car-Sharing oder Rettungsdienste - können über die Lombardsbrücke umgeleitet werden. Vor diesem Hintergrund wird in Szenario B der motorisierte Verkehr auch ohne Tunnel entfernt.

Theoretisch ließe sich die Verkehrsverlagerung auch in umgekehrter Richtung denken – also durch eine Umwandlung der Lombardsbrücke in einen verkehrsfreien Raum und eine Umleitung des verbleibenden Verkehrs über die Kennedybrücke. Die Kennedybrücke und ihre angrenzenden, derzeit zerschnittenen Grünflächen besitzen jedoch ein hohes Potenzial für eine multifunktionale Umgestaltung und können im Zuge einer Verkehrsberuhigung zu einem zusammenhängenden Parkraum mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Dadurch entsteht nicht nur ein neuer öffentlicher Raum, sondern zugleich die Möglichkeit, eine bestehende Lücke im 1. Grünen Ring zu schließen und das Freiraumgefüge der Innenstadt nachhaltig zu stärken.

Tabelle 7: Auswertung des Clusters Lärm im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Lärmschutzwand an den Schienen	0,74
Tunnel	0,66
Schienenstegdämpfer/Schienenstegabschirmung	0,65
Tempo 30	0,60
Reduzierung der Fahrspuren mittels Absperrelementen	0,57
Reduzierung der Fahrspuren mittels Umgestaltung	0,41

Orientierung

Zur Verbesserung der Orientierung wird die Maßnahme einer Beschilderung untersucht. Die Bewertung dieser Maßnahme in den fünf Kategorien ist in Abbildung 38 dargestellt.

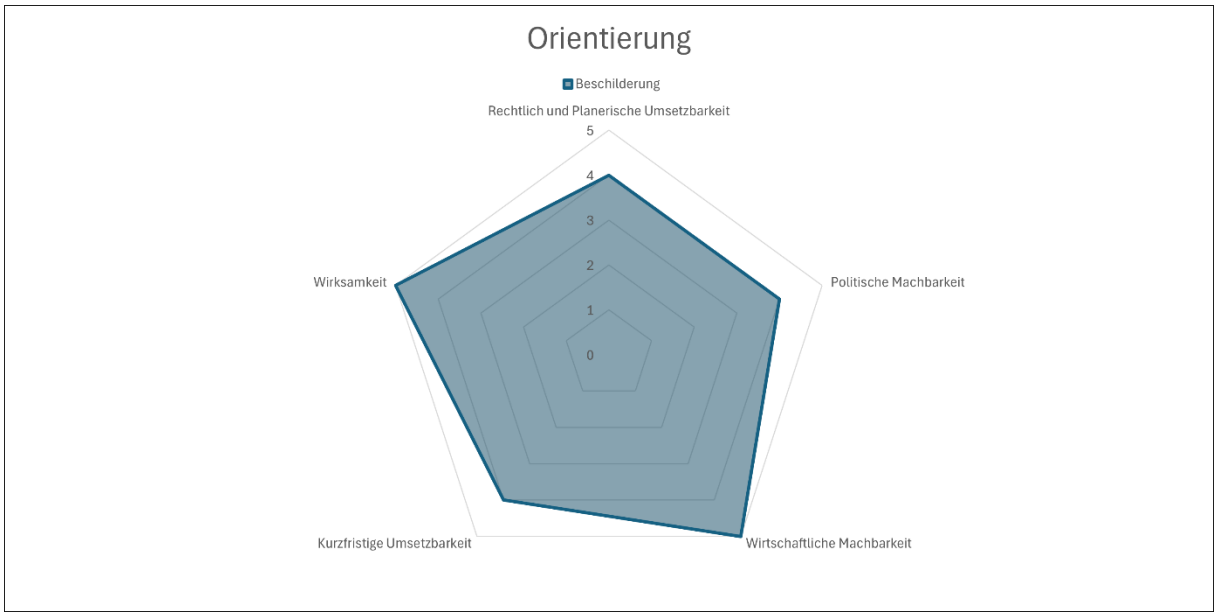

Abbildung 38: Netzdiagramm Orientierung (Eigene Darstellung)

Die Ausstattung des Gebietes mit Beschilderung für Fußgänger*innen erzielt in allen Kategorien eine gute bis sehr gute Bewertung, da sie eine hohe Wirksamkeit aufweist und zeitnah sowie einfach umzusetzen ist. Abgesehen von Diskussionen hinsichtlich Gestaltung und Standort sind die Umsetzungsbarrieren gering.

Des Weiteren sollten für eine gute Orientierung neben dieser Maßnahme auch die Sichtachsen bei der Umgestaltung des Projektgebiets weiterhin berücksichtigt werden.

In beiden Szenarien erhält die Beschilderung eine sehr gute Gesamtbewertung von 0.90-0,92 (siehe Tabelle 8 und Tabelle 9), weshalb die Maßnahme in beiden Fällen umgesetzt wird.

Tabelle 8: Auswertung des Clusters Orientierung im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Beschilderung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen	0,90

Tabelle 9: Auswertung des Clusters Orientierung im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Beschilderung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen	0,92

Wegeführung

Zur Verbesserung der Wegeführung werden folgende Maßnahmen untersucht: Trennung des Rad- und Gehwegs, Breitere Rad- und Gehwege, ein Radschnellweg, Mittelinseln zur Straßenüberquerung sowie ein Steg und ein Fußgängertunnel, um das Projektgebiet mit dem Ufer an der Lombardsbrücke zu verbinden. Die Bewertung der Maßnahmen sind in Abbildung 39 dargestellt.

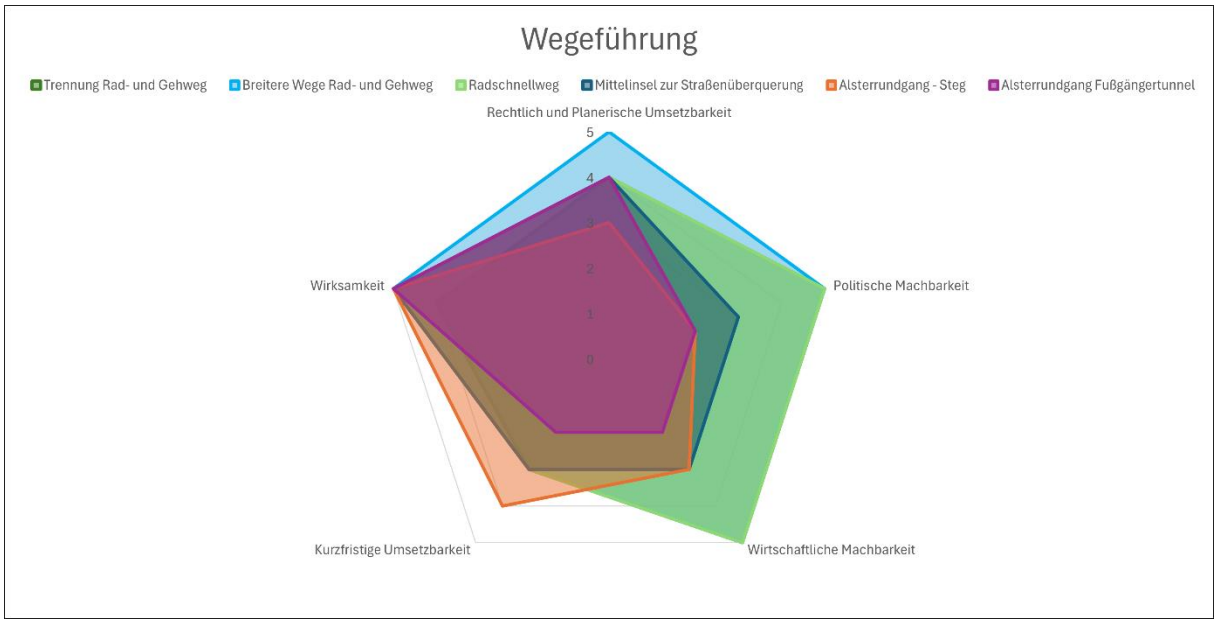

Abbildung 39: Netzdiagramm Wegeführung (Eigene Darstellung)

Insgesamt schneiden insbesondere die Verbreiterung der Rad- und Gehwege, der Bau eines Radschnellwegs sowie die Trennung von Rad- und Gehwegen in den verschiedenen Kriterien gut bis sehr gut ab.

Dies ist vor allem auf deren hohe Wirksamkeit sowie auf die günstigen planerisch-rechtlichen Umsetzbarkeiten und die politische Unterstützung zurückzuführen. Im Rahmen eines geführten Spaziergangs wurden insbesondere im Bereich von Park A und Park D breitere Wege sowie eine Trennung von Rad- und Gehwegen gefordert. Aufgrund topografischer Gegebenheiten in den Parks ist eine Umsetzung jedoch nur eingeschränkt möglich, da sie mit dem Verlust wertvoller Grünflächen verbunden wäre. Deshalb ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich, wobei sich die Frage stellt, ob im Park insbesondere der Fokus verstärkt auf Aufenthaltsqualität und Spazierwege anstatt auf Mobilitätsfunktionen gelegt werden sollte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Park A eine wichtige Verbindung zum Fußgänger*innentunnel darstellt und für Radfahrende zugleich eine potenzielle Verbindung zur Binnenalster bietet.

Die Einführung einer Mittelinsel zur Verbesserung der Wegeverbindung weist eine sehr hohe Wirksamkeit auf und ist planerisch gut umsetzbar. Die tatsächliche Realisierung ist jedoch von der Neugestaltung der Straße abhängig und wird insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 oder einer Fahrspurverringerung empfohlen. Zusätzlich führt die Mittelinsel zu einer erhöhten Verkehrssicherheit, da durch die Verschmälerung der Fahrbahn die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden verringert wird (Mosshammer 2023).

Für eine bessere Verbindung zwischen Binnen- und Außenalster im Osten des Projektgebiets wurden zwei Lösungen untersucht: einen Alsterrundgang-Steg unter die Lombardsbrücke und ein Fußgänger*innen-Tunnel. Beide schneiden zwar insgesamt gut ab, sie weisen jedoch planerisch-rechtliche Herausforderungen auf: Der geplante Steg steht im Konflikt mit der Schifffahrt auf der Alster, während die Realisierung des Fußgänger*innen-Tunnels mit der Deutschen Bahn abgestimmt werden muss, da das Gelände in deren Zuständigkeit liegt. Zudem ist bei der Errichtung des Tunnels darauf zu achten, dass keine neuen Angsträume geschaffen werden.

Die Gesamtbewertungen der Maßnahmen für Szenario A sind in Tabelle 10 zu sehen. Zusammen mit der im Cluster Lärm diskutierten Maßnahme einer Fahrspurreduzierung, ist es sinnvoll den freigewordenen Platz für einen Radschnellweg sowie Mittelinseln zur Straßenüberquerung zu nutzen. Zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens wird zudem eine sichtbare sowie taktile Trennung von Rad- und Gehwegen entlang der Straße empfohlen. In diesem Szenario erhält der

Steg zur Verbindung zum Binnenalsterufer eine höhere Bewertung und wird deshalb dem Fußgänger*innen Tunnel vorgezogen.

Tabelle 10: Auswertung des Clusters Wegeführung im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Breitere Wege: Rad- und Gehweg	0,96
Radschnellweg	0,91
Trennung Rad- und Gehweg	0,87
Mittelinsel zur Straßenüberquerung	0,73
Alsterrundgang – Steg	0,67
Alsterrundgang . Fußgänger*innen-Tunnel	0,56

Die Gesamtbewertungen der Maßnahmen für Szenario B sind in Tabelle 11 zu sehen. Mit dem im Cluster Lärm diskutierten Entfall des motorisierten Verkehrs auf der Kennedybrücke und der damit verbundenen Rücknahme der Fahrspuren ergeben sich neue Möglichkeiten, den Straßenraum über die Brücke neu zu gestalten. Wie in Szenario A kann auf der Kennedybrücke – als Teil der Velouroute – der Abschnitt zu einem Radschnellweg ausgebaut werden. Zudem können breitere sowie besser getrennte Wege umgesetzt werden. Trotz der wegfallenden Fahrbahnen kann eine Mittelinsel weiterhin sinnvoll sein, um den Radschnellweg sicher überqueren zu können.

Bezüglich der Verbindung zum Binnenalsterufer wird in Szenario B der Unterschied in der Gesamtbewertung zwischen einem Steg und einem Fußgänger*innentunnel geringer. Da der verfügbare Raum im Becken begrenzt ist und im Cluster „kommerzielle Nutzung" eine schwimmende Bühne vorgesehen ist, sollte das Joch, an dem ein Steg verlaufen würde, freigehalten werden. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle die Variante eines Fußgänger*innentunnels, wie er schon auf der gegenüberliegenden Seite existiert, empfohlen.

Tabelle 11: Auswertung des Clusters Wegeführung im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Breitere Wege: Rad- und Gehweg	0,94
Radschnellweg	0,91
Mittelinsel zur Straßenüberquerung	0,83
Trennung Rad- und Gehweg	0,81
Alsterrundgang – Steg	0,81
Alsterrundgang . Fußgänger*innen-Tunnel	0,76

Erreichbarkeit

Die Bewertung der Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit sind in Abbildung 40 dargestellt.

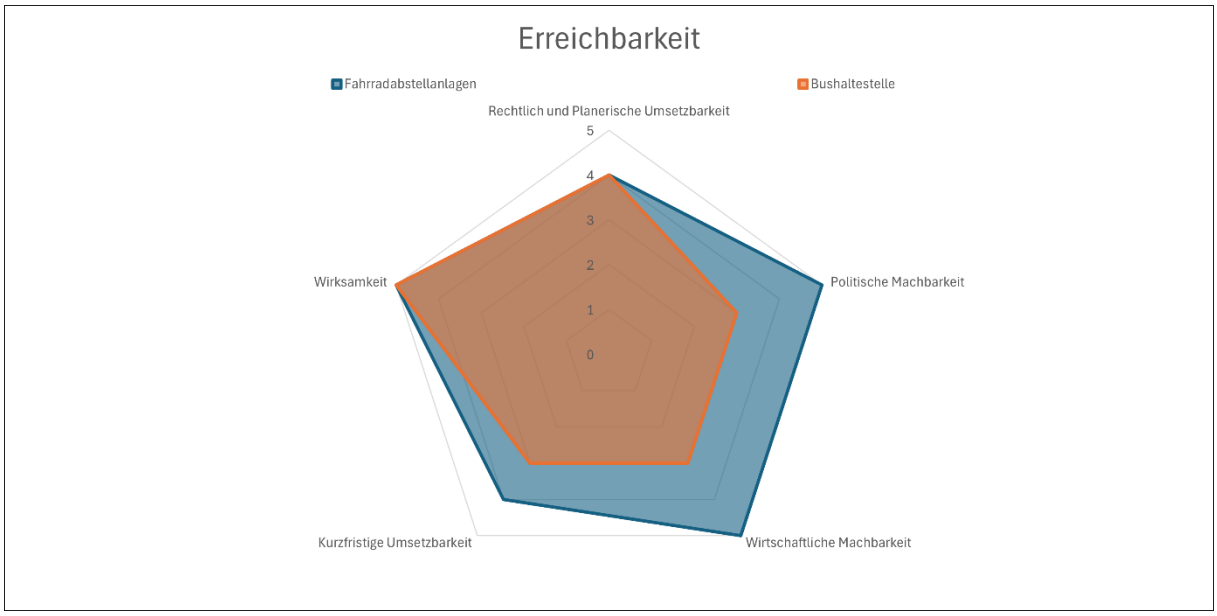

Abbildung 40: Netzdiagramm Erreichbarkeit (Eigene Darstellung)

Fahrradabstellanlagen schneiden in den Kategorien gut ab, da sie politisch gefördert werden und sowohl wirtschaftlich als auch planerisch-rechtlich gut umsetzbar sind. Darüber hinaus tragen sie maßgeblich zur Förderung des Radverkehrs bei, was wiederum einen indirekten positiven Einfluss auf die Lärmminderung im Straßenverkehr hat.

Der Anschluss des Projektgebiets an den ÖPNV durch eine neue Bushaltestelle erhält dagegen in einigen Kategorien eine schlechtere Bewertung. Dies ist vor allem auf rechtlich-planerische Einschränkungen infolge begrenzter Platzverhältnisse zurückzuführen. Zudem liegt der politische Fokus bei der Realisierung von Buslinien vermutlich vorrangig auf der Erschließung von Wohngebieten und wichtigen Zentren. Die wirtschaftliche Machbarkeit sowie die Umsetzbarkeit werden daher als mäßig eingeschätzt.

Neben dieser zwei Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit empfiehlt sich außerhalb des Projektgebiets die Implementierung von hvv-switch-Punkten, um einen besseren Übergang zu weiteren öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten.

Die Gesamtbewertungen der Maßnahmen in Szenario A und B sind in Tabelle 12 und

Tabelle 13 dargestellt. Die Fahrradabstellanlagen erzielen in beiden Szenarien eine sehr hohe Bewertung und werden auch umgesetzt. Die Bushaltestelle besitzt in Szenario B eine höhere Bewertung. Da allerdings der motorisierte Verkehr entfällt, müsste die Bushaltestelle zur besseren Erreichbarkeit außerhalb des Projektgebiets verortet werden, an eine der umliegenden Straßen. In Szenario A wird eine neue Bushaltestelle nicht umgesetzt, da sie aus organisatorischer und betrieblicher Sicht komplex ist. Der Prozess könnte zeit- und abstimmungsintensiv sein, da sowohl Fahrpläne, Liniennetzstrukturen und betriebliche Abläufe angepasst werden müssten.

Tabelle 12: Auswertung des Clusters Erreichbarkeit im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Fahrradabstellanlagen	0,93
Bushaltestelle	0,73

Tabelle 13: Auswertung des Clusters Erreichbarkeit im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Fahrradabstellanlagen	0,94
Bushaltestelle	0,83

6.3.2 Stadtplanung

In diesem Kapitel werden Maßnahmen zu den Clustern Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, kommerzielle- und nicht-kommerzielle-Nutzung, Sauberkeit, Wassererlebbarkeit und Barrierefreiheit diskutiert.

Sitzgelegenheiten

Im Rahmen des geführten Spaziergangs wurden die im Projektgebiet vorhandenen Sitzgelegenheiten insgesamt als positiv wahrgenommen. Nur auf der Kennedybrücke fehlen bislang entsprechende Rastplätze. Eine gezielte Ergänzung zusätzlicher Sitzgelegenheiten könnte wesentlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen und die Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums erweitern. Besonders im Bereich des Rondells eröffnet sich darüber hinaus ein gestalterisches Potenzial: Anstatt herkömmlicher Standardbänke ließe sich die kreisförmige Raumstruktur städtebaulich aufgreifen und durch die Anlage einer tribünenartigen Sitzsituation sowohl funktional als auch ästhetisch aufwerten.

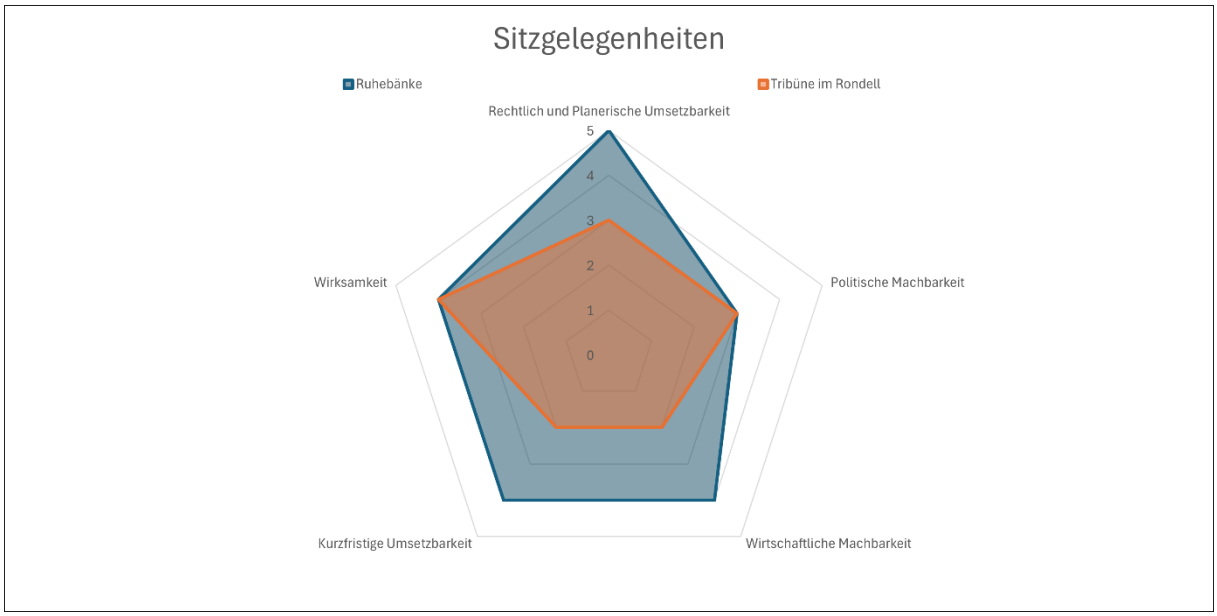

Abbildung 41: Netzdiagramm Sitzgelegenheiten (Eigene Darstellung)

Im Szenario A erzielen Ruhebänke ein deutlich besseres Ergebnis, da ihre Umsetzung sowohl planerisch und rechtlich als auch zeitlich mit vergleichsweise geringem Aufwand verbunden ist und zudem niedrigere Kosten verursacht.

Tabelle 14: Auswertung des Clusters Sitzgelegenheiten im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Ruhebänke	0,80
Tribüne im Rondell	0,64

Im Szenario B, in dem die Wirksamkeit der Maßnahme stärker gewichtet wird, schneiden Sitzbänke zwar weiterhin günstiger ab, jedoch verringert sich der Abstand zur Option „Tribüne" merklich. Eine tribünenartige Gestaltung bietet über die reine Funktion der Sitzgelegenheit hinaus die Möglichkeit, größere Personengruppen zum Verweilen einzuladen und zusätzliche Sitzplätze für Veranstaltungen bereitzustellen.

Tabelle 15: Auswertung des Clusters Sitzgelegenheiten im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Ruhebänke	0,81
Tribüne im Rondell	0,75

Beleuchtung

Im Projektgebiet besteht insbesondere in den Parkbereichen sowie im Rondell ein erhöhter Handlungsbedarf im Hinblick auf die Beleuchtung, während die Straßenbereiche bereits als ausreichend ausgeleuchtet einzuschätzen sind. Aufgrund des hohen Anteils an Grünflächen, die einen wichtigen Lebensraum für Insekten und Kleintiere darstellen, ist es jedoch erforderlich, Belange des Umweltschutzes in die Planung einzubeziehen. Beleuchtung trägt einerseits wesentlich zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls bei und steigert somit die Aufenthaltsqualität, andererseits kann sie nachteilig auf die lokale Fauna wirken. Ein möglicher Ansatz bestünde darin, die Parks A und D am Ufer sowie das Rondell bis zur Fußgängerunterführung mit einer angepassten Beleuchtung auszustatten, während die Parks B und C bewusst ohne künstliche Beleuchtung verbleiben, um ökologische Belastungen zu vermeiden.

