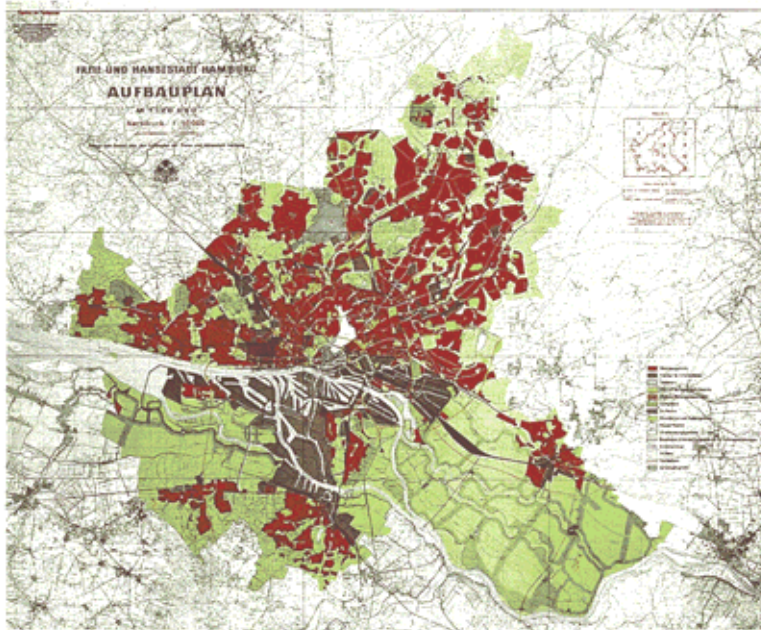


Bereits in den 20er Jahren führte Fritz Schumacher ein Sternsystem aus strahlenförmigen Siedlungsachsen und grünen Achsenzwischenräumen als Leitbild für die Entwicklung Hamburgs und seines Umlandes ein. Nach wie vor hat das Achsenkonzept für Hamburg und die Regionalentwicklung Gültigkeit.

Die Aufbaupläne

Im Generalbebauungsplan von 1947, im Aufbauplan von 1950 und insbesondere im **Aufbauplan von 1960** wird der Wert der Grünflächen und Außengebietsflächen für die Erholung und die landwirtschaftliche Nutzung ebenso hervorgehoben wie ihre klimatische und Stadtgliedernde Funktion.



Im Aufbauplan 1960 heißt es u. a.:

„Die Grünflächen müssen grundsätzlich unbebaut bleiben. Sie erfüllen ihre Aufgabe am besten, wenn sie als zusammenhängendes Grünflächennetz das gesamte Stadtgefüge durchziehen.“

1965 wurde vom Senat eine interdisziplinäre **unabhängige Kommission** beauftragt, zu untersuchen, ob nach *„dem Stand städtebaulicher Grundsätze und Erkenntnisse Veränderungen des Aufbauplanes notwendig werden“*. Die unabhängige Kommission bewertet den grünplanerischen Ansatz des Aufbauplanes als sehr positiv. Sie empfiehlt eine gezielte Weiterentwicklung in folgender Weise:

- Als gliederndes Grundgerüst sollten, ausgehend vom Alsterbecken, die größeren Flusstäler von Alster und Wandse sowie städtische Grünflächen zu einem radialen System entwickelt werden, das in großräumige landschaftliche Erholungsgebiete zwischen den Siedlungsachsen mündet (heutige Landschaftsachsen).
- In Ergänzung dazu sollten zur weiteren Gliederung der Stadt der Ring aus Wallanlagen, Elbe und Alsterbecken um die Innenstadt nutzbar gemacht werden (1. Grüner Ring).
- Zur Gliederung der äußeren Stadt wird empfohlen, den zum Teil bereits vorhandenen „Grünen Ring“ in etwa 8 km um das Rathaus auszubauen (heutiger 2. Grüner Ring). Als zum Grünen Ring gehörige große Grünflächen werden aufgeführt: Jenischpark, Altonaer Friedhof, Niendorfer Gehege, Stadtpark, Ohlsdorfer Friedhof und Volkspark Öjendorf u.a.

Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes

Entsprechend den Empfehlungen der Unabhängigen Kommission wurde bereits 1969 das **Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland** und 1973 der **Flächennutzungsplan mit Freiflächenplan** fertig gestellt. Darin wurden die Ziele der Achsenkonzeption von Schumacher wie auch die Entwicklung der radialen und ringförmigen Grünflächenstrukturen aus dem Gutachten der Unabhängigen Kommission festgeschrieben, d.h.:

- Freihaltung der Achsenzwischenräume sowie
- der 1. Grüne Ring entlang der Wallanlagen und der 2. Grüne Ring im Verbund der großen Parkanlagen vom Jenischpark bis zum Volkspark Öjendorf als Freiflächen von übergeordneter Bedeutung .

Ein detailliertes Freiraumkonzept entstand zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht. Das Garten- und Friedhofsamt gab aber 1973 ein **Arbeitsblatt zum Grünkonzept** heraus, in dem der damalige Diskussionsstand festgehalten ist.



Die Erarbeitung des Landschaftsprogramms

Nach der Verabschiedung des Flächennutzungsplanes gab es bis Anfang der 80er Jahre keine nennenswerte Weiterentwicklung des Freiraumkonzeptes. Erst im Rahmen der Aufstellung des **Landschaftsprogramms** wurde, aufbauend auf den Aussagen von Flächennutzungsplan und Freiflächenplan, das **Freiraumverbundsystem** erarbeitet.

Mit dem Freiraumverbundsystem sollen folgende Ziele erreicht werden:

- die Erhöhung des Freizeitwertes der Stadt,
- die Versorgung der Bevölkerung mit vielfältigen Freiräumen für die Erholung,
- die Förderung des Biotopverbundes für eine artenreiche Flora und Fauna
- die Verbesserung der klimatischen und lufthygienischen Bedingungen
- der Erhalt der naturräumlichen Gliederung und des unverwechselbaren Stadt- und Landschaftsbildes.



Im ersten Schritt wurde das **Landschaftsachsenmodell** als wichtige Grundlage des Freiraumverbundsystems erarbeitet. Landschaftsachsen sind das Pendant zu den Siedlungsachsen und die Weiterentwicklung der Achsenzwischenräume. Sie führen von der freien Landschaft ausgehend als mehr oder weniger große Grünzüge zwischen den Siedlungsräumen vom Umland bis in den Stadtkern. Ihre Lage ist vor allem bestimmt durch die noch erhaltenen naturräumlichen Strukturen Hamburgs: Gewässerläufe mit begleitenden Grünzügen, landwirtschaftliche Gebiete auf der Geest sowie landwirtschaftliche Gebiete in der Marsch.