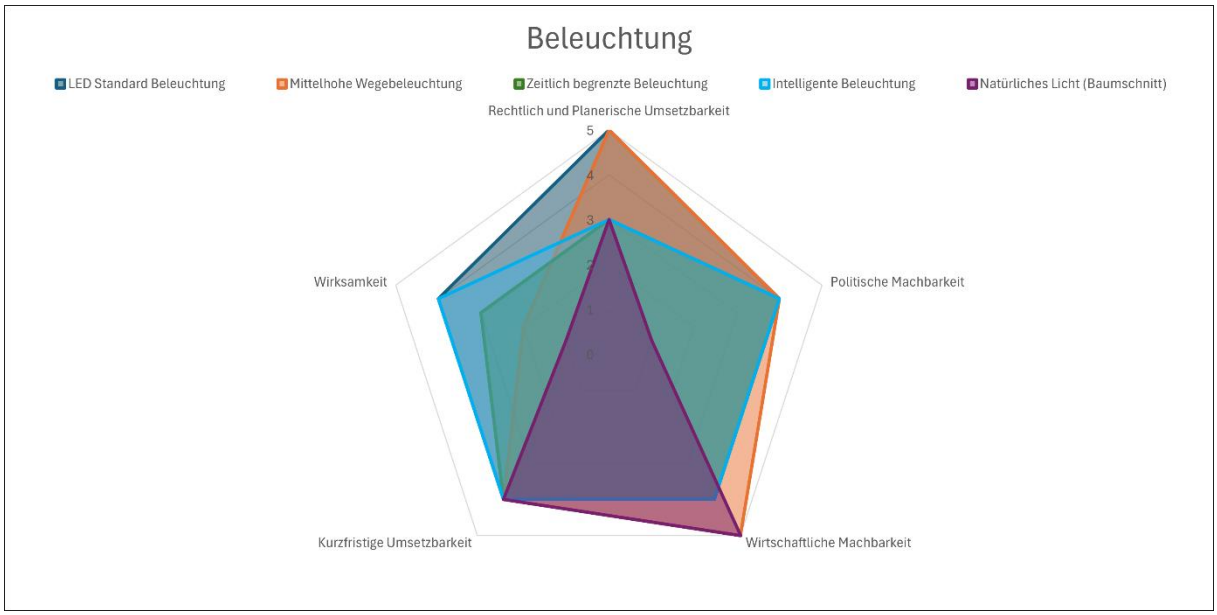

Abbildung 42: Netzdiagramm Beleuchtung (Eigene Darstellung)

Im Szenario A erzielt die LED-Standardbeleuchtung die besten Ergebnisse. Diese eignet sich in diesem Fall jedoch nicht, da eine durchgehende Ausleuchtung in Parkbereichen negative ökologische Folgen hätte. An zweiter Stelle folgt die mittelhohe Wegebeleuchtung, die planerisch, politisch und kostenseitig vorteilhaft ist, jedoch das subjektive Sicherheitsgefühl in der Dunkelheit nur eingeschränkt stärkt. Intelligente bzw. zeitgesteuerte Systeme erfordern zwar mehr Planungsaufwand, bieten aber Energieeinsparungen und politische Akzeptanz. Ein begleitender Baumschnitt kann das Gebiet tagsüber aufwerten, hat jedoch für die nächtliche Beleuchtung keine Relevanz.

Tabelle 16: Auswertung des Clusters Beleuchtung im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
LED Standard Beleuchtung	0,86
Mittelhohe Wegebeleuchtung	0,80
Intelligente Beleuchtung	0,74
Zeitlich begrenzte Beleuchtung	0,70
Natürliches Licht (Baumschnitt)	0,46

Auch im Szenario B scheidet die LED-Standardbeleuchtung aufgrund mangelnder Umweltverträglichkeit aus. An zweiter Stelle folgt die intelligente Beleuchtung, die sowohl ökologisch als auch energetisch Vorteile bietet. Auffällig ist, dass die mittelhohe Wegebeleuchtung hier nur den vorletzten Platz belegt, da ihre Wirkung im Vergleich zu intelligenten Systemen deutlich geringer eingeschätzt wird.

Tabelle 17: Auswertung des Clusters Beleuchtung im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
LED Standard Beleuchtung	0,83
Intelligente Beleuchtung	0,77
Zeitlich begrenzte Beleuchtung	0,67
Mittelhohe Wegebeleuchtung	0,65
Natürliches Licht (Baumschnitt)	0,43

Kommerzielle Nutzung

Zur Belebung des Projektgebiets können gezielt Anziehungspunkte geschaffen werden, die zum Aufenthalt und zur Nutzung einladen, beispielsweise gastronomische Einrichtungen oder Veranstaltungsorte. Im Projektgebiet erscheint insbesondere die Etablierung eines kleineren gastronomischen Angebots denkbar. Besonders geeignet erscheinen hierfür das Rondell sowie Park A und Park D.

Im Rondell sind bereits bauliche Strukturen vorhanden, die hierfür genutzt oder angepasst werden können: die Dampfbootwarthäuschen der Lombardsbrücke. In den Parks ist bislang keine gastronomische Infrastruktur vorhanden. Dort können kleinere Pavillons – vergleichbar mit den Alsterpavillons an der Außenalster, jedoch in reduzierter Form – oder mobile Angebote wie Foodtrucks realisiert werden. Gleichzeitig ist es von Bedeutung, den öffentlichen Charakter des Ortes zu bewahren. Kommerzielle Angebote dürfen die freie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Flächen nicht einschränken. Daher sollte eine potenzielle Außengastronomie räumlich klar abgegrenzt werden, sodass nur ein begrenzter Teil – etwa für Tische und Stühle – in Anspruch genommen wird, während der verbleibende Bereich weiterhin uneingeschränkt öffentlich zugänglich bleibt.

In Kombination mit der bereits geplanten Tribüne im Rondell ließe sich zudem ein Ort für kleinere kulturelle Veranstaltungen schaffen, etwa Konzerte, Theateraufführungen oder Freiluftkinovorführungen. Eine schwimmende Bühne könnte dabei eine räumliche Erweiterung ermöglichen. Durch ihre Mobilität wäre die Schifffahrt lediglich zeitweise eingeschränkt.

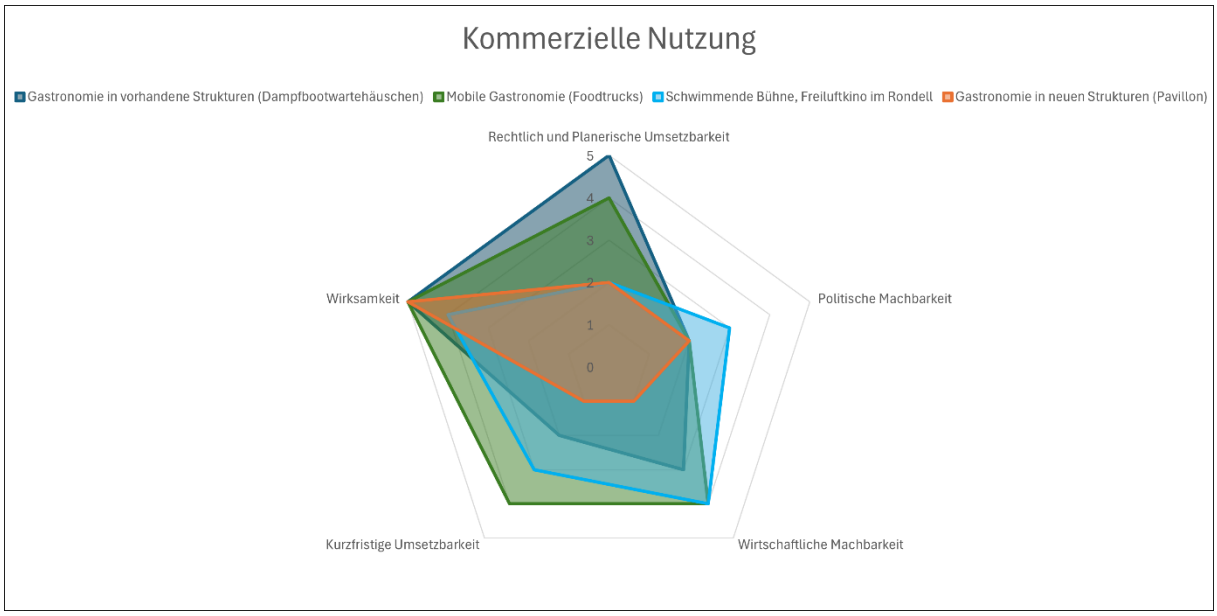

Abbildung 43: Netzdiagramm Kommerzielle Nutzung (Eigene Darstellung)

Im Szenario A stehen gastronomische Angebote in den Dampfbootwartehäuschen sowie durch Foodtrucks an erster Stelle. Diese Maßnahmen sind sowohl rechtlich und planerisch als auch kurzfristig vergleichsweise einfach umsetzbar und weisen eine hohe Wirksamkeit auf. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass Foodtrucks vorrangig in den Sommermonaten betrieben werden können, weshalb die Dampfbootwartehäuschen eine größere Beständigkeit aufweisen und damit eine höhere Priorität erhalten. Der Bau eines Pavillons hingegen könnte mit Schwierigkeiten verbunden sein, da die betreffende Fläche im Flächennutzungsplan als Grünfläche ausgewiesen ist und somit grundsätzlich nicht bebaut werden darf. Außerdem befinden sich in Park A und D wenig ebene Flächen, auf denen eine Bebauung möglich wäre. Zudem sollte aus nachhaltigen Aspekten ein Neubau vermieden werden, sofern bereits vorhandene Strukturen für eine Umnutzung geeignet sind. Für ein realistisch umsetzbares Szenario erscheint die Etablierung einer gastronomischen Nutzung im Dampfbootwartehäuschen besonders geeignet.

Tabelle 18: Auswertung des Clusters Kommerzielle Nutzung im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Gastronomie in vorhandenen Strukturen (Dampfbootwartehäuschen)	0,72
Mobile Gastronomie (Foodtrucks)	0,72
Schwimmende Bühne, Freiluftkino im Rondell	0,60
Gastronomie in neuen Strukturen (Pavillon)	0,48

Im zukunftsorientierten Szenario B schneiden die Foodtrucks etwas besser ab. Denkbar wäre daher, zusätzlich zur gastronomischen Nutzung des Dampfbootwartehäuschens einen festen Stellplatz für Foodtrucks im Projektgebiet zu etablieren. Auch die Option einer schwimmenden Bühne erweist sich in diesem Szenario als vorteilhaft. Sie könnte im Szenario B verortet werden und damit einen neuartigen Veranstaltungsort für Hamburg schaffen.

Tabelle 19: Auswertung des Clusters Kommerzielle Nutzung im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Mobile Gastronomie (Foodtrucks)	0,86
Gastronomie in vorhandenen Strukturen (Dampfbootwartehäuschen)	0,81
Schwimmende Bühne, Freiluftkino im Rondell	0,69
Gastronomie in neuen Strukturen (Pavillon)	0,65

Nicht-kommerzielle Nutzung

Im Projektgebiet sind zudem frei zugängliche und nicht-kommerzielle Aufenthaltsorte vorgesehen. Die nicht-kommerziellen Nutzungsangebote lassen sich nur schwer gegeneinander abwägen, da sie sich nicht ausschließen, sondern in ihrem Zusammenspiel eine gegenseitige Verstärkung bewirken. Bei der Abwägung wird deswegen besonders auf die angesprochenen Nutzer*innengruppen geachtet.

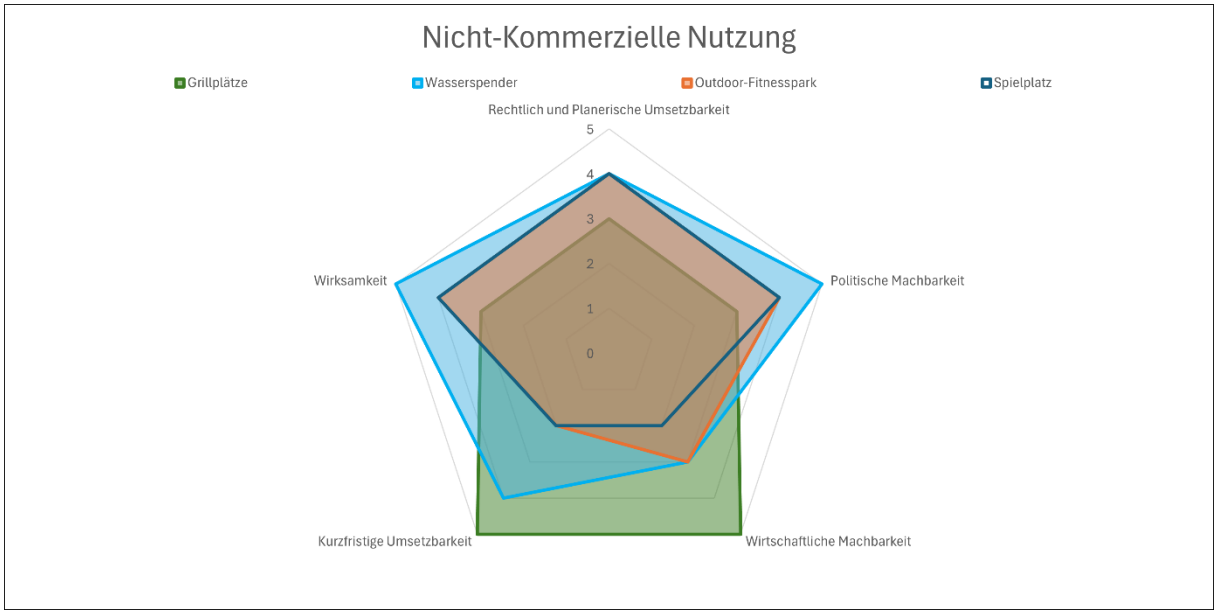

Abbildung 44: Netzdiagramm Nicht-kommerzielle Nutzung (Eigene Darstellung)

In den Szenarien A und B steht der Wasserspender an erster Stelle. Er erfüllt eine politische Vorgabe, ist planerisch leicht sowie kurzfristig umsetzbar und weist für alle Nutzer*innengruppen eine hohe Wirksamkeit auf. Aus diesem Grund kann der Wasserspender in beiden Szenarien realisiert werden. Spielplatz und Outdoor-Fitnesspark unterscheiden sich nur geringfügig in den Bewertungskategorien. Der Spielplatz verursacht höhere Kosten und spricht primär Kinder sowie deren Eltern an, während der Outdoor-Fitnesspark eine breitere Nutzer*innengruppe erreicht. Im realistischen Szenario erfolgt daher die Umsetzung des Outdoor-Fitnessparks. Ein geeigneter Ort hierfür ist der Park B oder auf einer ebenen Fläche in Park A und D. Grillplätze erfordern zwar geringe Investitionen, gehören jedoch nicht zur Standardausstattung eines Parks und werden von vielen Personen als störend empfunden. Aus diesem Grund entfällt ihre Umsetzung im Szenario A.

Tabelle 20: Auswertung des Clusters Nicht-kommerzielle Nutzung im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Wasserspender	0,88
Outdoor-Fitnesspark	0,74
Spielplatz	0,72
Grillplätze	0,68

Im Szenario B liegen die Bewertungen der nicht-kommerziellen Nutzungsangebote enger beieinander. Daher können hier neben dem Wasserspender sowohl ein Spielplatz als auch ein Outdoor-Fitnesspark eingerichtet und zusätzlich ein Grillplatz ausgewiesen werden. Der Spielplatz kann im Park C umgesetzt werden und mit der dortigen Topografie spielen.

Tabelle 21: Auswertung des Clusters Nicht-kommerzielle Nutzung im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Wasserspender	0,90
Outdoor-Fitnesspark	0,72
Spielplatz	0,70
Grillplätze	0,70

Sauberkeit

Sauberkeit stellt einen wesentlichen Faktor für das Wohlbefinden im öffentlichen Raum dar und trägt maßgeblich zur Aufenthaltsqualität bei. Vor diesem Hintergrund ist die Installation zusätzlicher öffentlicher Abfallbehälter (laut Hamburger Stadtreinigung auch Papierkorb genannt) im Projektgebiet vorgesehen. Diese sollten insbesondere an neu entstehenden Aufenthalts- und Nutzungsorten platziert werden, um eine angemessene Abfallentsorgung zu gewährleisten.

Darüber hinaus erscheint die Einrichtung einer öffentlichen Sanitäranlage sinnvoll. Diese würde nicht nur zu einer verbesserten Sauberkeit im Gebiet beitragen, sondern zugleich einen Mehrwert für Besucherinnen und Besucher darstellen, die den Alsterrundweg nutzen. Eine solche Infrastruktur kann die Attraktivität des Projektgebiets erhöhen und dessen Funktion als Erholungs- und Aufenthaltsraum nachhaltig stärken.

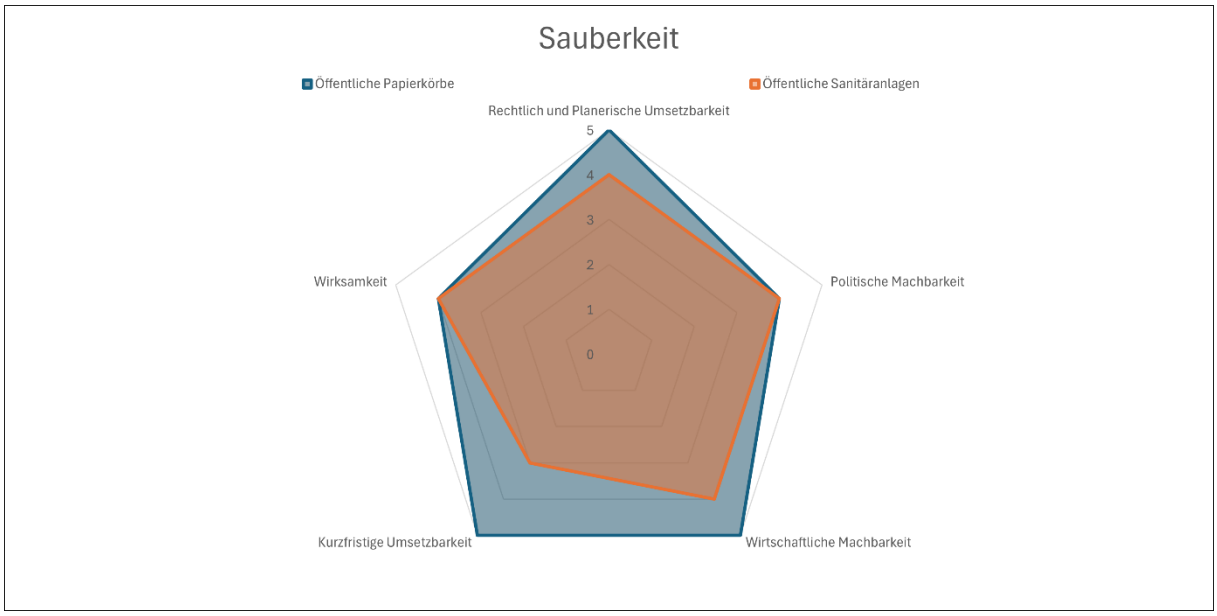

Abbildung 45: Netzdiagramm Sauberkeit (Eigene Darstellung)

In beiden Szenarien erzielen die öffentlichen Abfallbehälter sowie die Sanitäranlagen eine hohe Bewertung. Im Szenario B, in dem die Wirksamkeit stärker gewichtet wird, schneiden beide Maßnahmen etwas schlechter ab. Dies liegt daran, dass trotz Bereitstellung von Müllbehältern und Sanitäranlagen nicht gewährleistet ist, dass diese durchgängig und korrekt genutzt werden.

Tabelle 22: Auswertung des Clusters Sauberkeit im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Öffentliche Papierkörbe	0,90
Öffentliche Sanitäranlagen	0,78

Tabelle 23: Auswertung des Clusters Sauberkeit im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Öffentliche Papierkörbe	0,88
Öffentliche Sanitäranlagen	0,77

Wassererlebbarkeit

Die Etablierung eines Badeschiffs, vergleichbar mit dem Konzept in Berlin, oder eines Schwimmstegs ist auf der Außenalster grundsätzlich denkbar. Allerdings besteht die Schwierigkeit, dass der motorisierte Schiffsverkehr sowie der Segelverkehr dadurch beeinträchtigt werden könnten. In der Vergangenheit scheiterten bereits mehrere Versuche, ein solches Schwimmbad auf der Außenalster zu realisieren. Zusätzlich sind Argumente wie die Lärmbelastung sowie der Naturschutz im Projektgebiet ebenfalls zu beachten, welche beide gegen die Errichtung eines Freibads sprechen.

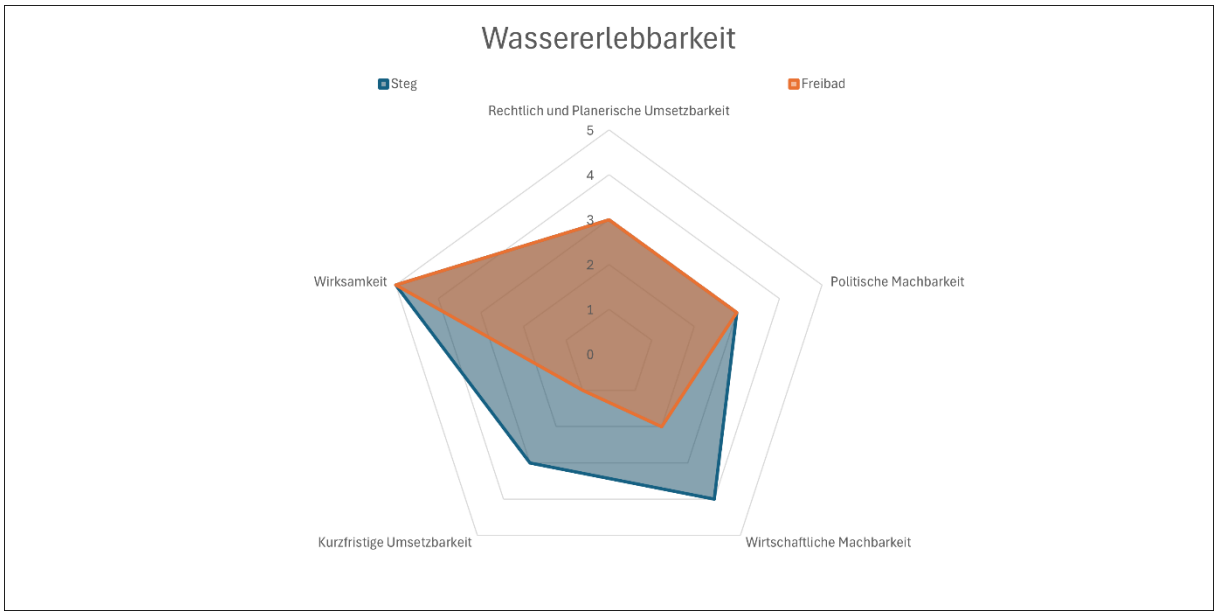

Abbildung 46: Netzdiagramm Wassererlebbarkeit (Eigene Darstellung)

In beiden Szenarien ist der Bau eines Stegs grundsätzlich vorstellbar. Da die Wasserqualität der Alster nicht zum Schwimmen geeignet ist, dient der Steg vorrangig als Ort zum Verweilen und zur Aussicht. Das Anbringen von Hinweisschildern oder Geländern sollte dazu beitragen, das Schwimmen zu verhindern und die Sicherheit der Personen zu gewährleisten. Im Szenario A bewertet sich der Steg aufgrund der stärkeren Gewichtung rechtlicher und politischer Machbarkeitsaspekte schlechter. Im Szenario B hingegen werden die kurzfristige Umsetzbarkeit sowie die Wirksamkeit stärker gewichtet, welche beide beim Steg als sehr positiv einzuschätzen sind.

Tabelle 24: Auswertung des Clusters Wassererlebbarkeit im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Steg	0,70
Freibad	0,62

Tabelle 25: Auswertung des Clusters Wassererlebbarkeit im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Steg	0,82
Freibad	0,72

Barrierefreiheit

Bei der Abwägung der Maßnahmen zur Barrierefreiheit wird deutlich, dass sowohl im Szenario A als auch im Szenario B sämtliche vorgesehenen Maßnahmen durchweg sehr gut bewertet werden. Zwischen den einzelnen Optionen bestehen lediglich geringe Unterschiede, sodass keine Maßnahme signifikant über- oder untergeordnet ist. Dies unterstreicht, dass das Zusammenspiel aller Maßnahmen entscheidend für die Schaffung eines durchgehend barrierefreien Projektgebiets ist. Die Umsetzung aller Maßnahmen gewährleistet nicht nur die gleichberechtigte Teilhabe unterschiedlichster Nutzerinnengruppen, sondern stärkt zugleich die Aufenthaltsqualität und Nutzungsfreundlichkeit des gesamten Areals. Durch die Kombination von Rampen, barrierefreien Zugängen, taktilen Orientierungshilfen und weiteren baulichen Anpassungen wird ein durchgängiges, inklusives Nutzungserlebnis geschaffen, das den Bedürfnissen von

Menschen mit eingeschränkter Mobilität ebenso gerecht wird wie denen von älteren Personen oder Familien.

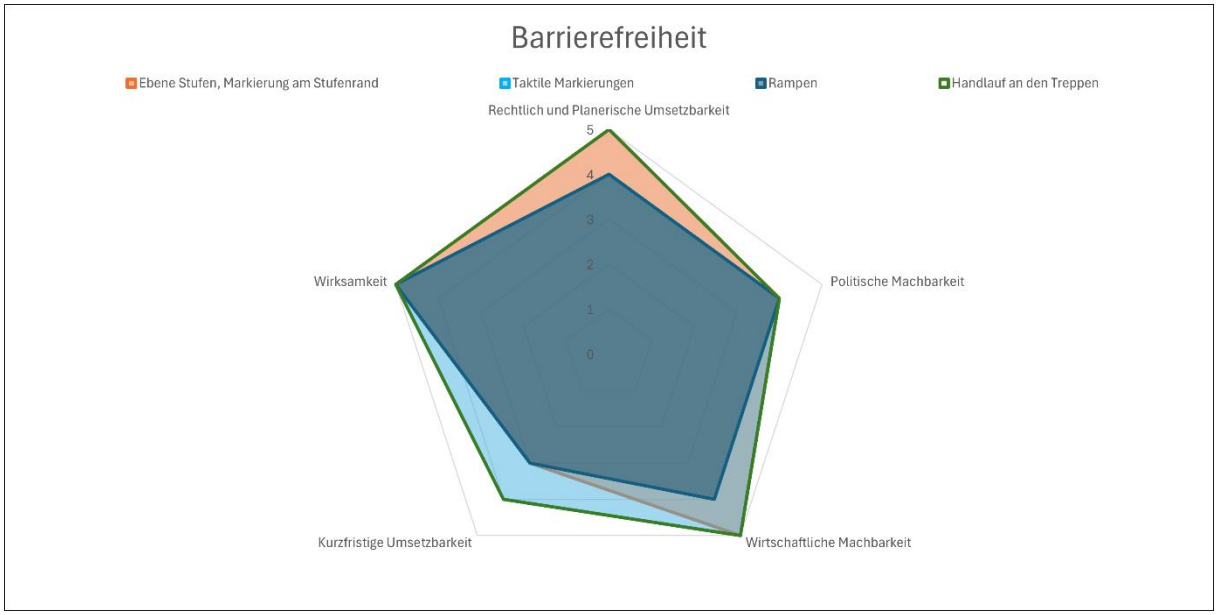

Abbildung 47: Netzdiagramm Barrierefreiheit (Eigene Darstellung)

Die Umsetzung aller Maßnahmen zur Barrierefreiheit sollte in beiden Szenarien erfolgen. Insbesondere die im Projektgebiet befindlichen Treppen entsprechen nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit, da sie keine geraden und gleichmäßigen Stufen aufweisen und teilweise über keine Geländer verfügen. Zudem fehlen taktile Markierungen an den Stufenrändern. Zwar sind im Park A sowie im Park D bereits Rampen vorhanden, jedoch entsprechen diese hinsichtlich der Steigung nicht den Vorgaben für barrierefreie Rampen und müssen umgebaut werden.

Tabelle 26: Auswertung des Clusters Barrierefreiheit im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Handlauf an den Treppen	0,92
Ebene Stufen, Markierung am Stufenrand	0,90
Taktile Markierungen	0,86
Rampen	0,82

Tabelle 27: Auswertung des Clusters Barrierefreiheit im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Handlauf an den Treppen	0,95
Ebene Stufen, Markierung am Stufenrand	0,92
Taktile Markierungen	0,92
Rampen	0,87

Sonstiges

Das Projektgebiet zeichnet sich nicht nur durch eine interessante historische Entwicklung aus, sondern bietet auch einen attraktiven Ausblick auf die Skyline der Stadt. Der Ort hat sich jedoch in der Vergangenheit zu einem vernachlässigten Bereich entwickelt, der Angsträume aufweist und in dem sich wohnungslose Personen niedergelassen haben.

Die im Katalog vorgesehenen Maßnahmen zielen darauf ab, diese Angsträume zu reduzieren und den Ort in seiner Aufenthaltsqualität und Attraktivität wieder zu dem besonderen Stadtraum zu entwickeln, der er sein könnte. Gleichzeitig führt die Aufwertung des Areals durch die sogenannte Gentrifizierung zu einer Verdrängung wohnungsloser Menschen. Für diese Personengruppe müssen alternative Lösungen geschaffen werden, die nicht nur ihre Situation verbessern, sondern auch beispielhafte Ansätze für andere Städte bieten können. Die Vermeidung von Angsträumen stellt dabei keine eigenständige Maßnahme dar, sondern ist vielmehr das Ergebnis der kombinierten Wirkung anderer Maßnahmen.

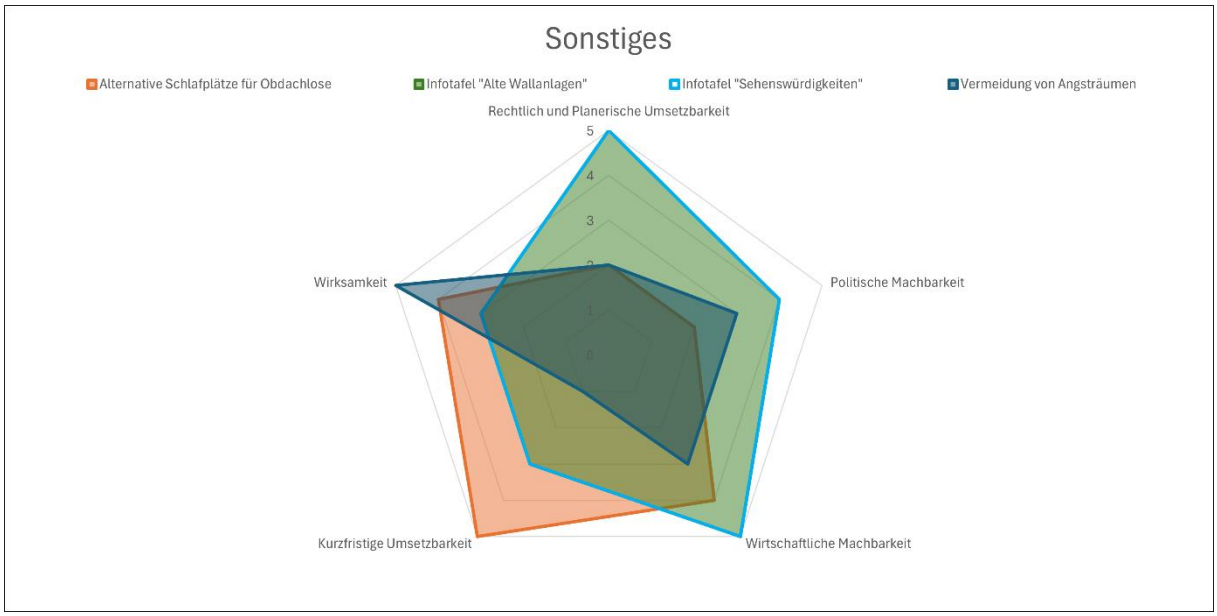

Abbildung 48: Netzdiagramm Sonstiges (Eigene Darstellung)

Da die Infotafeln planerisch, politisch und wirtschaftlich gut umsetzbar sind, erhalten sie im Szenario A eine hohe Bewertung. Die Infotafeln zu den Sehenswürdigkeiten lassen sich auf der Kennedybrücke platzieren, eine in Richtung Binnenalster und eine zur Außenalster. Die Infotafel zu den Wallanlagen findet ihren Standort im Park B oder C.

Im realistischen Szenario schneidet die Einrichtung eines alternativen Schlafplatzes für wohnungslose Personen jedoch eher schlecht ab. Es ist nicht zu erwarten, dass eine solche Maßnahme in der Praxis problemlos umsetzbar ist, auch wenn sie ein deutliches gesellschaftliches Signal setzen würde.

Tabelle 28: Auswertung des Clusters Sonstiges im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Infotafel „Alte Wallanlagen“	0,82
Infotafel „Sehenswürdigkeiten“	0,82
Alternative Schlafplätze für Obdachlose	0,58
Vermeidung von Angsträumen	0,58

Im Szenario B stehen die alternativen Schlafplätze für wohnungslose Personen an erster Stelle. Dies liegt daran, dass die Wirkung dieser Maßnahme nicht nur für die einzelnen Betroffenen sehr hoch ist, sondern zudem eine beispielhafte Signalwirkung gegenüber anderen Städten erzeugt. Darüber hinaus handelt es sich um eine Maßnahme, die innerhalb weniger Tage umgesetzt werden kann, da die Schlafhäuschen weder Strom- noch Wasserversorgung benötigen.

Auch die Beschilderung erzielt in diesem Szenario eine hohe Bewertung und wird daher ebenfalls umgesetzt.

Tabelle 29: Auswertung des Clusters Sonstiges im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Alternative Schlafplätze für Obdachlose	0,73
Infotafel „Alte Wallanlagen"	0,72
Infotafel „Sehenswürdigkeiten"	0,72
Vermeidung von Angsträumen	0,71

6.3.3 Klima und Nachhaltigkeit

In diesem Kapitel erfolgt eine Abwägung der Maßnahmen zu den Clustern Begrünung, Regenwassermanagement, Umweltbildung und Biotopverbund.

Begrünung

Im Rahmen des geführten Spaziergangs wurde der Baumbestand der Parkflächen als positiv bewertet. Vor dem Hintergrund dieser Einschätzung sollte der Fokus bei der Gestaltung der Parkflächen insbesondere auf der ökologischen Aufwertung der Rasenflächen und Hecken liegen, um die urbane Artenvielfalt nachhaltig zu fördern. Die bereits vorhandene, jedoch stellenweise lückige Hecke entlang der Bahngleise bietet Potenzial für eine Aufwertung durch die Anpflanzung heimischer Straucharten. Zudem eignen sich Wildhecken entlang der Verkehrsflächen als natürliche Schutzelemente zur Abschirmung von Verkehrslärm und -emissionen. Blühwiesen, die auf sonnige Standorte angewiesen sind, sind auf den Parkflächen B und C aufgrund der hohen Verschattung nicht umsetzbar Die Hangbereiche zum Rondell bieten aufgrund ihrer sonnigen Lage die Möglichkeit, mit vielfältigen Staudenarten bepflanzt zu werden, was sowohl ästhetische als auch ökologische Vorteile mit sich bringt.

Im Rahmen der Umsetzung der Hamburger Klimastraßen besteht im Bereich der Verkehrsflächen ein erhebliches Potenzial zur Erweiterung der Bepflanzung. Durch eine Reduktion der Fahrspuren könnte ein begrünter Mittelstreifen realisiert werden, der mit Straßenbäumen, Blühstreifen und Sträuchern gestaltet wird. Darüber hinaus können auf den befestigten Abschnitten der Kennedybrücke sowie des angrenzenden Rondells Blumenkästen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.

Bei einem vollständigen Wegfall des Autoverkehrs besteht die Möglichkeit, die vier einzelnen Parkabschnitte miteinander zu verbinden und die Kennedybrücke ähnlich einem intensiv begrünten Dach zu begrünen. Hierbei könnten unterschiedliche Begrünungsmethoden kombiniert werden, um eine vielfältige und nachhaltige Vegetationsstruktur zu erreichen. Bei der Auswahl der Begrünung ist darauf zu achten, dass die Sichtachsen zum Jungfernstieg sowie zur Außenalster erhalten bleiben.

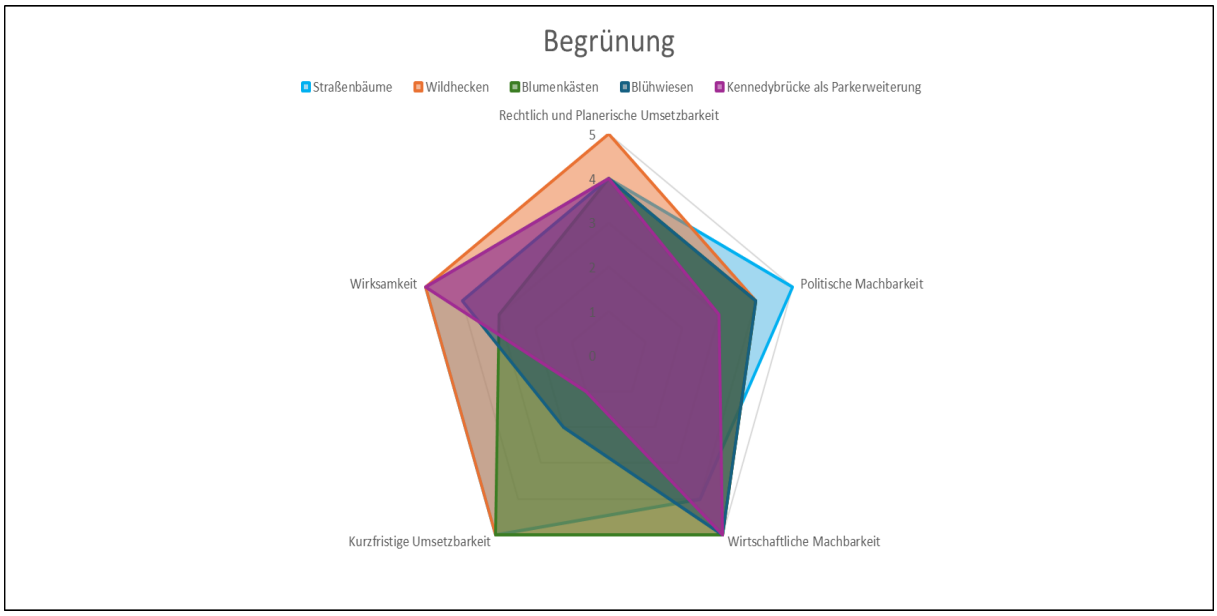

Abbildung 49: Netzdiagramm Begrünung (Eigene Darstellung)

Im Szenario A zeigen insbesondere Wildhecken und Straßenbäume eine hohe Eignung, was vor allem auf ihre einfache und kurzfristige Umsetzbarkeit zurückzuführen ist. Diese Maßnahmen sind durch geringe politische und rechtliche Einschränkungen gekennzeichnet und zudem wirtschaftlich kosteneffizient. Darüber hinaus tragen sie signifikant zur Verbesserung des Mikroklimas bei, fördern die Biodiversität und schaffen wertvollen Lebensraum für verschiedene Tierarten.

Tabelle 30: Auswertung des Clusters Begrünung im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Wildhecken	0,94
Straßenbäume	0,92
Blumenkästen	0,80
Blühwiesen	0,78
Kennedybrücke als Parkerweiterung	0,74

Im Szenario B führt eine potenzielle Erweiterung der Parkflächen zu einem deutlich verbesserten Ergebnis, da durch eine durchgängige Begrünung sowohl die Aufenthaltsqualität als auch das Mikroklima nachhaltig verbessert werden kann. Darüber hinaus trägt diese Maßnahme zur weiteren Vervollständigung des ersten grünen Rings bei. Potenzieller politischer Widerstand infolge des Wegfalls von Verkehrsflächen sowie die begrenzte Möglichkeit einer kurzfristigen Umsetzung werden in diesem Szenario als weniger bedeutend eingeschätzt.

Tabelle 31: Auswertung des Clusters Begrünung im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Wildhecken	0,98
Straßenbäume	0,95
Kennedybrücke als Parkerweiterung	0,81
Blühwiesen	0,76
Blumenkästen	0,75

Regenwassermanagement

Im Projektgebiet stellen die Unterführungen unter den Bahngleisen topographische Senken dar, welche insbesondere bei Starkregenereignissen eine erhöhte Ansammlung von Niederschlagswasser aufweisen. Vor diesem Hintergrund sowie im Zuge der Umsetzung der Hamburger Klimastraßen erscheint eine Anpassung der Verkehrsflächen durch den Einsatz blau-grüner Infrastruktur als geeignete Maßnahme zur hydrologischen Entlastung. Hierbei können entlang der Straßen Tiefbeete, Versickerungsmulden sowie Baumrigolen implementiert werden. Die Integration dieser Elemente ist primär in Form von Verkehrsinseln realisierbar, was eine Reduzierung der Fahrspuren erforderlich macht. Zur weiteren Verbesserung der Versickerungsfähigkeit empfiehlt sich der Einsatz wasserdurchlässiger Beläge und Pflasterungen insbesondere auf Rad- und Gehwegen. Sofern eine Verkehrsreduzierung möglich ist, können diese auch auf der Fahrbahnfläche Anwendung finden.

Zusätzlich sind die Parkflächen zwischen den Brücken aufgrund ihrer muldenartigen Form anfällig für die Ansammlung von Starkregenwasser. Zur Entlastung dieses Bereichs bieten sich Versickerungsmulden mit Rigolensystemen oder retentionsfunktionale Becken an, welche zugleich als Gestaltungselement dienen können.

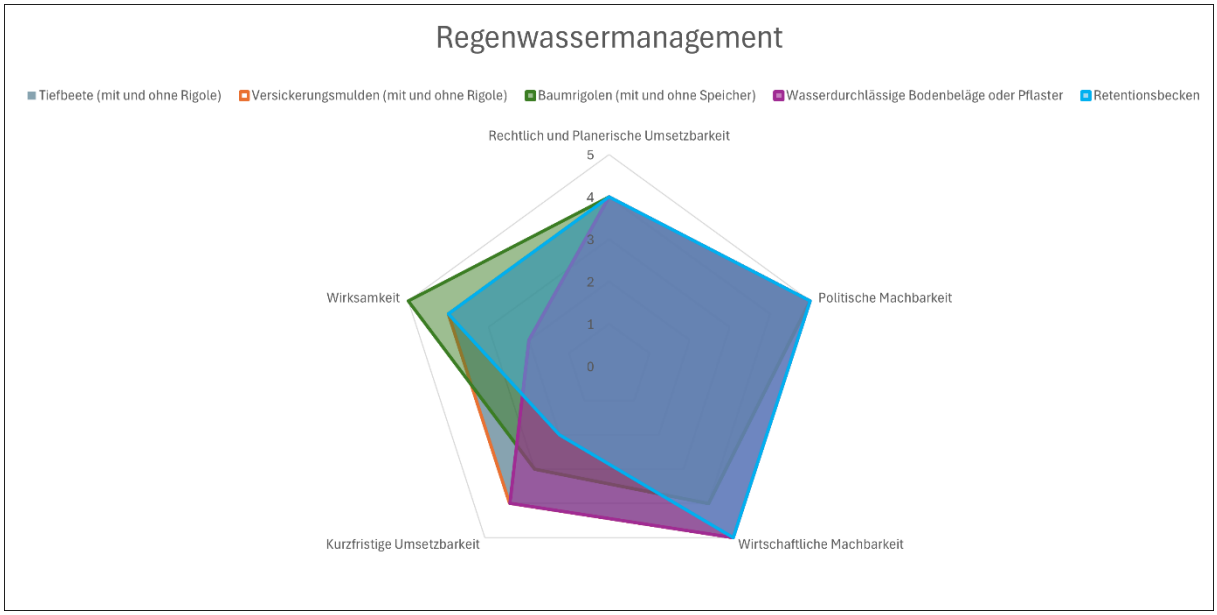

Abbildung 50: Netzdiagramm Regenwassermanagement (Eigene Darstellung)

Im Szenario A zeigen die betrachteten Maßnahmen eine vergleichbare Wirkung hinsichtlich ihrer Gesamtbewertung. Alle fünf Maßnahmen stellen bewährte, politisch unterstützte und kosteneffiziente Strategien zur Vorsorge gegen Starkregenereignisse dar und tragen somit maßgeblich zur Umsetzung der Hamburger Klimaanpassungsstrategie bei.

Tabelle 32: Auswertung des Clusters Regenwassermanagement im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Tiefbeete	0,88
Versickerungsmulden	0,88
Baumrigolen	0,88
Retentionsbecken	0,84
Wasserdurchlässige Bodenbeläge	0,80

Bei einer differenzierten Analyse der Wirksamkeit in Szenario B zeigen Baumrigolen aufgrund ihrer ausgeprägten Verdunstungs- und Wasserrückhaltekapazitäten eine besonders hohe Leistungsfähigkeit. Im Gegensatz dazu weisen wasserdurchlässige Bodenbeläge ein vergleichsweise geringes Verdunstungspotenzial sowie eingeschränkte Wasserrückhaltefähigkeiten auf.

Tabelle 33: Auswertung des Clusters Regenwassermanagement im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Baumrigolen	0,89
Versickerungsmulden	0,84
Tiefbeete	0,84
Retentionsbecken	0,78
Wasserdurchlässige Bodenbeläge	0,64

Umweltbildung

Die Alster stellt als bedeutender urbaner Naturraum eine wertvolle Ressource dar, um das Verständnis für urbane Ökosysteme, Artenvielfalt sowie für klimatische Zusammenhänge und Nachhaltigkeitsaspekte zu fördern. Hierfür bieten sich spezifische, ökologisch sensitive Bereiche, wie beispielsweise der geschützte Uferabschnitt an der Außenalster, an, welche durch die Einrichtung eines Naturlehrpfades vernetzt werden könnten. Eine Fortsetzung dieses Lehrpfades entlang des Alsterrundwegs über das unmittelbare Projektgebiet hinaus erscheint sinnvoll, um eine größere Reichweite und Kontinuität der Umweltbildung zu gewährleisten.

Zur Verbesserung der Vermittlungseffekte sollten auch haptische und erlebbare Elemente integriert werden. Der östliche Parkbereich zwischen den Brücken eignet sich beispielsweise aufgrund seiner topografischen Gegebenheiten besonders für die Anlage eines interaktiven Regenspielplatzes. Analog zu bestehenden Beispielen, wie dem Regenspielplatz in Neugraben-Fischbek, könnte hier spielerisch ein tieferes Verständnis für hydrologische Kreisläufe vermittelt werden. Gleichzeitig bietet ein solcher Spielplatz Potenzial zur Belebung des Areals sowie eine Möglichkeit für die Rückhaltung von Regenwasser. Eine weitere potenzielle Nutzungsmöglichkeit besteht in der Einrichtung eines Gemeinschaftsgartens. Für den erfolgreichen Anbau von Gemüse sind jedoch ausreichende Lichtverhältnisse entscheidend. Entsprechende Flächen mit geeigneter Sonneneinstrahlung finden sich in den Parkbereichen entlang der Außenalster, rund um das Rondell sowie auf möglichen Freiflächen, die durch den Wegfall bestehender Fahrspuren im Verkehrsbereich gewonnen werden könnten.

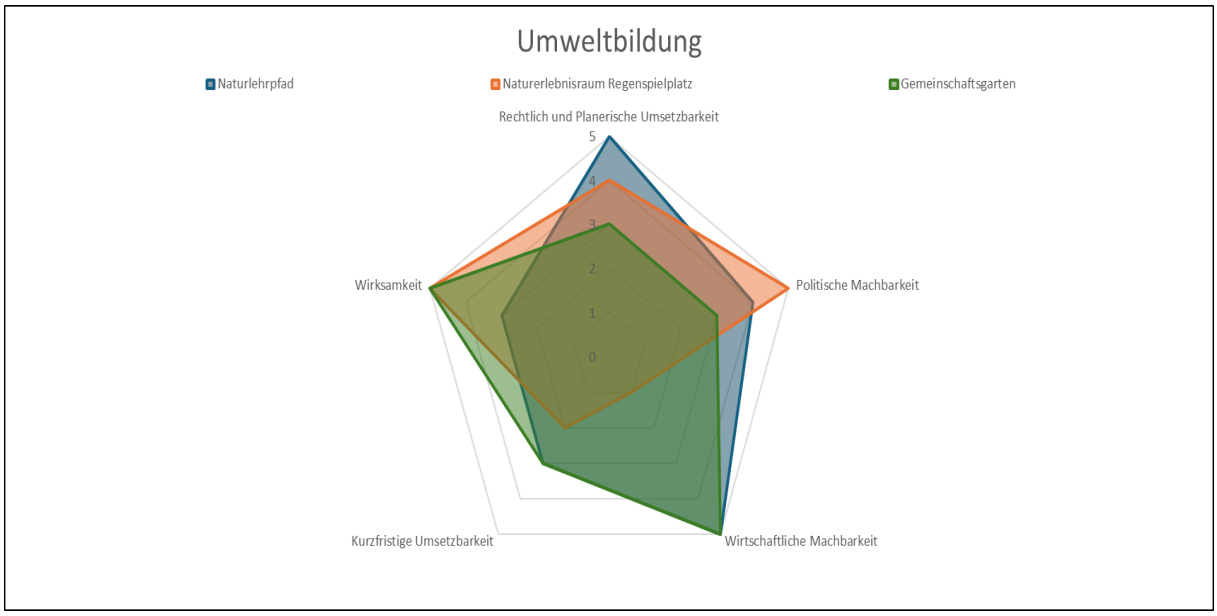

Abbildung 51: Netzdiagramm Umweltbildung (Eigene Darstellung)

Naturlehrpfade stellen eine kostengünstige und leicht umsetzbare Möglichkeit der Umweltbildung dar. Im Gegensatz dazu zeichnen sich Gemeinschaftsgärten und Regenspielplätze durch einen höheren Flächenbedarf sowie längere Planungs- und Bauphasen aus, was mit einem deutlich erhöhten finanziellen Aufwand einhergeht. Aus diesen Gründen erhalten Gemeinschaftsgärten und Regenspielplätze im Szenario A eine geringere Gesamtbewertung.

Tabelle 34: Auswertung des Clusters Umweltbildung im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Naturlehrpfad	0,82
Naturerlebnisraum Regenspielplatz	0,80
Gemeinschaftsgarten	0,72

Naturlehrpfade weisen einen niedrigeren Vermittlungsgrad auf, da die Umweltbildung hier weniger direkt erfahrbar ist als bei Maßnahmen mit unmittelbarer Interaktion, und schneiden deswegen im Szenario B signifikant schlechter ab als Gemeinschaftsgärten und Regenspielplätze. Gemeinschaftsgärten besitzen neben ihrer bildungsbezogenen Funktion weitere ökologische und soziale Nutzen, wie die Belebung des Ortsbildes sowie die Förderung der Biodiversität. Regenspielplätze tragen durch die Schaffung von Retentionsräumen zur Umsetzung der Hamburger Klimaanpassungsstrategie bei und leisten ebenfalls einen Beitrag zur Aufwertung des Ortsbildes.

Tabelle 35: Auswertung des Clusters Umweltbildung im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Gemeinschaftsgarten	0,84
Naturerlebnisraum Regenspielplatz	0,80
Naturlehrpfad	0,72

Biotopverbund

Ein weiterer Schwerpunkt der Umgestaltung soll auf der Förderung und Unterstützung der vorhandenen Tierarten, insbesondere der Fledermaus- und Vogelpopulation, liegen. Hierzu sollten

Bereiche ausgewiesen werden, die möglichst frei von künstlicher Beleuchtung sind und sich somit für die Installation von Nisthilfen eignen. Dafür eignen sich alle Parkflächen gleichermaßen. Darüber hinaus bieten die Uferabschnitte der Außenalster Potenzial für Flachwasserzonen mit einer naturnahen Gestaltung durch Schilfbepflanzung. Diese Maßnahmen tragen nicht nur zur Schaffung von geeigneten Brut- und Lebensräumen für Wasservögel bei, sondern erhöhen zudem den ästhetischen Wert des Parkraumes. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass eine intensive Bepflanzung mit dem Erhalt der Sichtachsen auf die Außenalster in Konkurrenz stehen kann.

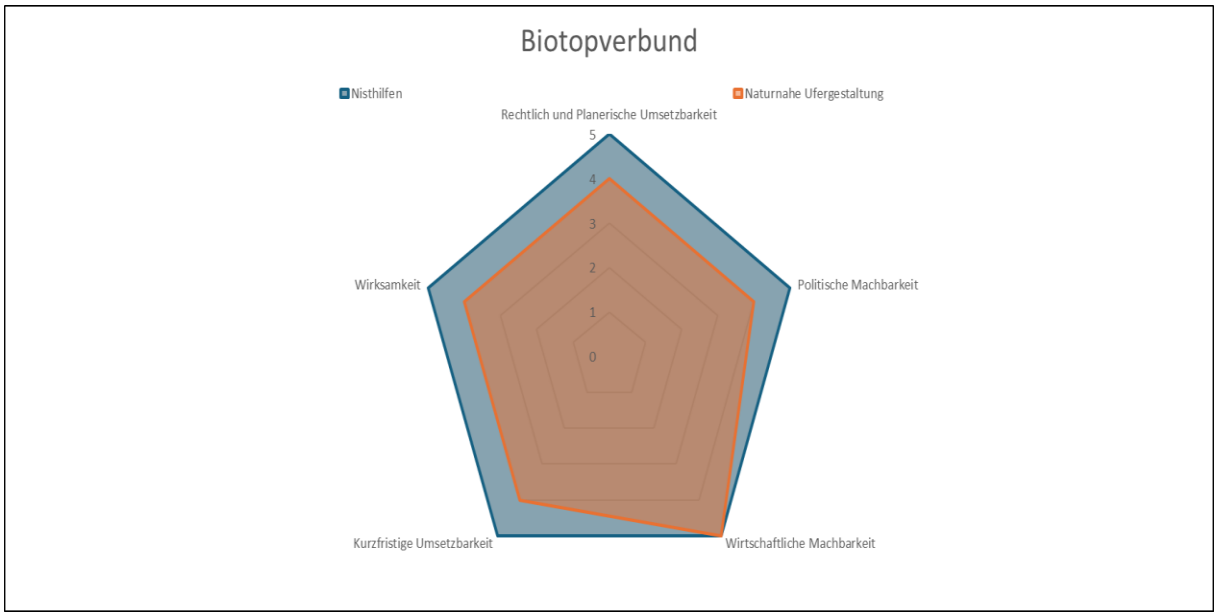

Abbildung 52: Netzdiagramm Biotopverbund (Eigene Darstellung)

Nisthilfen stellen eine effektive und unkomplizierte Maßnahme zur Förderung der Biodiversität dar, die sich durch einen geringen Aufwand sowie kosteneffiziente und zügige Implementierung auszeichnet. Ebenso wird eine naturnahe Ufergestaltung mit einer Bewertung von 0,82 als positiv eingestuft. Bei der Ausweitung von Flachwasserzonen mit naturnaher Ufergestaltung ist eine sorgfältige Abwägung zwischen den ökologischen Anforderungen und der Erlebbarkeit der Außenalster aus Perspektive der Parkbesucher*innen vorzunehmen.

Tabelle 36: Auswertung des Clusters Biotopverbund im Szenario A (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Nisthilfen	1,00
Naturnahe Ufergestaltung	0,82

Sowohl Nisthilfen als auch eine naturnahe Ufergestaltung eignen sich gleichermaßen für die Umsetzung im Szenario B.

Tabelle 37: Auswertung des Clusters Biotopverbund im Szenario B (Eigene Darstellung)

Maßnahme	Gesamtbewertung
Nisthilfen	1,00
Naturnahe Ufergestaltung	0,82

6.4 Entwurf eines multifunktionalen Raums

Wie in Kapitel 2 beschrieben, erfolgt die Integration der Maßnahmen in ein Konzept, das zwei unterschiedliche Szenarien berücksichtigt. Dabei orientiert sich das Konzept an der „Strategie Mobilitätswende" sowie am Masterplan Magistralen 2040+, der zum Ziel hat, unter anderem auch die Kennedybrücke zu einem lebendigen, vielfältigen und klimatisch angepassten urbanen Raum zu transformieren. Vor diesem Hintergrund geht Szenario A davon aus, dass Push-Faktoren wie Fahrbahnverengungen oder ein Tempolimit von 30 km/h politisch gewollt eingesetzt werden, um den motorisierten Individualverkehr in den Innenstadtbereichen zu reduzieren. Dabei wird in Kauf genommen, dass dies zu temporären Staubildungen führen kann. Szenario B hingegen basiert auf der Annahme, dass die Anzahl der Kraftfahrzeuge in der Innenstadt derart gesenkt wird, dass die Kennedybrücke ihre Funktion als verkehrliche Magistrale verliert und somit für eine alternative Nutzung freigegeben werden kann.

6.4.1 Szenario A

Zur Reduzierung des Verkehrslärms als zentrales Problem im Projektgebiet und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität ist vorgesehen, die Verkehrsflächen, um jeweils eine Fahrspur pro Fahrtrichtung zu verringern und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzuführen.

Dadurch ergeben sich im Bereich der Brücke zwei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr mit einer Fahrbahnbreite von 6 m. Die Verkehrsflächenreduktion ermöglicht die Gewinnung einer zusätzlichen Breite von etwa 5 m, die für den Fuß- und Radverkehr genutzt wird. Der Radverkehr wird in Form eines geschützten Radfahrstreifens auf die Fahrbahn verlegt, der durch die Installation von Pollern vom motorisierten Verkehr physisch abgeschirmt wird. Auf der Außenalsterseite bleibt weiterhin ein beidseitig befahrbarer Radweg erhalten. Um ein sicheres Überholen zu ermöglichen, wird dessen Breite von ursprünglich 1,60 m beziehungsweise 1,80 m auf jeweils 2,30 m verbreitert. Analog wird der Radweg in Fahrtrichtung Hauptbahnhof auf der Seite der Lombardsbrücke durch die Ergänzung einer Überholspur von 1,60 m auf 2,00 m verbreitert. Der vorhandene Fußweg auf dieser Seite bleibt in seiner Funktion unverändert bestehen. Auf der Außenalsterseite entsteht durch die Umgestaltung eine dedizierte Fußverkehrsfläche mit einer Breite von 5,90 m, die dem Aufenthalt und Flanieren gewidmet wird. Diese Fläche wird durch die Anordnung von Blumenkästen von der Fahrbahn abgegrenzt und mit Sitzbänken ausgestattet, um den Ausblick auf die Außenalster erlebbar zu machen. Infotafeln bieten dabei Informationen zu den einstigen Wallanlagen und den zu sehenden Sehenswürdigkeiten.

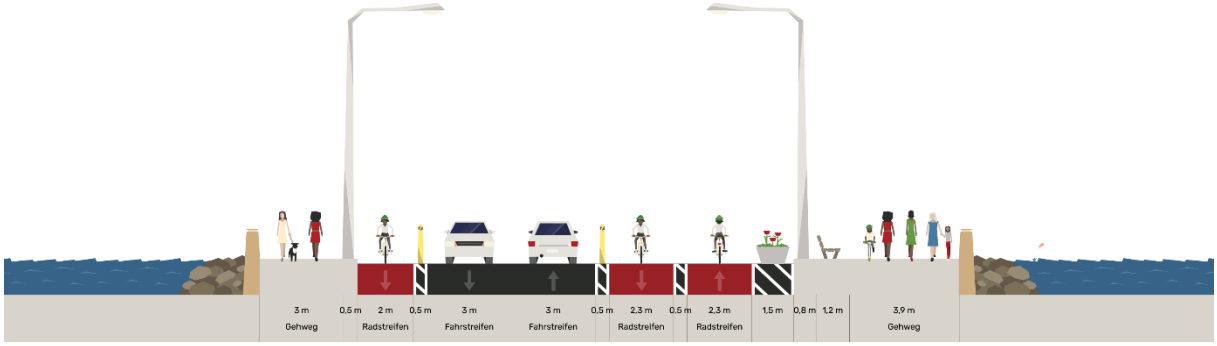

Abbildung 53: Schnitt A-A (Erstellt mit (Streetmix 2025))

Zusätzlich werden auf beiden Seiten der Brücke auf der Höhe der Stufenabgänge zum Alsterufer Fußgänger*innenquerungen angelegt, die durch die Integration von Mittelinseln eine sichere Überquerung gewährleisten. Wie in Abbildung 54 dargestellt, werden sowohl zwischen dem

Zweirichtungsradweg und der Fahrbahn als auch zwischen den einzelnen Fahrstreifen jeweils Mittelinseln eingerichtet. Die Mittelinseln haben eine Breite zwischen 2 m und 2,50 m und sind außerhalb der Warteflächen begrünt.

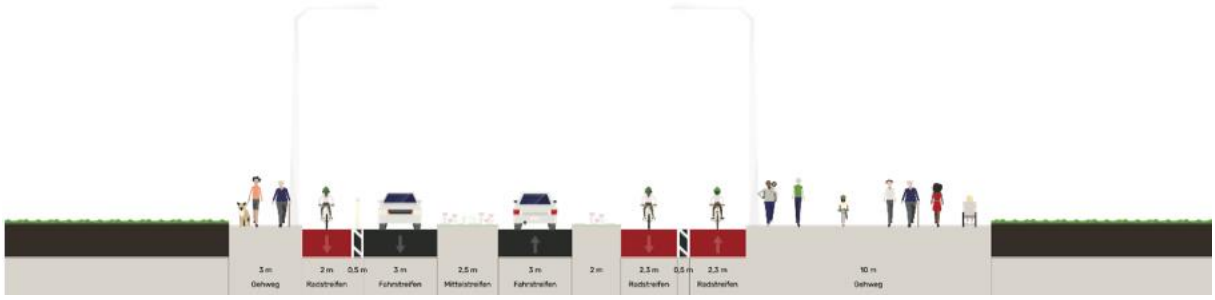

Abbildung 54: Schnitt B-B (Erstellt mit (Streetmix 2025), Licensed under Creative Commons or AGPL license (https://streetmix.net/))

Im Bereich zwischen der Brücke und den Kreuzungsbereichen ist geplant, die Fahrbahn durch die Ergänzung einer zusätzlichen Fahrspur in Richtung Kreuzung sowie einer separaten Rechtsabbiegespur zu erweitern. Dadurch entstehen im Kreuzungsbereich insgesamt vier Fahrspuren. Die an beiden Kreuzungsbereichen vorhandenen, teilweise begrünten Mittelinseln sowie das bestehende Lichtsignalanlagensystem bleiben weitestgehend erhalten.

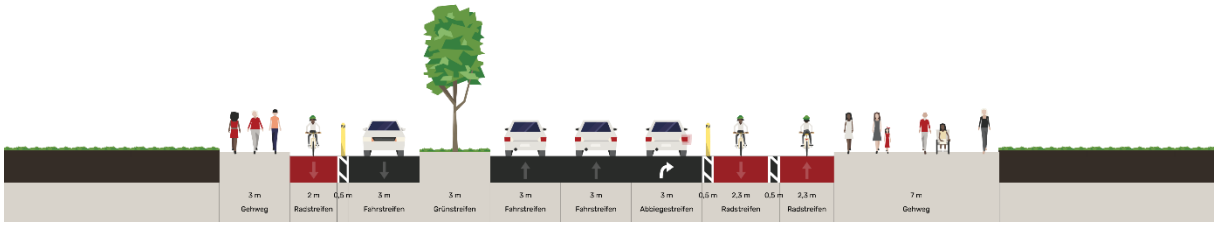

Abbildung 55: Schnitt C-C (Erstellt mit (Streetmix 2025), Licensed under Creative Commons or AGPL license (https://streetmix.net/))

Darüber hinaus tragen gezielte Nachpflanzungen sowie regelmäßige Pflegemaßnahmen an den bereits vorhandenen begrünten Seitentrennstreifen nördlich der Straße zu einer ökologischen und ästhetischen Aufwertung des Straßenraums bei. Die bestehende Straßenbeleuchtung bleibt unverändert erhalten. Des Weiteren wird durch die Integration zusätzlicher Abfallbehälter der Abstand zwischen den vorhandenen Mülleimern auf etwa 100 Meter verringert, wodurch die Abfallentsorgung optimiert wird. Die Installation von Orientierungstafeln verbessert zudem die Orientierung für ortsfremde Personen und erleichtert die Durchquerung des Gebiets.

Der westliche Bereich des Parkabschnitts A eignet sich aufgrund seiner Lage als attraktive Joggingstrecke für die Anlage eines Fitnessparks. Radabstellplätze gewährleisten die Erreichbarkeit des Fitnessparks mit dem Fahrrad. Ein Wasserspender trägt zur Erfrischung der Nutzer*innen bei. Die Installation einer mittelhohen Beleuchtung ermöglicht die Nutzung sowohl des Fitnessparks als auch des Uferwegs in den Abendstunden. Um den Höhenunterschied von 3,6 Metern zwischen Uferweg und Verkehrsfläche barrierefrei zu überwinden, ist im Konzept eine Rampe mit einer Länge von 75 Metern vorgesehen. Diese ist in Abständen von jeweils sechs Metern über Zwischenpodeste mit einer Länge von 1,50 Metern unterbrochen. Der Stufenabgang zur Außenalster wird renoviert und möglichst barrierearm gestaltet (gleichmäßige Stufenhöhe, Handläufe, Markierung der Stufenränder). Entlang der Uferrundung werden, symmetrisch zur gegenüberliegenden Uferseite, zusätzliche Sitzbänke installiert. Zur ökologischen Aufwertung des Areals wird auf den steileren Hangbereichen eine Blühwiese angelegt.

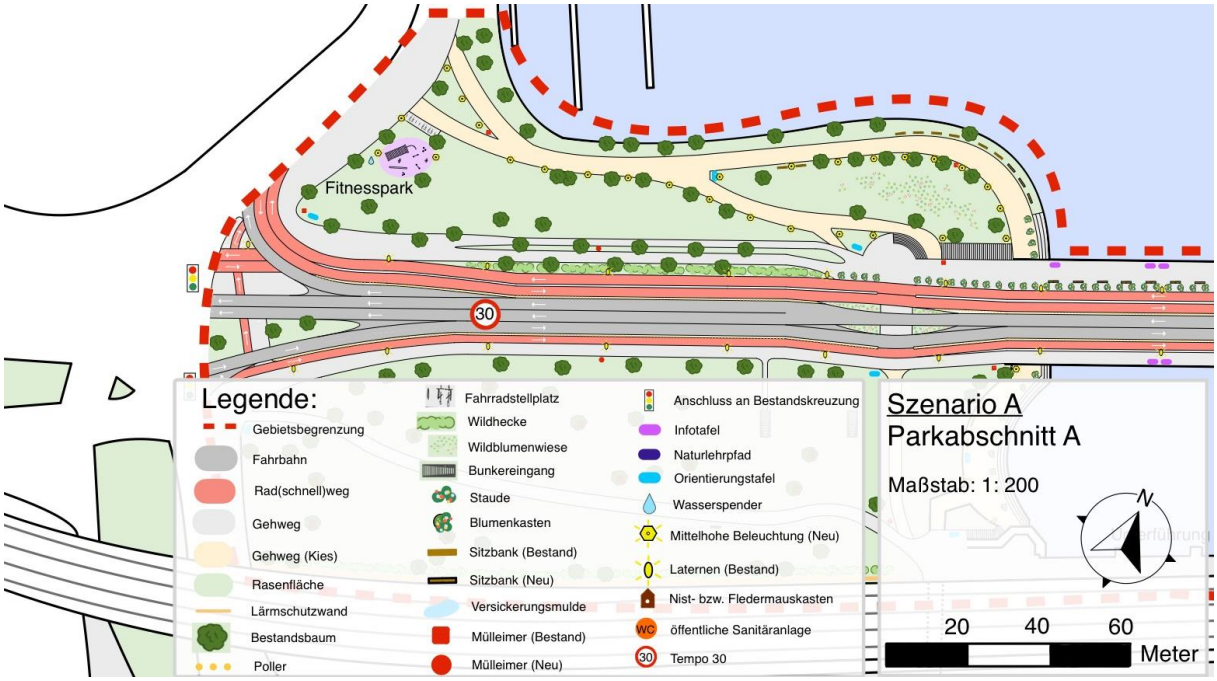

Abbildung 56: Szenario A Parkabschnitt A (Eigene Darstellung)

Eine mittelhohe Beleuchtung sowie die Installierung zusätzlicher Sitzbänke ermöglichen einen attraktiven Aufenthaltsort am Rondell. Pflanzkübel an der Uferkante sowie die Begrünung der Hangbereiche mit Staudenpflanzen tragen zusätzlich zu einer ästhetischen Aufwertung des Bereichs bei. Auf der östlichen Seite des Rondells ist die Freigabe des Dampfbootwartehäuschens für gastronomische Nutzungen einschließlich eines möglichen Außenbereichs geplant. Darüber hinaus wird in diesem Bereich eine neue Fußwegeverbindung in Form eines Stegs unter der Lombardsbrücke zur Binnenalster geschaffen. Zur Vermeidung potenzieller Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs wird erwogen, den Freizeitschiffsverkehr durch das östliche Brückenjoch zu führen, während der motorisierte Schiffsverkehr das mittlere Brückenjoch nutzt. Auch hier werden die Stufenabgänge von der Lombardsbrücke renoviert und möglichst barrierearm gestaltet (gleichmäßige Stufenhöhe, Handläufe, Markierung der Stufenränder).

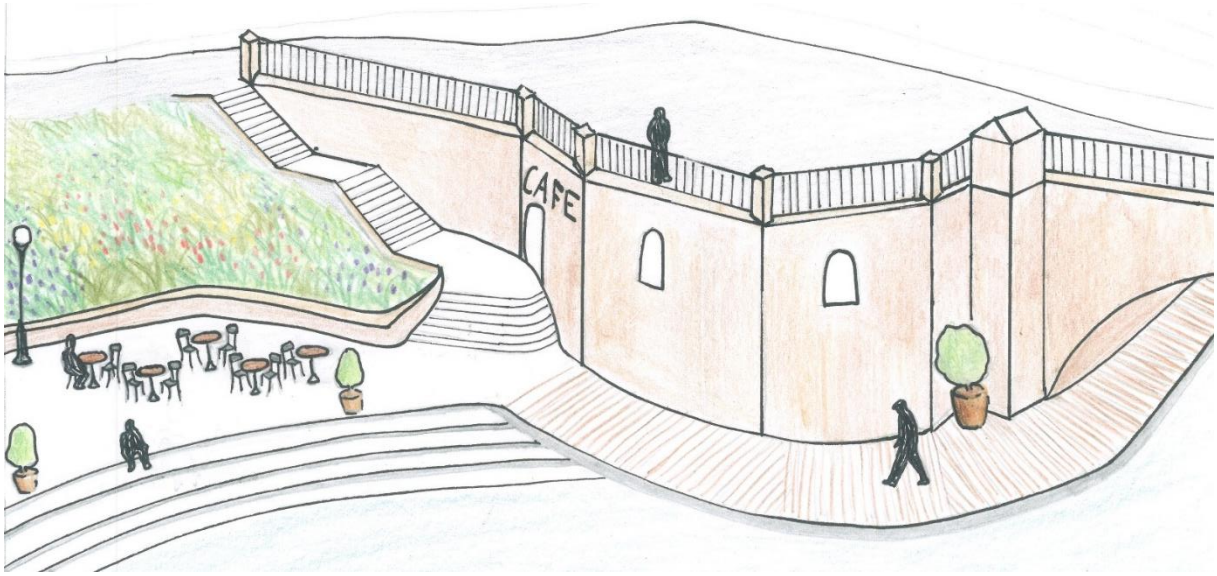

Abbildung 57: Neugestaltung des östlichen Rondells (Eigene Darstellung)

Im Parkabschnitt B bleibt das bestehende ökologische Potenzial so weit wie möglich erhalten. Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, in diesem Bereich auf eine Installation von Beleuchtung zu verzichten, um sensible Lebensräume nicht zu beeinträchtigen. Zur Förderung der Biodiversität werden Nisthilfen für Fledermäuse und Vögel angebracht. Zur Minderung des Lärmeinflusses durch den angrenzenden Schienenverkehr ist die Errichtung einer 3 m hohen Lärmschutzwand entlang der Bahngleise vorgesehen. In Richtung Lombardsbrücke erfolgt eine abgestufte Höhenanpassung, um den Blick auf den Jungfernstieg zu bewahren. Gleichzeitig wird die vorhandene, teilweise lückige Heckenstruktur entlang der Gleisanlage durch Nachpflanzungen und Pflegemaßnahmen im Sinne einer Aufwertung revitalisiert. Der Weg entlang der Bahngleise wird mit Sitzbänken ausgestattet, die jeweils über einen Mülleimer verfügen. Zudem wird eine neue Fußwegeverbindung zwischen der Lombards- und der Kennedybrücke hinter dem Rondell eingerichtet.

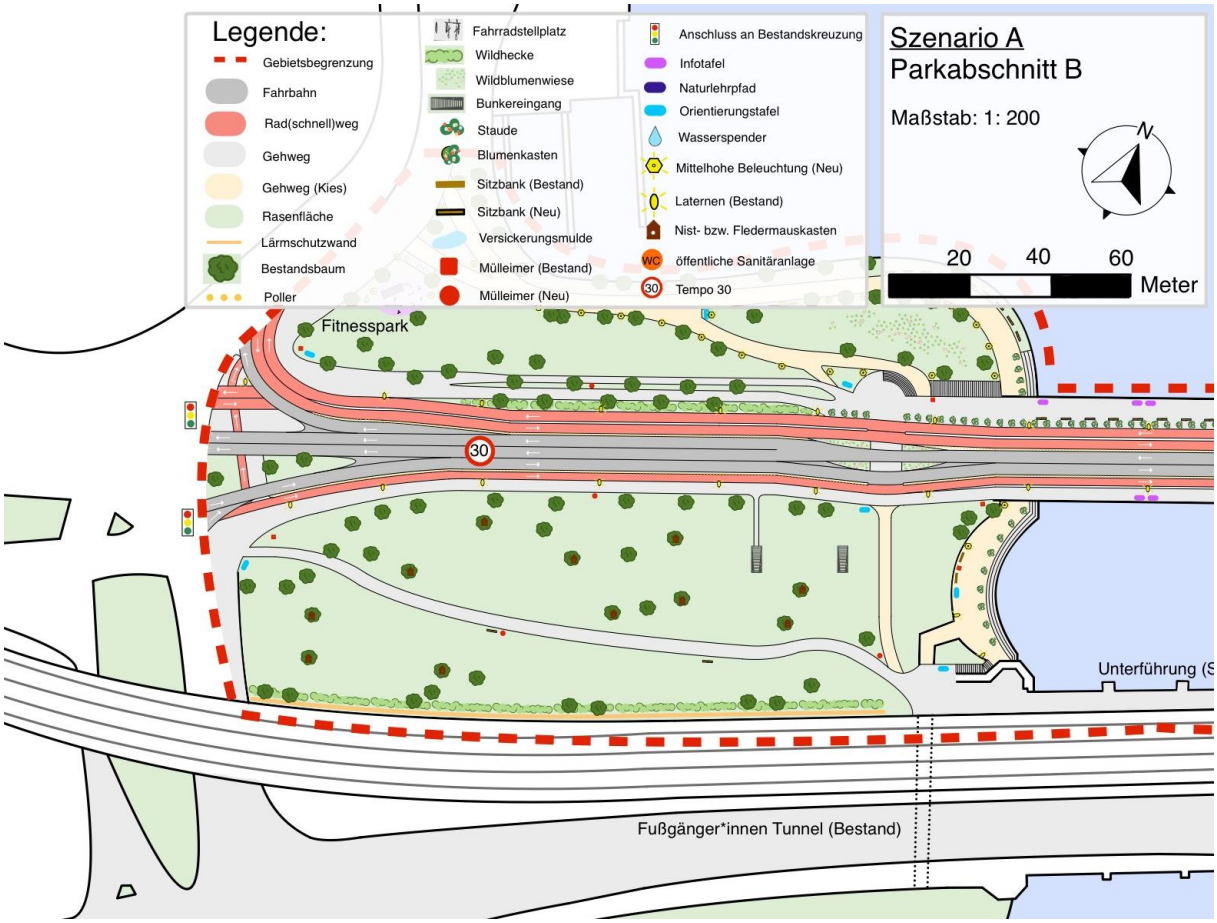

Abbildung 58: Szenario A Parkabschnitt B (Eigene Darstellung)

Entsprechend dem Vorgehen in Parkabschnitt B ist auch für Parkabschnitt C die Installation einer 3 m hohen Lärmschutzwand entlang der Bahngleise sowie eine Revitalisierung der davorliegenden Hecke vorgesehen. Durch die damit einhergehende Reduzierung der Lärmbelastung kann die Aufenthaltsqualität verbessert und der Bereich für Parknutzer*innen wieder erlebbar gemacht werden. Zur Belebung des Areals ist die Einrichtung eines Spielplatzes in Kombination mit einer öffentlichen Toilette und einem Trinkwasserspender vorgesehen. Der Spielplatz wird über eine barrierefrei gestaltete Rampe mit einer maximalen Steigung von unter 6 % an die Verkehrsfläche sowie das angrenzende Rondell angebunden. Die Rampe weist nach jeweils sechs Metern ein Zwischenpodest mit einer Länge von 1,50 m auf. Zudem ist die Rampe so gestaltet, dass sie auch mit Fahrrädern befahrbar ist. Fahrradabstellplätze werden unmittelbar in der Nähe des Spielplatzes bereitgestellt, um eine umweltfreundliche Anreise zu fördern. Im

östlichen Bereich des Parkabschnitts wird darüber hinaus eine Versickerungsmulde als Maßnahme zur Starkregenvorsorge errichtet. Das anfallende Oberflächenwasser der angrenzenden Verkehrsflächen wird in diese Mulde eingeleitet und trägt somit zur Entlastung der Bahngleisunterführungen bei. Ergänzend wird die ökologische Vielfalt durch die Installation von Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse gefördert.

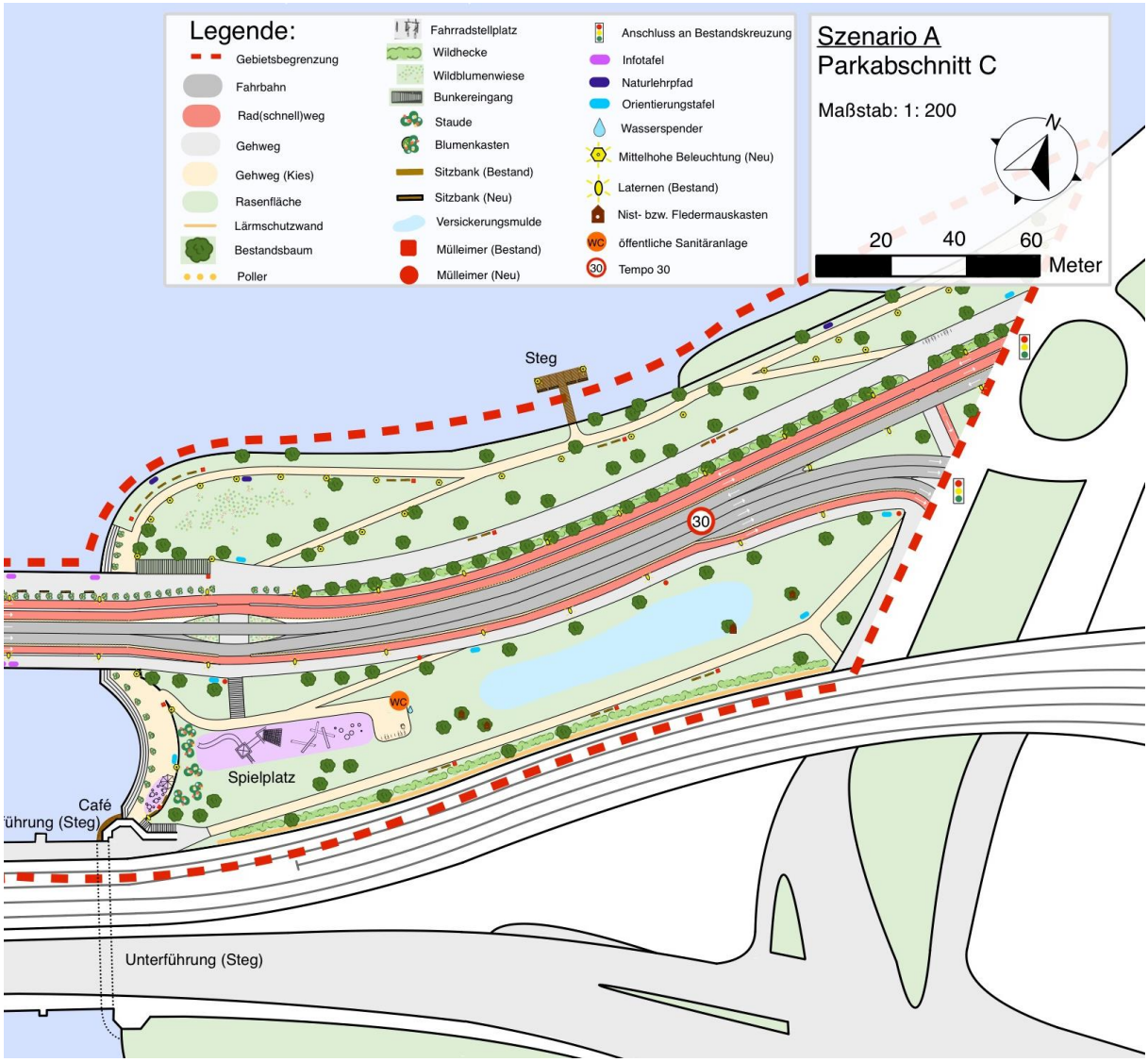

Abbildung 59: Szenario A Parkabschnitt C (Eigene Darstellung)

Parkabschnitt D wird gezielt darauf ausgerichtet, die Erlebbarkeit des Wassers als zentrales Gestaltungselement zu fördern. Hierzu ist die Errichtung eines Stegs geplant, der mit Sitzgelegenheiten ausgestattet ist und über die Uferkante hinaus in die Außenalster hineinragt. Ein Geländer am Steg verhindert eine Nutzung als Schwimmanlage und gewährleistet somit die notwendige Sicherheit. Entsprechend dem Beleuchtungskonzept im Parkabschnitt A ist die Installation einer mittelhohen Beleuchtung entlang des Uferweges vorgesehen. Die vorhandene Rampe zwischen Uferweg und Verkehrsfläche wird im Sinne der Barrierefreiheit überarbeitet und auf eine Länge von 89 m verlängert. Dabei wird die Rampe alle 6 m durch Zwischenpodeste mit einer Länge von 1,50 m unterbrochen. Der Stufenabgang zur Außenalster wird ebenfalls einer umfassenden Renovierung unterzogen und möglichst barrierearm gestaltet. Dies umfasst unter anderem eine gleichmäßige Stufenhöhe, die Installation von Handläufen sowie die Kennzeichnung der Stufenränder zur besseren visuellen Orientierung. Ergänzend wird ein neuer Weg

von der Kreuzung zum Ufer realisiert, der ebenfalls barrierearm ausgeführt wird. Fahrradabstellplätze werden an der Kreuzung eingerichtet. Zur ökologischen Aufwertung der Hangbereiche wird eine Blühwiese angelegt. Darüber hinaus ist die Einrichtung eines Naturlehrpfads vorgesehen, der über das Projektgebiet hinaus entlang des Alsterrundwegs geführt wird. An ausgewählten Stellen vermittelt dieser Lehrpfad Informationen zu lokalen Biotopen, Blühwiesen, Wildhecken sowie zur Vogelpopulation und dient somit der Förderung des Umweltbewusstseins und der Sensibilisierung für naturnahe Lebensräume.

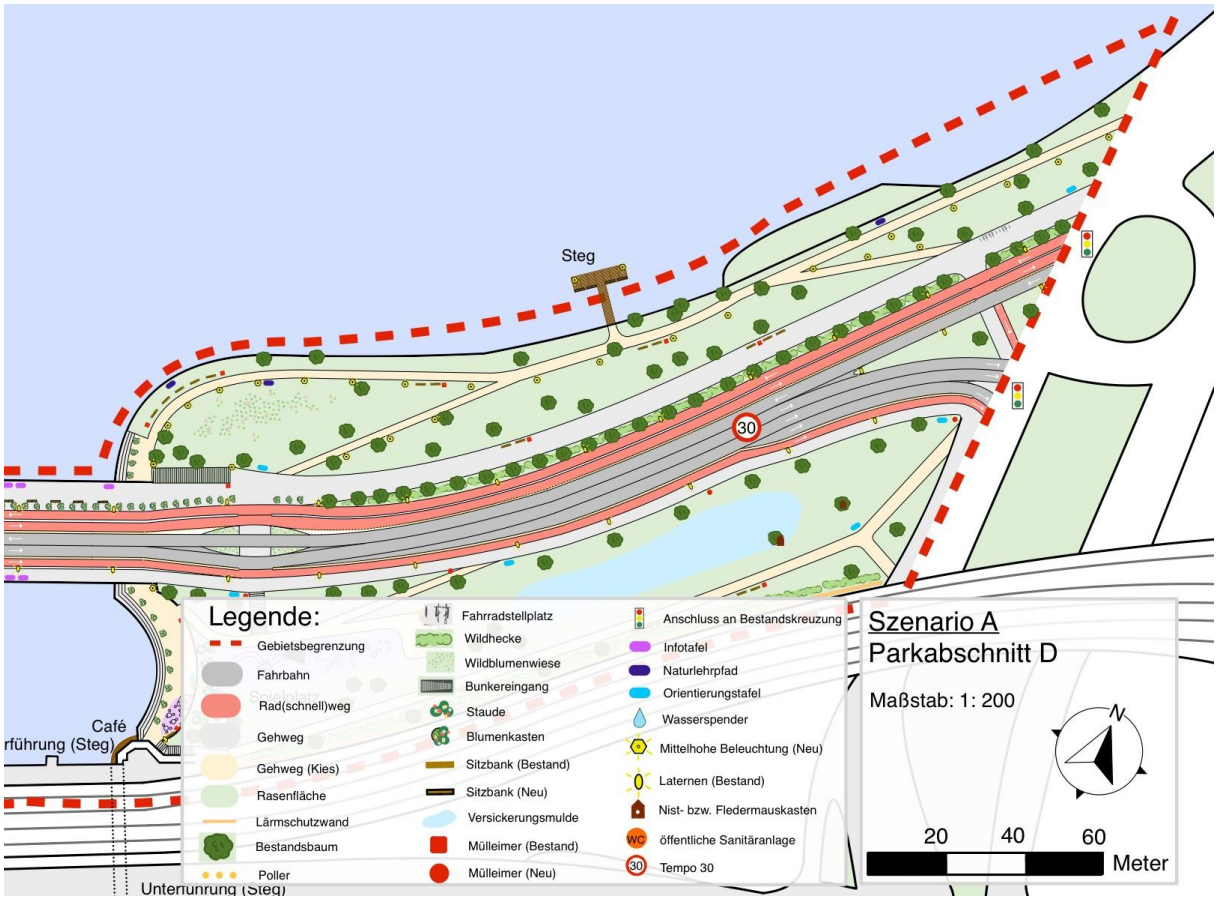

Abbildung 60: Szenario A Parkabschnitt D (Eigene Darstellung)

6.4.2 Szenario B

Im Szenario B wird der motorisierte Verkehr über die Lombardsbrücke geführt, wodurch im Projektgebiet eine zusammenhängende Parkfläche geschaffen wird. Dieser Bereich ist somit ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten. Ein Radschnellweg vernetzt dabei zentrale Verkehrsknotenpunkte wie den Hauptbahnhof, Dammtor sowie Freizeitrouten, wie den Außenalsterradweg. Über die Kennedybrücke sowie entlang der Parkabschnitte A und D wird der Radschnellweg beidseitig geführt. Die Zubringer- und Abbringerverbindungen Richtung Lombardsbrücke sind ausschließlich in eine Fahrtrichtung ausgelegt. Mit einer Breite von 2,30 m je Fahrtrichtung bieten die Radwege ausreichend Raum für sicheres Überholen. Zur Gewährleistung einer hohen Fahrqualität sind eine durchgehend hochwertige Oberflächenbeschaffenheit sowie eine kontinuierliche Beleuchtung vorgesehen. An den Parkeingängen Richtung Kreuzung werden Fahrradabstellplätze eingerichtet.

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit sowie die zusätzlichen Fußwegeverbindungen werden Szenario A entsprechend umgesetzt. Zusätzlich werden auf der ehemaligen Verkehrsfläche fünf neue Querverbindungen für den Fußverkehr angelegt, darunter eine Verbindung auf der Brücke, jeweils eine an den Stufenabgängen zur Alster sowie jeweils eine mittig in den

Parkabschnitten. Zur Gewährleistung eines sicheren Überquerens des Radwegs werden diese Querwege über eine Mittelinsel geführt. Die südliche Längsverbindung wird in Richtung Lombardsbrücke versetzt, um eine größere Fläche zwischen Rad- und Fußweg zu schaffen, die für alternative Nutzungen zur Verfügung steht. In Parkabschnitt C kommt ein zusätzlicher Spazierweg in der Senke hinzu. Auf der östlichen Seite des Rondells ist, symmetrisch zum westlichen Bereich, die Errichtung eines Fußgänger*innentunnels geplant. Durch den Einsatz von Lichtinstallationen sollen potenzielle Angsträume in beiden Tunneln effektiv gemindert werden. Die geplanten Wegeverbindungen sind in Abbildung 61 dargestellt. Die Installation von Orientierungstafeln an relevanten Wegekreuzungen verbessert zudem die Orientierung für ortsfremde Personen und erleichtert die Durchquerung des Gebiets.

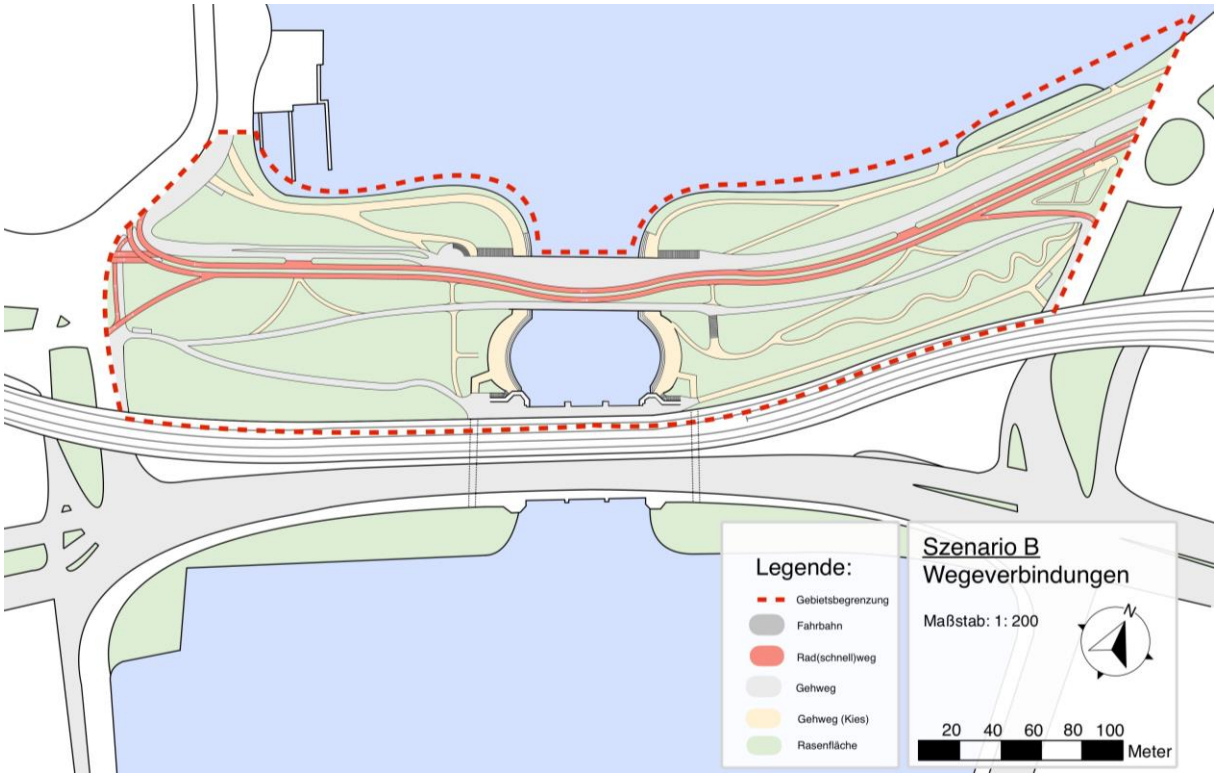

Abbildung 61: Wegeverbindungen (Eigene Darstellung)

Die Längsverbindungen über die Brücke sind durchgehend beleuchtet. Entlang der Wege an der Uferkante ist der Einsatz einer intelligenten Beleuchtung vorgesehen. Mülleimer werden an sämtlichen Aktivitätsbereichen sowie entlang der Fußwege in einem Abstand von höchstens 100 Metern angebracht.

Auf der Kennedybrücke sind darüber hinaus neue Aufenthaltsbereiche geplant, die zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen sollen. Analog zu einem begrünten Dach soll die Parkvegetation teilweise auf die Brückenfläche ausgeweitet werden. Im Mittelbereich der Brücke sind großflächige Staudenkästen in organischen Formen vorgesehen. Integrierte Sitzflächen sollen den Verweilkomfort wesentlich erhöhen. Ergänzend werden Informationstafeln installiert, welche zusätzliche Erläuterungen zur Aussicht sowie zu den historischen Wallanlagen vermitteln.

Abbildung 62: Neugestaltung der Kennedybrücke (Eigene Darstellung)

Im Parkabschnitt A ist in diesem Szenario anstelle eines Fitnessparks ein Stellplatz für einen Foodtruck vorgesehen. Dadurch wird sowohl Parkbesucher*innen als auch den Beschäftigten der angrenzenden Büros eine Möglichkeit zur Verpflegung geboten. Sitzgelegenheiten in der unmittelbaren Umgebung des Stellplatzes sowie entlang der Rundung der Uferkante bieten Möglichkeiten zum Verweilen und Ausruhen. Die Hangfläche wird durch die Anpflanzung einer Blühwiese ökologisch aufgewertet und trägt somit zur Erhöhung der Biodiversität bei.

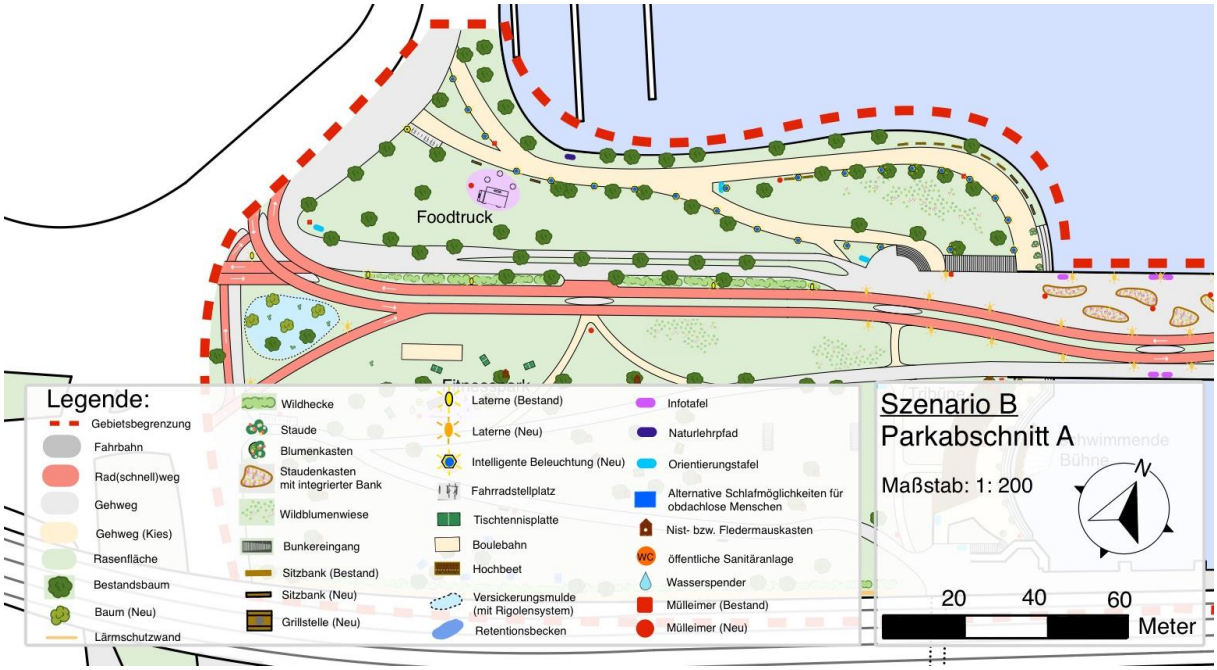

Abbildung 63: Szenario B Parkabschnitt A (Eigene Darstellung)

Das Rondell wird zu einem neuen, attraktiven Aufenthaltsort entwickelt, der sowohl Erholung als auch kulturelle Nutzung ermöglicht. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sind Blumenkästen entlang der Uferkante vorgesehen. Der westliche Hang wird in eine Sitztribüne mit integrierten Blumenkästen umgestaltet, welche sowohl als Verweilmöglichkeit als auch für öffentliche Veranstaltungen genutzt werden kann. Eine schwimmende Bühne, die zur Sitztribüne hin

ausgerichtet ist, eröffnet zusätzliche Möglichkeiten für kulturelle Veranstaltungen wie Freiluftkinos oder Konzerte. Das dort vorhandene Dampfbootwartehäuschen kann dabei für die Unterbringung von technischem Equipment beziehungsweise als Sanitäranlage für Veranstaltungen dienen. Zur Minimierung potenzieller Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs durch eine schwimmende Bühne wird angedacht, den Freizeitschiffsverkehr über das westliche Brückenjoch zu führen, während der motorisierte Schiffsverkehr das mittlere Brückenjoch nutzt. Analog zu Szenario A wird das östliche Dampfbootwartehäuschen für gastronomische Zwecke mit Außenbereichen genutzt sowie der östliche Hang mit Staudenbeeten bepflanzt.

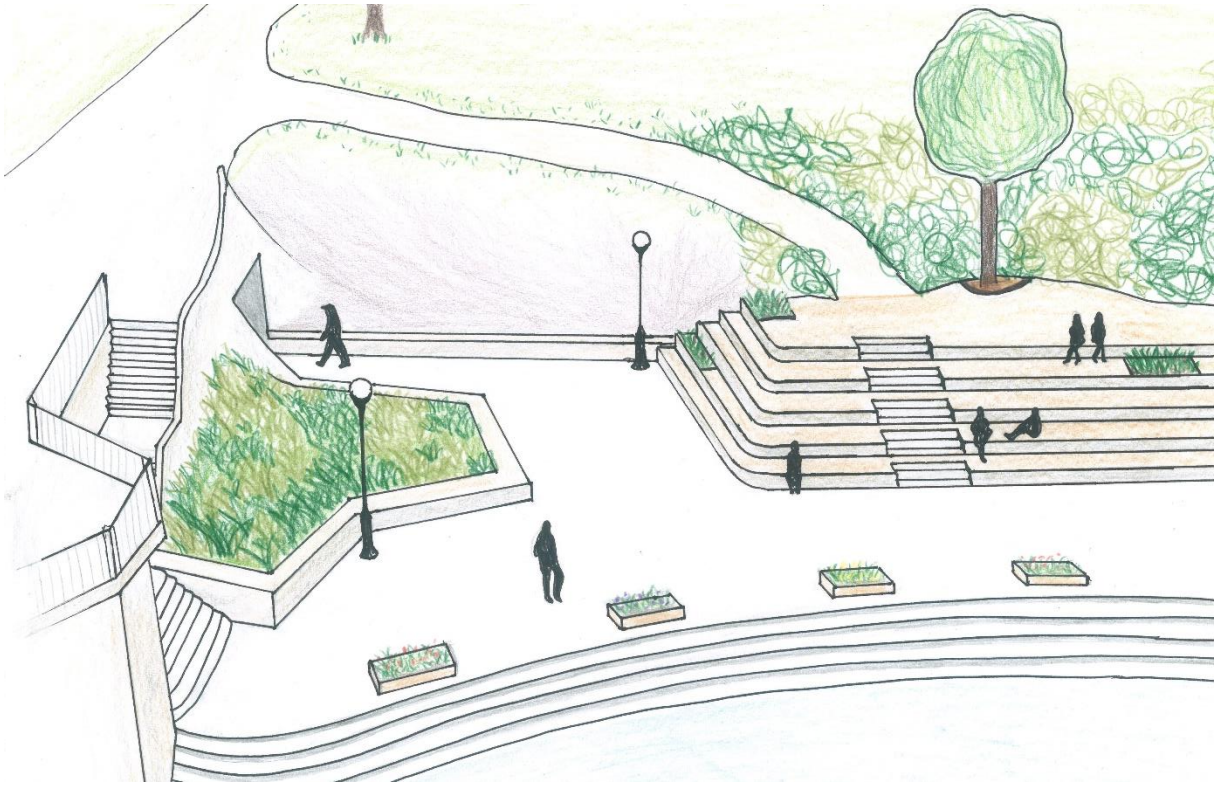

Abbildung 64: Neugestaltung des westlichen Rondells (Eigene Darstellung)

Parkabschnitt B wird durch die ehemaligen Verkehrsflächen erweitert. Infolgedessen entstehen Flächen, die für die Anlage eines Fitnessparks mit Tischtennisplatten sowie einer Boulespielfläche vorgesehen sind. Zusätzlich ist die Errichtung einer öffentlich zugänglichen Toilette geplant. Der Bereich zwischen den Radwegen fungiert als Versickerungsmulde. Sie wird mit einem Rigolensystem mit Bäumen und Stauden ausgestattet und dient der Reduzierung der Belastung der Bahngleisunterführungen durch Oberflächenwasser. Die verbleibenden Areale der ehemaligen Verkehrsfläche werden als Blühwiesen sowie Picknickbereiche gestaltet. Dabei wird bewusst auf die Pflanzung von Bäumen in diesem Abschnitt verzichtet, um auch in der kühleren Jahreszeit sonnige Aufenthaltsbereiche zu gewährleisten. Der bereits bestehende Parkabschnitt wird durch die Installation von Sitzgelegenheiten mit integrierten Grillmöglichkeiten aufgewertet. Um die Lärmbelastung durch den angrenzenden Schienenverkehr zu reduzieren, ist die Errichtung einer begrünten, 3 m hohen Lärmschutzwand entlang der Gleisanlagen vorgesehen. Zudem wird die bestehende, derzeit lückenhafte Heckenstruktur revitalisiert und verdichtet. Darüber hinaus werden in diesem Bereich Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse installiert. Vor dem Hintergrund der erwarteten Verdrängung obdachloser Personen infolge der erhöhten Nutzung des Rondells ist die Schaffung alternativer Schlafgelegenheiten im Parkabschnitt B geplant. Hierfür werden sogenannte „Little Homes" errichtet, die bedürftigen Personen eine temporäre und geschützte Unterkunft bieten.

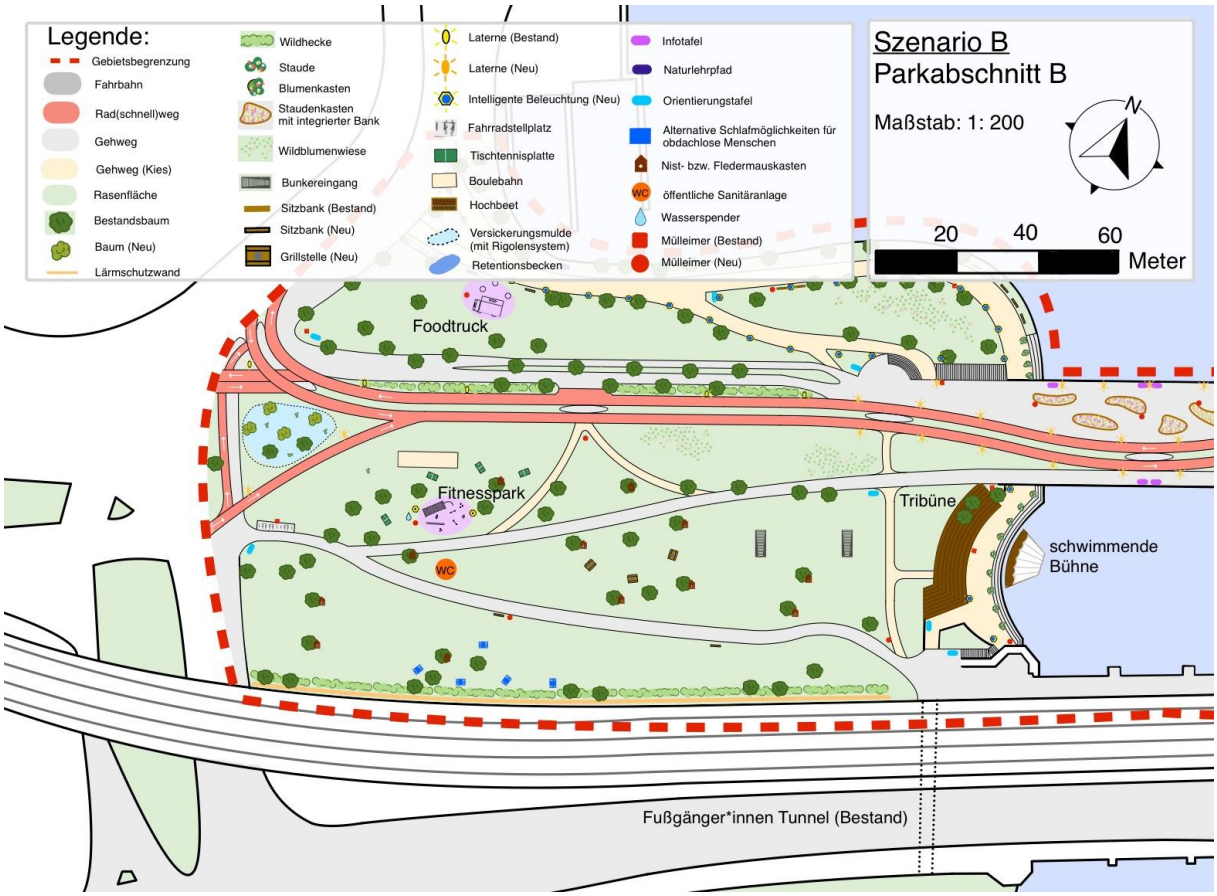

Abbildung 65: Szenario B Parkabschnitt B (Eigene Darstellung)

Auch Parkabschnitt C wird um die zuvor als Verkehrsflächen genutzten Flächen erweitert. Diese Erweiterung bietet Fläche für Picknick- und Blühwiesen sowie einen Spielplatz, der sich von den ehemaligen Verkehrsflächen bis in die Senke des Parkabschnitts erstreckt. Das abschüssige Gelände wird dabei als gestalterisches und spielerisches Element integriert, beispielsweise durch eine Rutsche, die den Hang hinabführt. Ein Teil des Spielplatzes ist als Regenspielplatz konzipiert und dient neben spielerischen Aspekten auch der Starkregenvorsorge. Ähnlich dem Regenspielplatz in Neugraben-Fischbek wird ein Retentionsbecken genutzt, um überschüssiges Niederschlagswasser zwischenzuspeichern und durch spezielle Spielgeräte als interaktives Spielelement nutzbar zu machen. Dadurch erhalten die Kinder die Möglichkeit, Wasser als natürliches Element unmittelbar zu erleben und spielerisch mit den Prozessen des Wasserkreislaufs in Kontakt zu treten. Ergänzend werden als Teil Spielplatzes Informationstafeln zum hydrologischen Kreislauf installiert, die Besucher*innen über die ökologische Funktion des Areals aufklären und das Bewusstsein für nachhaltige Wasserbewirtschaftung stärken (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 2025a). Im oberen Bereich des Spielplatzes sind eine öffentlich zugängliche Sanitäranlage sowie ein Trinkwasserbrunnen vorgesehen. Zum Schutz des Areals vor Schienenverkehrslärm wird analog zur Gestaltung von Parkabschnitt B eine Lärmschutzwand errichtet sowie die bestehende Heckenstruktur revitalisiert. Der Bereich in Richtung der angrenzenden Kreuzung ist für die Entwässerung der umliegenden Flächen vorgesehen. Hier werden mehrere kleine Retentionsbecken angelegt, die neben ihrer wasserwirtschaftlichen Funktion auch als gestalterisches Element dienen. Darüber hinaus werden in diesem Bereich Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse installiert.

Im Bereich zwischen den Radwegen wird ein Gemeinschaftsgarten angelegt. Dieser richtet sich insbesondere an Bewohner*innen des benachbarten Stadtteils St. Georg. Der

Gemeinschaftsgarten soll als identitätsstiftendes Element dienen und den sozialen Zusammenhalt innerhalb des Quartiers fördern.

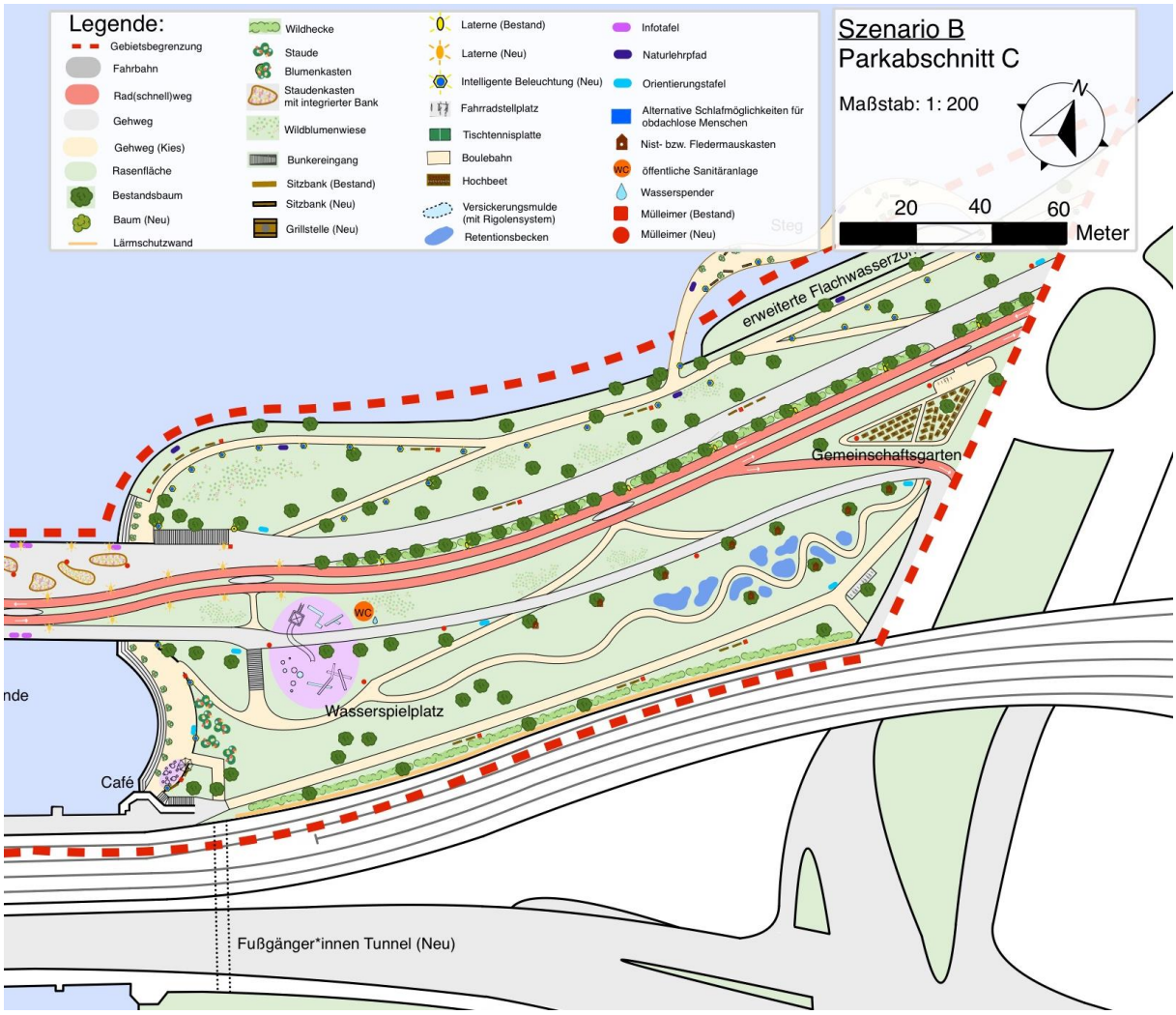

Abbildung 66: Szenario B Parkabschnitt C (Eigene Darstellung)

Analog zu Szenario A wird im Parkabschnitt D ein Steg errichtet, der die Erlebbarkeit der Außenalster verbessert. Dabei weist der Steg eine organischere, dem natürlichen Uferverlauf nachempfundene Form auf und schlängelt sich in einem Abstand von mehreren Metern entlang der Uferkante. Im Vergleich zu Szenario A ist vorgesehen, die Aufenthaltsfläche großzügiger zu gestalten und mit Sitzgelegenheiten und Blumenkästen auszustatten, um eine erhöhte Verweildauer und Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Ein Geländer wird installiert, um die Nutzung des Stegs als Schwimmanlage zu unterbinden und somit die Sicherheit der Nutzer*innen zu gewährleisten. Der zwischen Ufer und Steg gelegene Bereich wird als Flachwasserzone mit Schilfbepflanzung und Totholz gestaltet, um Lebensräume für die Wasservogelpopulation zu fördern.

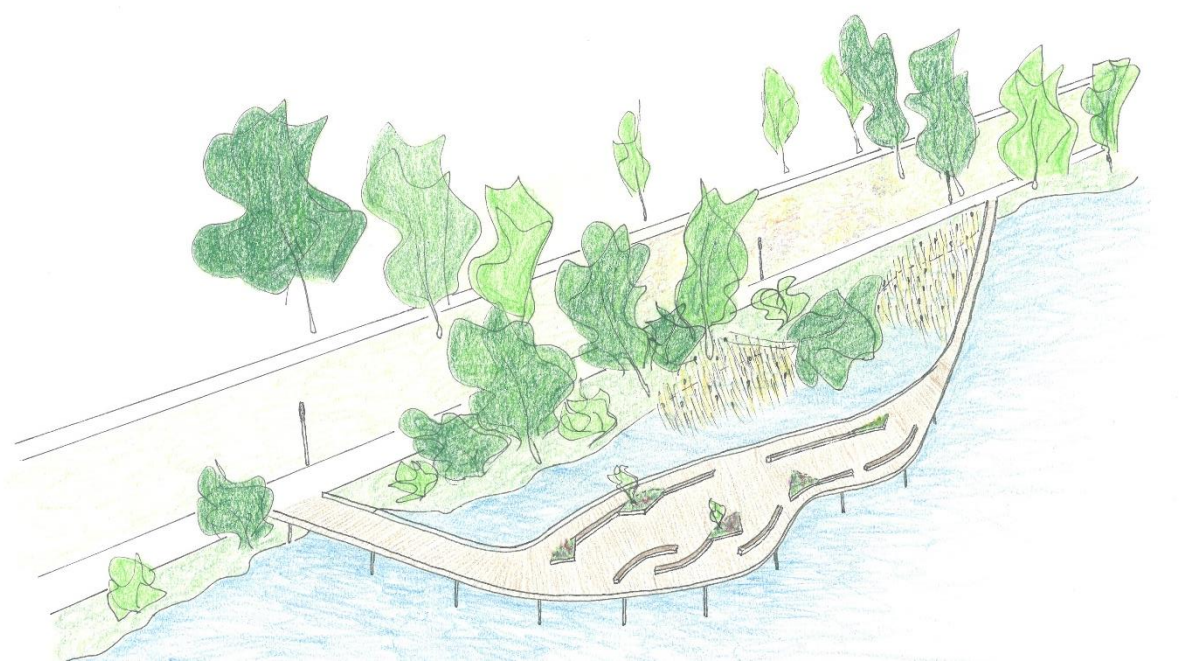

Abbildung 67: Realisierung eines Steges in Parkabschnitt D (Eigene Darstellung)

Die Hangbereiche in Parkabschnitt D werden durch die Anlage einer Blühwiese ökologisch aufgewertet. Entsprechend dem Konzept in Szenario A ist vorgesehen, einen Naturlehrpfad anzulegen, der das gesamte Gebiet sowie den Alsterrundweg durchzieht.

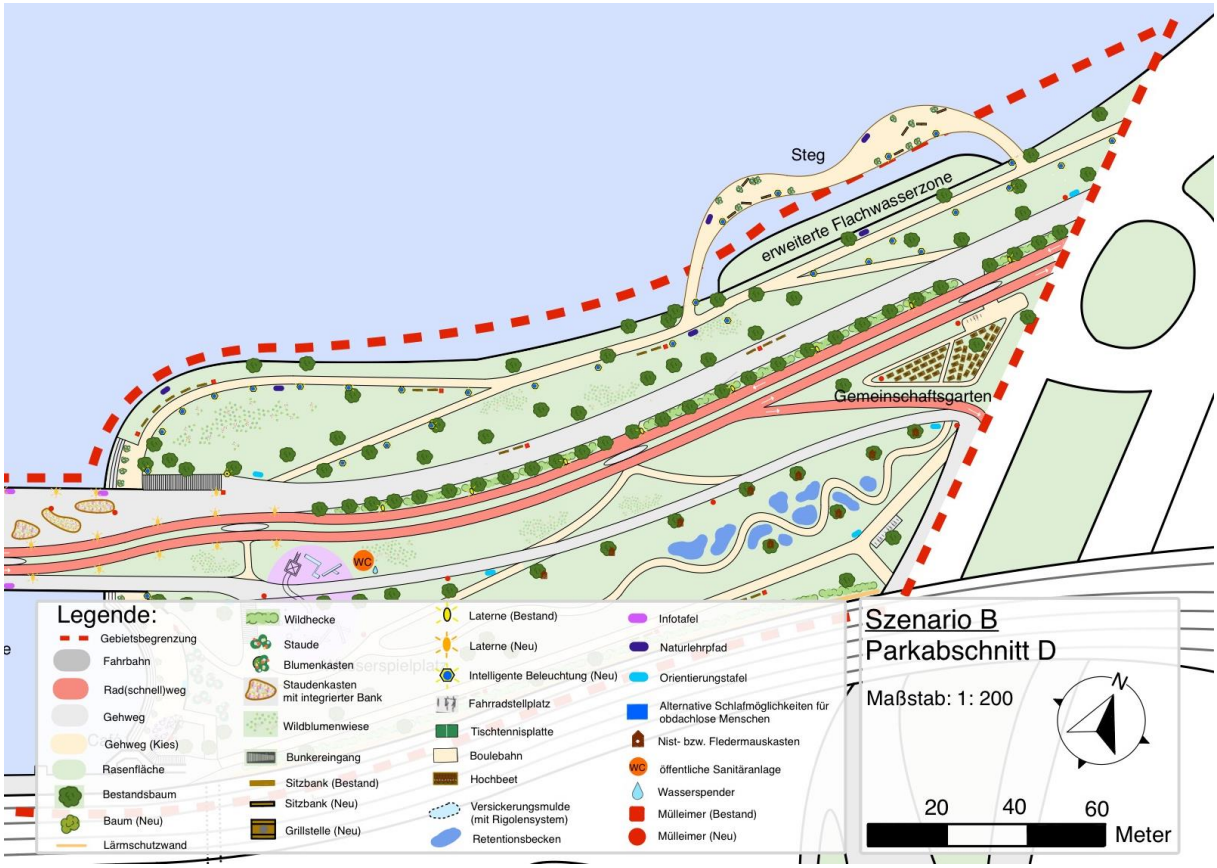

Abbildung 68: Szenario B Parkabschnitt D (Eigene Darstellung)

7 Diskussion

Im Projektgebiet existiert ein grundlegender funktionaler sowie räumlicher Konflikt zwischen Mobilitäts- und Aufenthaltsfunktion. Die Gestaltung der Kennedybrücke ist derzeit durch eine verkehrsorientierte Perspektive geprägt, bei der eine möglichst effiziente Verkehrsführung für MIV und Radverkehr im Vordergrund stehen. Infolgedessen erscheint das Projektgebiet durch die Straßenräume zerschnitten. Darüber hinaus schränkt der durch die Schienen und den motorisierten Verkehr verursachte Verkehrslärm die Aufenthaltsqualität erheblich ein. Dieser verkehrsorientierte Fokus steht zugleich in einem Spannungsfeld zu aktuellen stadt- und freiraumplanerischen Zielsetzungen. Diese streben Klimaanpassung, Förderung nachhaltiger Mobilität und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum an, auch wenn deren politische und gesellschaftliche Umsetzung nach wie vor mit Herausforderungen verbunden sind.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit diskutiert und die zugrunde liegenden Leitfragen beantwortet.

Wie können Place Identity und Aufenthaltsqualität im Projektgebiet unter Einbeziehung verschiedener Stakeholder*innen geschaffen werden?

Im Rahmen eines geführten Spaziergangs zum Projektgebiet wurde u.a. untersucht, welche Aspekte aus Sicht der Stakeholder*innen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen können. Auf Basis der gewonnenen Perspektiven und Vorschläge wurde ein Maßnahmenkatalog erstellt.

Es ist jedoch anzumerken, dass die Anzahl der befragten Personen mit 9 Teilnehmenden statistisch nicht repräsentativ ist und es sich hier um eine qualitative Inhaltsanalyse handelt. Darüber hinaus kamen einige Stakeholder*innen aus dem Bekanntenkreis der Verfasser*innen dieser Arbeit, weshalb die Stichprobe keinen repräsentativen Querschnitt der Gesellschaft darstellt. Vor diesem Hintergrund ist anzunehmen, dass die politische Akzeptanz bei einzelnen Themen – etwa der Reduzierung von Fahrspuren – innerhalb der befragten Gruppe ausgeprägter ist als im Durchschnitt der Gesamtbevölkerung.

In beiden Szenarien werden Maßnahmen umgesetzt, die ein deutliches Potenzial zur Steigerung der Aufenthaltsqualität besitzen und für einen attraktiveren Freiraum sorgen.

Durch neu geschaffene Überquerungsmöglichkeiten, wie etwa die Verkehrsinseln oder der Steg zur Binnenalster, sowie neue Beschilderung zur Orientierung, wird die freie Beweglichkeit innerhalb des Gebiets spürbar erleichtert. Gleichzeitig trägt die Einführung der Radschnellwege zur qualitativen Aufwertung der Velorouten bei. Der Verkehrslärm wird durch die Einführung einer Tempo-30-Zone und dem Wegfall von Spuren reduziert, ist jedoch nicht vollständig eliminiert. Dennoch entstehen neue lebendigere Orte, die verschiedene Menschengruppen anziehen und die Nutzungsvielfalt erhöhen, wie der Spielplatz, der Outdoor-Fitnesspark und das gastronomische Angebot. Darüber hinaus entsteht auch außerhalb dieser Angebote eine gesteigerte Aufenthaltsqualität, beispielsweise durch verbesserte Beleuchtung, aktive Grünpflege und erhöhte Sauberkeit. Außerdem wird die Biodiversität im Gebiet gesteigert. Durch die aufgewerteten Flächen wird ein höheres Besucher*innenaufkommen erwartet, was wiederum zur Minimierung potenzieller Angsträume beiträgt.

Insgesamt zeigt Szenario A, dass zielgerichtete, kleinere Interventionen die Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt deutlich verbessern können. Gleichzeitig bleiben die Maßnahmen in ihrer Wirkung begrenzt. Die räumliche Fragmentierung des Gebiets sowie die weiterhin präsente Verkehrsbelastung verhindern eine umfassende städtebauliche und freiraumplanerische Neuausrichtung.

Im Szenario B wird dagegen der MIV vollständig aus dem Projektgebiet ausgeschlossen, sodass eine erheblich größere, zusammenhängende Fläche entsteht, die eine umfassendere Neugestaltung ermöglicht. Das Projektgebiet wird lediglich durch den Radweg durchquert, entlang dessen in Abständen von etwa 30 Metern Überquerungsmöglichkeiten in Form von Verkehrsinseln vorhanden sind. Die Geräuschemissionen stammen ausschließlich von den Kreuzungen im westlichen und östlichen Bereich des Gebiets sowie von den angrenzenden Bahngleisen.

Neben dieser grundlegenden Veränderung bauen einzelne Maßnahmen auf den Ansätzen aus Szenario A auf. Orte mit besonderer Aufenthaltsqualität werden zusätzlich erweitert, unter anderem durch die Einrichtung eines zweiten gastronomischen Angebots, die Vergrößerung des Spielplatzes sowie die Integration eines Gemeinschaftsgartens. Darüber hinaus wird im zukunftsorientierten Szenario verstärkt blau-grüne Infrastruktur integriert. Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Brückenbereich, der durch einen Aufenthaltsbereich neugestaltet wird.

Insgesamt verdeutlicht Szenario B das Transformationspotenzial des Projektgebiets, wenn die verkehrlichen Rahmenbedingungen neu gedacht werden. So eröffnet sich die Möglichkeit, die Kennedybrücke und ihre angrenzenden Grünräume zu einem durchgehend nutzbaren, landschaftlich und sozial vernetzten Raum zu entwickeln.

Hinsichtlich Place Identity ist zu berücksichtigen, dass diese nicht vollständig planbar ist, sondern sich vielmehr im kontinuierlichen Prozess der Nutzung entwickelt. Voraussetzung hierfür ist insbesondere die Akzeptanz, Nutzung und emotionale Bindung durch die Adressat*innen des Raumes. Planerische Maßnahmen können somit fördernde Rahmenbedingungen für die Entstehung einer Place Identity schaffen, ihre tatsächliche Ausbildung bleibt jedoch ein sozialer und zeitlich offener Prozess. Es lässt sich jedoch festhalten, dass beide Szenarien eine gute Voraussetzung für die Entwicklung einer solchen Identität bieten, da bei der Planung die besondere Lage des Projektgebiets mitgedacht wird. Insbesondere das Szenario B, in dem eine Verkehrsfläche zugunsten eines Parks umgestaltet wurde, weist einen einzigartigen Charakter auf, der dem Ort eine besondere Identität verleiht. Auch die Aufwertung der Brücke zu einem Aufenthaltsbereich mit Ausblick zur Binnen- und Außenalster verstärkt den Bezug zu Hamburg. Es kann daher angenommen werden, dass sich hier eine stärkere Place Identity herausbilden könnte als im Szenario A.

Inwiefern lassen sich die Ansprüche und Bedürfnisse der Stakeholder*innen hinsichtlich der rechtlichen-planerischen, politischen und wirtschaftlichen Rahmen-bedingen in dem Projektgebiet umsetzen?

Durch die unterschiedliche Gewichtung der Bewertungskategorien bei der Abwägung der Maßnahmen (vgl. Kapitel 2) werden in den Szenarien A und B unterschiedliche Maßnahmen implementiert.

Im Szenario A wird dem rechtlich-planerischen Rahmen sowie der politischen und wirtschaftlichen Machbarkeit eine deutlich höhere Priorität eingeräumt als dem zeitlichen Rahmen und der Wirksamkeit der Maßnahmen. Die Umsetzung orientiert sich stark an bestehende Strukturen und begrenzten Ressourcen, um Kosten zu minimieren. So bleibt der Verkehrsraum erhalten, wird jedoch teilweise umfunktioniert: Die reduzierten Fahrbahnen werden als Radwege umgenutzt und mittels Poller vom MIV abgegrenzt. Aufgrund eines erhöhten Kostenaufwands wird auf eine Entsiegelung der Verkehrsflächen verzichtet. Im Szenario A wird das auf der Analyse der Ausgangssituation basierende Ziel, die vorhandenen Lücken im Grünen Ring zu schließen, deswegen nur eingeschränkt erreicht. Vorhandene Grünflächen werden jedoch für kostengünstige Klimaanpassungsmaßnahmen sowie für die Einrichtung von Spielplätzen, Sport- und Bildungsangeboten genutzt.

Anders sieht es beim zukunftsweisenden Szenario aus, bei dem die Reduktion des Verkehrsraums maßgebend ist. Dies liegt vor allem daran, dass in Szenario B die Wirksamkeit der Maßnahme im Fokus steht (Wirksamkeit 50%) während der monetären Seite (Wirtschaftliche Machbarkeit 10%) kaum Bedeutung zu kommt. Politisch und rechtlich legitime, aber kostenintensive Maßnahmen finden in diesem Szenario Anwendung und ermöglichen unter anderem mehr Klimaanpassung. Dieses Szenario bietet somit die Möglichkeit, verstärkt Schritte zu realisieren, bei denen im realen Kontext häufig Zurückhaltung zu beobachten ist. Die ehemaligen Verkehrsflächen werden weitestgehend entsiegelt und fügen sich damit in den grünen Ring ein. Sowohl die entsiegelten Flächen als auch die Grünflächen werden mit Klimaanpassungsmaßnahmen sowie Spielplätze und Sport- und Bildungsangebote belegt.

Welches städtebauliche Konzept resultiert aus den Ansprüchen und Rahmenbedingungen?

Aus der vorangegangenen Diskussion geht hervor, dass bestimmte planerische, politische sowie wirtschaftliche Faktoren die Umsetzung einzelner Maßnahmen erschweren. Vor diesem Hintergrund ist für das realitätsnahe Szenario ein Entwurf entstanden, der im Wesentlichen eine reduzierte Version des derzeit vorhandenen Verkehrsraums darstellt. Dabei behalten alle Verkehrsteilnehmer*innen weiterhin die Berechtigung, das Gebiet zu durchqueren - lediglich die Flächenverteilung zwischen MIV, Radverkehr, Fußverkehr und Grünflächen wird verändert. Zudem werden zusätzliche Angebote geschaffen, die bislang im Gebiet nicht vorhanden waren. Obwohl eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht wird, ist die Entstehung einer eigenständigen Place Identity weniger wahrscheinlich.

Im zukunftsweisenden Szenario wurde der MIV hingegen vollständig aus dem Projektgebiet ausgeschlossen, wodurch eine grundlegend neue Nutzung des Raumes ermöglicht wird. Die versiegelten Flächen werden auf ein Minimum reduziert, sodass der Raum eher als Park denn als Verkehrsfläche konzipiert ist. Die Freizeitangebote werden im Vergleich zum Szenario B noch einmal gesteigert, wodurch ebenfalls die Aufenthaltsqualität steigt. Die besondere Gestaltung des Projektgebiets verleiht dem Ort eine besondere Place Identity.

Folgende Punkte erfordern weiterhin eine vertiefte Untersuchung. Es ist zu analysieren, inwieweit die Einführung des Tempolimits und die Reduzierung der Fahrspuren durch das Verkehrsnetz kompensiert werden können und ob die erwartete Lärmreduktion tatsächlich eintreten wird. In dieser Arbeit wird angenommen, dass der MIV zukünftig in den Innenstädten zurückgehen wird. Sollte sich jedoch der politische Wille sowie die Bereitschaft der Bürger*innen dahingehend nicht entwickeln, erscheint insbesondere das Szenario B als eher schwer umzusetzen. Hier wäre eine andere Lösung zur Umleitung des Verkehrs notwendig.

Eine Umplanung der Kreuzungen westlich und östlich der Kennedybrücke sowie der darüberhinausgehenden Verkehrsführungen ist zudem notwendig, wurde im Rahmen dieser Arbeit jedoch aus zeitlichen Gründen nicht berücksichtigt. Des Weiteren stellt sich die technische Frage, ob die Statik der historischen Lombardsbrücke einer vollständigen Umlenkung des motorisierten Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, von der Kennedybrücke standhält, sofern letztere verkehrsfrei gestaltet wird. Die Studie der Uferbereiche zeigt außerdem, dass die Schifffahrt die Nutzung der Jochen kritisch sieht. Hier ist bei einer Umsetzung des Fußgänger*innenstegs und der schwimmenden Bühne mit Konflikten zu rechnen. Darüber hinaus gilt es zu untersuchen, wie sich der geplante Raum in das städtische Gefüge der Innenstadt einfügt und welche städtebauliche sowie gesellschaftliche Bedeutung ihm für Hamburg zukommt. Aufgrund der zentralen Lage des Projektgebiets und dessen Attraktivität kann sowohl für Einwohner*innen als auch für Tourist*innen von einer guten Integration ausgegangen werden. Das Projektgebiet ist

derzeit fußläufig von S- und U-Bahn erreichbar und verfügt über eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe. Dennoch wäre es sinnvoll, zu untersuchen, wie eine noch bessere Anbindung an das ÖPNV-Netz realisiert werden kann. Kritisch zu hinterfragen bleibt, inwieweit durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen eine Verdrängung obdachloser Menschen aus dem Gebiet vermieden werden kann. Obwohl mit der Einrichtung von „Little Homes" für obdachlose Personen im Szenario B erste Lösungsansätze vorliegen, wurden die sozialen Aspekte bislang unzureichend analysiert. Es bleibt daher fraglich, ob diese Angebote von den Betroffenen angenommen werden. Auch das Thema Angsträume wurde in dieser Arbeit nicht umfassend untersucht. Eine detaillierte Analyse potenziell entstehender Angsträume im Zusammenhang mit den Entwürfen wäre wünschenswert. Unabhängig vom gewählten Szenario erscheint eine umfassende Bürger*innenbeteiligung als unerlässlich, um die Akzeptanz und Qualität der Planung langfristig zu gewährleisten.

8 Fazit und Ausblick

Das Ziel der Arbeit ist es, die Kennedybrücke und die umliegenden Grünflächen zu einem multifunktionalen Raum umzugestalten. Dies konnte mittels Bestandsanalyse, Sammlung von potenziellen Maßnahmen (geführter Spaziergang), der Erstellung eines Maßnahmenkatalogs und dessen Auswertung in Form zweier Szenarien erreicht werden.

Aus der Bestandsanalyse sowie dem geführten Spaziergang lassen sich folgende zentrale Erkenntnisse ableiten: Der Verkehrslärm stellt das größte Hindernis für die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität im Projektgebiet dar. Die Parkabschnitte A und B wurden von den Stakeholder*innen vergleichsweise positiv bewertet, während die Abschnitte C und D als weniger attraktiv gelten. Die Wegeverbindungen für den Fußverkehr sind teilweise unzureichend, nicht barrierefrei oder werden als Angsträume empfunden. Das Rondell zeichnet sich durch seine Lage zwischen Binnen- und Außenalster sowie seine charakteristische runde Form als potenziell attraktiver Ort aus. Die Aufenthaltsqualität und Place Identity des Gesamtgebiets sind als unzureichend ausgeprägt zu bewerten.

Anhand dieser Erkenntnisse wurden zwei Entwürfe entwickelt, welche weitestgehend die Anforderungen an einen multifunktionalen Raum erfüllen, sich aber in ihrer räumlichen und gestalterischen Tiefe unterschieden.

Die geplanten Klimaanpassungsmaßnahmen in beiden Szenarien unterstützen die Wasserrückhaltung, Grundwasserneubildung sowie die Speicherung von Treibhausgasen sowohl im Projektgebiet als auch stadtweit. Zudem tragen sie zur Minderung der Hitze, zur Verbesserung der Luftqualität und zur Förderung der Biodiversität bei. Insbesondere in Szenario B bietet sich die Möglichkeit, die Natur aktiv zu erleben und durch Gemeinschaftsgärten sowie einen Naturlehrpfad vertiefte Einblicke in ökologische Zusammenhänge zu gewinnen.

Im Projektgebiet werden in beiden Varianten Erholungs-, Spiel- und Sportflächen geschaffen, die soziale Kontakte fördern. Szenario B bietet jedoch ein umfangreicheres und abwechslungsreicheres Angebot. Einige Bereiche ermöglichen eine multifunktionale Nutzung, wie beispielsweise die Tribüne im Rondell, die sowohl als Sitzgelegenheit als auch als Veranstaltungsort dient.

Die Entwürfe fördern die Mobilitätswende, indem die Velorouten ausgebaut werden und der MIV eine untergeordnete Rolle spielt.

Sowohl Szenario A als auch Szenario B stellen eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation dar und tragen in einem multifunktionalen Raum zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität bei. Allerdings verdeutlicht der Vergleich, dass planerische, wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen entscheidend darüber bestimmen, in welchem Umfang solche Maßnahmen tatsächlich realisiert werden können.

Im direkten Vergleich beider Szenarien wird der Entwurf des Szenario B zur Umsetzung empfohlen, da er nicht nur die meisten Wünschen und Ansprüchen der Steakhol-der*innen genügt und die Aufenthaltsqualität deutlich steigert, sondern auch das Potential zur Entstehung einer prägenden Place Identity hat. Zwar basiert das Szenario B auf vereinfachten Rahmenbedingungen und setzt ein hohes Maß an politischem Willen und Investitionsbereitschaft voraus, dennoch verdeutlicht es, dass gerade solch ambitionierte Projekte notwendig sind, um langfristig eine nachhaltige, klimaangepasste und sozial gerechte Stadtentwicklung zu ermöglichen

Die Untersuchung zeigt, dass die Kennedybrücke und die umliegenden Grünflächen über ein bislang ungenutztes Potential verfügen, einen identitätsstiftenden und zukunftsorientierten Stadtraum zu bilden. Solche Orte gewinnen angesichts des Klimawandels und des steigenden Nutzungsdrucks auf urbane Räume an Relevanz. Zukünftig ist es entscheidend, ähnliche Räume in der Stadt zu identifizieren und diese in multifunktionale Räume zu transformieren. Dabei

sollten ökologische, funktionale und soziale Aspekte der Raumgestaltung miteinander vereint werden. Auf diese Weise werden die Städte auf die Herausforderungen des Klimawandels vorbereitet und die Lebensqualität der darin lebenden Menschen langfristig gesichert.

9 Literaturverzeichnis

Alster-Touristik (2025): Alsterrundfahrt. Online verfügbar unter https://alstertouristik.de/rundfahrten/alsterrundfahrt/, zuletzt aktualisiert am 18.06.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

Arup Deutschland GmbH (Hg.) (2023): Beschleunigung des Lärmsanierungsprogramms und Weiterentwicklung des Lärmschutzes an der Schiene. Schlussbericht. Online verfügbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/studie-laermschutz-an-der-schiene.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 26.07.2025.

Bebauungsplan. Rotherbaum 26. Bezirk Eimsbüttel (1990): Freie und Hansestadt Hamburg. Online verfügbar unter https://daten-hamburg.de/infrastruktur_bauen_wohnen/bebauungsplaene/pdfs/bplan/Rotherbaum26.pdf.

Bebauungsplan. St. Georg 30 (1985): Freie und Hansestadt Hamburg. Online verfügbar unter https://daten-hamburg.de/infrastruktur_bauen_wohnen/bebauungsplaene/pdfs/bplan/StGeorg30.pdf.

Begehung (2025), 16.04.2025.

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (2019): Zentren - Raum für urbanes Leben! Zentrenkonzept. Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/155602/1417a987d1dcaa913e95548fb7edc09c/hamburger-zentrenkonzept-data.pdf, zuletzt geprüft am 11.05.2025.

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (2020a): Binnenalster - Studie zur Nutzbarkeit der Uferbereiche. Hg. v. Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-stadtentwicklung-und-wohnen/aktuelles/pressemeldungen/2020-08-27-bsw-behoerde-legt-binnenalsterstudie-vor-517622, zuletzt geprüft am 11.05.2025.

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hg.) (2020b): Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt. Hamburger Maß. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/155500/7fa8431ded0807cf527ead4b27acb6fc/d-hamburger-mass-leitlinien-zur-lebenswerten-kompakten-stadt-data.pdf, zuletzt geprüft am 02.09.2025.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (2020): Hamburgisches Klimaschutzgesetz. HmbKliSchG. Online verfügbar unter https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/jlr-KlimaSchGHA2020rahmen, zuletzt geprüft am 09.10.2025.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (2023): Zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplans. KliPla. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/169140/4c902bd7090a09f16a600091cfc7a110/d-zweite-fortschreibung-hamburger-klimaplan-data.pdf.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (2024a): Klimaschutzstärkungsgesetz. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/klima/klimaschutz-klimaplan/hamburgischesklimaschutzgesetz-169178, zuletzt geprüft am 09.10.2025.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (Hg.) (2024b): Lärmaktionsplan für Hamburg (Vierte Stufe). Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Hamburg (Dritte Stufe). Online verfügbar unter

https://laermaktionsplan.beteiligung.hamburg/drupal/sites/default/files/2024-08/fortschreibung-lap--vierte-stufe-.pdf, zuletzt geprüft am 26.07.2025.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (Hg.) (2025a): Deutschlands erster Regenspielplatz - RISA Hamburg. Online verfügbar unter https://www.risa-hamburg.de/projekte/projekte-detail-ansicht/regenspielplatz-fischbeker-holtweg, zuletzt aktualisiert am 08.10.2025, zuletzt geprüft am 08.10.2025.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (2025b): Hamburgs Grüne Ringe. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/hamburgs-gruen/gruenes-netz/die-gruenen-ringe-280590, zuletzt aktualisiert am 14.05.2025, zuletzt geprüft am 14.05.2025.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (Hg.) (2025c): Klimastraßen im grünen Netz Hamburg. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/1057572/2d9e5a287adedb9faa19dbc1b1f8acf7/klimastrassen-im-gruenen-netz-hamburg-klein-data.pdf.

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (2025d): Versickerungspotentialkarte. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/wasser/grundwasser/versickerungspotentialkarte-168928, zuletzt aktualisiert am 14.05.2025, zuletzt geprüft am 14.05.2025.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Hg.) (2017): ReStra. Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/193072/2f5b32c98d93dd2d16139f673f8028ab/restra-data.pdf, zuletzt geprüft am 10.07.2025.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Hg.) (2022): Bündnis für den Rad- und Fussverkehr. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/233614/40417eb3855b4b87e1c483938a2c3e7a/2022-12-29-bvm-buendnis-download-1--data.pdf, zuletzt geprüft am 02.09.2025.

Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation (2025): Fernweh? In der Metropolregion ganz nah. Online verfügbar unter https://metropolregion.hamburg.de/wirtschaft-wissenschaft/branchen/tourismuswirtschaft-12728#:~:text=J%C3%A4hrlich%20besuchen%20rund%20198%20Millionen,j%C3%A4hrlich%20rund%20111%20Millionen%20Tagesg%C3%A4ste, zuletzt geprüft am 08.10.2015.

Benjamin Buchholz (2025): Obdachlose unter der Kennedybrücke vertrieben. Online verfügbar unter https://www.hinzundkunzt.de/obdachlose-unter-der-kennedybruecke-vertrieben/, zuletzt aktualisiert am 08.10.2025, zuletzt geprüft am 08.10.2025.

Bezirksamt Hamburg-Nord (2025): Außenalster. Harvestehude/Rotherbaum. Hg. v. hamburg.de. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/hamburgs-gruen/parkanlagen/aussenalster3-274854, zuletzt geprüft am 11.05.2025.

bremen.de (Hg.) (2016): Kosten verschiedener kleiner Baumaßnahmen (z.T. ohne Unterhaltungs- und/oder Betriebskosten). Online verfügbar unter https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/Anlage%202%20-%20Kosten%20kleiner%20Bauma%C3%9Fnahmen.pdf, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2023): Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz. Kabinettsbeschluss vom 29. März 2023. Online verfügbar unter

https://www.bundesumweltministerium.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/ank_publikation_bf.pdf#page=46https://www.bundesumweltministerium.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/ank_publikation_bf.pdf#page=46, zuletzt geprüft am 08.10.2025.

Bundesministerium für Verkehr (Hg.) (1998): Lärmschutz im Verkehr. Technische und rechtliche Grundlagen, Lärmschutzmaßnahmen, Gesetze und Verordnungen. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/pdfs/bmvinfo2.pdf, zuletzt geprüft am 04.08.2025.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, vom 2018. Fundstelle: VKBl 2018 Nr. 24, S. 858. Online verfügbar unter https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_06122018_E125185710.htm, zuletzt geprüft am 26.07.2025.

Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (1998): Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm. TA Lärm. Fundstelle: GMBl 1998 Nr. 26, S. 503. Online verfügbar unter https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26081998_IG19980826.htm, zuletzt geprüft am 23.07.2025.

Bundestag (2025): Baugesetzbuch. BauGB. Online verfügbar unter https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/BJNR003410960.html#BJNR003410960BJNG000404116, zuletzt geprüft am 14.10.2025.

Bündnis 90 die Grünen und SPD Hamburg (Hg.) (2025): HAMBURG VEREINT. MIT HERZ UND VERSTAND. Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 23. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/1055734/78e4cf401ff08471bf819b55f165e93d/d-koalitionsvertrag-data.pdf, zuletzt geprüft am 05.08.2025.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2022): Schriftliche Kleine Anfrage der Abgeordneten Ralf Niedmers und Dennis Thering (CDU) vom 26.08.22 und Antwort des Senats. Widersinnige Planungen auf der Rodigallee - vorprogrammiertes Verkehrschaos? Hg. v. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg. Online verfügbar unter https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/80901/widersinnige_planungen_auf_der_rodigallee_vorprogrammiertes_verkehrschaos_ii.pdf, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

cambio (Hg.) (2025): Unsere Stationen. Online verfügbar unter https://www.cambio-carsharing.de/stationen, zuletzt aktualisiert am 07.08.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

CarlundCarla.de (Hg.) (2025): Transporter und Kleinbus mieten in Hamburg. Online verfügbar unter https://carlundcarla.de/transporter-mieten-hamburg, zuletzt aktualisiert am 07.08.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

DB (Hg.) (2024): Abfahrt Hamburg Dammtor. Online verfügbar unter https://www.bahnhof.de/downloads/schedule/Regeltafel_2513.pdf, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

Deutscher Städtetag (2021): Deutschland braucht gute Alternativen zum Auto. Hg. v. Deutscher Städtetag. Online verfügbar unter https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2021/deutschland-braucht-gute-alternativen-zum-auto, zuletzt geprüft am 14.10.2025.

Die Bahn (Hg.) (2007): Lärmschutzanlagen an Eisenbahnstrecken. Richtlinie (804.550). Online verfügbar unter https://www.better-cities.eu/bulletin/wp-content/uploads/2014/08/6_8_1_Ril-804.5501Gesamt.pdf, zuletzt geprüft am 23.07.2025.

DWD (2021): Klimareport Hamburg. Fakten bis zur Gegenwart – Erwartungen für die Zukunft. Hg. v. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft und Deutscher Wetterdienst. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/169398/d44fbb9879c5c8eb0d4c96b06936810c/d-kimareport-hamburg-dwd-data.pdf, zuletzt geprüft am 13.10.2025.

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (2025): Fachbegriffe. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirke/bezirksamt-eimsbuettel/fachbegriffe-852190, zuletzt geprüft am 08.10.2025.

Fendrich, Lothar (Hg.) (2007): Handbuch Eisenbahninfrastruktur. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg. Online verfügbar unter http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-epflicht-1591173.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen. (inklusive R-FGÜ 2001). Ausg. 2002. Köln: FGSV-Verl. (FGSV, 288). Online verfügbar unter https://www.fgsv-verlag.de/efa, zuletzt geprüft am 02.09.2025.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RASt 06. Ausg. 2006. Köln: FGSV-Verl. (FGSV, 200).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. Ausg. 2010. Köln (FGSV R2 - Regelwerke, FGSV-284).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete. ESG. Ausg. 2011. Köln (FGSV 230).

Freie und Hansestadt Hamburg (Hg.) (1997): Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm. Gemeinsamer Erläuterungsbericht. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/281004/d25af6389929275cbc75e5e8d1772bf7/erlaeuterungsbericht-landschaftsprogramm-data.pdf, zuletzt geprüft am 02.09.2025.

Freie und Hansestadt Hamburg (2011): Verordnung über den Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 47/Neustadt 49.

Freie und Hansestadt Hamburg (Hg.) (2024): Landschaftsprogramm. (Kartenblätter 1:20.000). Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/281110/08119f694e915dc79bc92395ce73b42f/das-landschaftsprogramm-20000-data.pdf, zuletzt geprüft am 02.09.2025.

Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (Hg.) (2025): Geoportal Hamburg. Online verfügbar unter https://geoportal-hamburg.de/, zuletzt geprüft am 11.05.2025, Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 - www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Google Maps (2025): Google. Online verfügbar unter https://www.google.com/maps/, zuletzt geprüft am 02.09.2025.

Gotsch, Karl (2025): Brücken-Lexikon. Kennedybrücke. Online verfügbar unter https://www.karl-gotsch.de/Album/Hamburg.htm, zuletzt aktualisiert am 08.11.2025, zuletzt geprüft am 08.11.2025.

Greiffenhagen, Sylvia; Neller, Katja (Hg.) (2005): Praxis ohne Theorie? Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Grube, Michael (2025): Hamburg, Tiefbunker Kennedybrücke. Online verfügbar unter https://www.geschichtsspuren.de/component/fabrik/details/6/685-hamburg-tiefbunker-kennedybruecke.html, zuletzt aktualisiert am 08.10.2025, zuletzt geprüft am 08.10.2025.

Hamburg Tourismus GmbH (Hg.) (2025): Lombardsbrücke. Online verfügbar unter https://www.hamburg-tourism.de/sehen-erleben/hamburg-maritim/lombardsbruecke/, zuletzt geprüft am 11.05.2025.

Hamburg Wasser (Hg.) (2025): Gewässerschutz. Online verfügbar unter https://www.hamburgwasser.de/umwelt/wasserschutz/gewaesserschutz, zuletzt aktualisiert am 07.08.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

hamburg.de (Hg.) (2025a): Baden in der Alster - bitte nicht! Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/barrierefrei/gebaerdensprache/freizeit/dgs-baden-in-der-alster-575682, zuletzt aktualisiert am 07.08.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

hamburg.de (Hg.) (2025b): Durch Fleete, Kanäle und Flüsse streifen. Entdecken Sie Hamburg vom Wasser aus – hier können Sie sich das passende Wasserfahrzeug dafür ausleihen. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/freizeit/aktivitaeten/kanufahren/kanuverleihe-in-hamburg, zuletzt aktualisiert am 07.08.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

Hamburger Hochbahn (Hg.) (2025): Autonome On-Demand-Shuttles. HOCHBAHN bringt autonomes Fahren nach Hamburg. Online verfügbar unter https://www.hochbahn.de/de/projekte/autonomer-busverkehr/alike, zuletzt aktualisiert am 07.08.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

Hamburger Senat (2023): Strategie Mobilitätswende. Hg. v. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/1008402/b3adce278907c43e0d7f25d7f5960665/broschuere-zur-strategie-mobilitaetswende-data.pdf, zuletzt geprüft am 02.09.2025.

Hamburger Senat (2025): Klimaanpassungsstrategie. Strategie zur Anpassung Hamburgs an den Klimawandel. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/1023070/d91af265423c662f23accb68a6b712b0/d-klimaanpassungsstrategie-data.pdf.

Hamburger Verkehrsverbund (2025): Linienfahrplan. Online verfügbar unter https://www.hvv.de/de/linienfahrplan, zuletzt aktualisiert am 07.08.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

Hardinghaus, Michael; Cyganski, Rita; Wolf, Christian; Heldt, Benjamin; Pfeifer, Friederike; Bohle, Wolfgang; Gündel, Detlev (2022): Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen. Abschlussbericht. Hg. v. Umweltbundesamt. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/29_08_2023_texte_121_2023_muv_abschlussbericht_final.pdf, zuletzt geprüft am 25.07.2025.

IPCC (2023): Climate Change 2022 – Impacts, Adaptation and Vulnerability: Cambridge University Press.

Lärmschutz an Schienenwegen. Stand und aktuelle Entwicklungen (2013). Hamburg: DVV Media Group Eurailpress (ETR digital collection, 2013, Oktober). Online verfügbar unter https://www.heringinternational.com/fileadmin/media/archive1/downloads/presseberichte/2013-10_-_ETRdigital_-_Laermschutz.pdf, zuletzt geprüft am 23.07.2025.

Moia (Hg.) (2025): Servicegebiet (Hamburg). Online verfügbar unter https://help.moia.io/hc/de/articles/360000988738-Servicegebiet-Hamburg, zuletzt aktualisiert am 07.08.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

Mosshammer, Lina (2023): Tempo 30 für mehr Lebensqualität umsetzen. Hg. v. Mobilität mit Zukunft. Online verfügbar unter https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2023/Tempo%2030%20f%C3%BCr%20mehr%20Lebensqualit%C3%A4t%20umsetzen/VC%C3%96-Factsheet%20Tempo%2030%20f%C3%BCr%20mehr%20Lebensqualit%C3%A4t%20umsetzen.pdf, zuletzt aktualisiert am 12.04.2023, zuletzt geprüft am 02.09.2025.

NABU (2025): Wassersportbegeisterte aufgepasst: Bitte Rücksicht auf Brutvögel nehmen. Hg. v. Naturschutzbund Deutschland e.V. Online verfügbar unter https://hamburg.nabu.de/tiere-und-pflanzen/vogelschutz/33342.html, zuletzt aktualisiert am 14.05.2025, zuletzt geprüft am 14.05.2025.

Pachauri, R. K.; Mayer, Leo (Hg.) (2015): Climate change 2014. Synthesis report. Unter Mitarbeit von R. K. Pachauri und Leo Mayer. Intergovernmental Panel on Climate Change. Geneva, Switzerland: Intergovernmental Panel on Climate Change.

peutz consult (Hg.) (2016): Kosten-Nutzen-Analyse zu Schallschutzmaßnahmen. Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung des Rhein-Ruhr-Express, PFA 2.1 (Düsseldorf). Online verfügbar unter https://www.rheinruhrexpress.de/files/page/02_vor_ort/04_duesseldorf/PFA_2_1/pdf/Unterlage-16-4-1-Bericht-Kosten-Nutzen-Analyse.pdf, zuletzt geprüft am 26.07.2025.

Port of Hamburg (Hg.) (2016): Deutsche Bahn setzt die Lärmsanierungsmaßnahmen in Hamburg fort: Bau einer Lärmschutzwand in Hamburg-Veddel. Online verfügbar unter https://www.hafen-hamburg.de/de/presse1/news/deutsche-bahn-setzt-die-laermsanierungsmassnahmen-in-hamburg-fort-bau-einer-laermschutzwand-in-hamburg-veddel-34704/, zuletzt aktualisiert am 05.08.2025, zuletzt geprüft am 05.08.2025.

Presse, Philipp; Rütz, Fabian (2024): Verkehrswende Düsseldorf. Strategisches Straßennetz und Potenziale zur Verkehrsberuhigung. Hg. v. Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf. Online verfügbar unter https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/6239812/0e81266d39b24ea4b2eff6e595b75dc3/studie-kernstrassennetz-2024-data.pdf, zuletzt geprüft am 06.07.2025.

Reckter, Bettina (2022): Bahn: Trassen sollen grüner werden – durch Pflanzen auf den Lärmschutzwänden. In: *VDI Verlag GmbH*, 16.12.2022. Online verfügbar unter https://www.vdi-nachrichten.com/technik/umwelt/bahn-trassen-sollen-gruener-werden-durch-pflanzen-auf-den-laermschutzwaenden/, zuletzt geprüft am 23.07.2025.

Richard, Jochen; Mazur, Heinz; Lauenstein, Dirk (2015): Handbuch Lärmaktionspläne. Handlungsempfehlungen für eine lärmmindernde Verkehrsplanung. Hg. v. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_81_2015_handbuch_laermaktionsplaene.pdf, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

Richter, Myriam (2016): Stadt - Mann - Universität. Hamburg, Werner von Melle und ein Jahrhundert-Lebenswerk. Hamburg: Hamburg University Press (Mäzene für Wissenschaft), zuletzt geprüft am 11.05.2025.

Schrey & Veit (2025): Schienenstegdämpfer. Innovative Lärmminderung an Schienenwegen. Online verfügbar unter https://sundv.de/wp-content/uploads/2023/05/SV_Schienenstegabsorber_de_27-08-18.pdf, zuletzt geprüft am 29.08.2025.

STADTpsychologie (2023): Der Empirische Stadtspaziergang – ESP. Hg. v. STADTpsychologie. Online verfügbar unter https://stadtpsychologie.at/wp-content/uploads/2023/09/ESP-

Empirischer-Stadtspaziergang-%C2%A9STADTpsychologie-15.9.23.pdf, zuletzt geprüft am 08.10.2025.

Streetmix (Hg.) (2025): Unbenannte Straße. Online verfügbar unter https://streetmix.net/-/3135004, zuletzt aktualisiert am 09.10.2025, zuletzt geprüft am 09.10.2025, Licensed under Creative Commons or AGPL license - https://streetmix.net/.

Verkehrsshop.de (Hg.) (2025): Stahlpoller. Online verfügbar unter https://www.verkehrs-shop.de/preise-kaufen/stahlpoller/, zuletzt aktualisiert am 29.08.2025, zuletzt geprüft am 29.08.2025.

vhh.mobility (Hg.) (2025): hvv hop - On-Demand Shuttle. Online verfügbar unter https://vhh-mobility.de/hop/, zuletzt aktualisiert am 16.07.2025, zuletzt geprüft am 07.08.2025.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan. Rotherbaum 40 (2017): Freie und Hansestadt Hamburg. Online verfügbar unter https://daten-hamburg.de/infrastruktur_bauen_wohnen/bebauungs-plaene/pdfs/bplan/Neustadt40.pdf.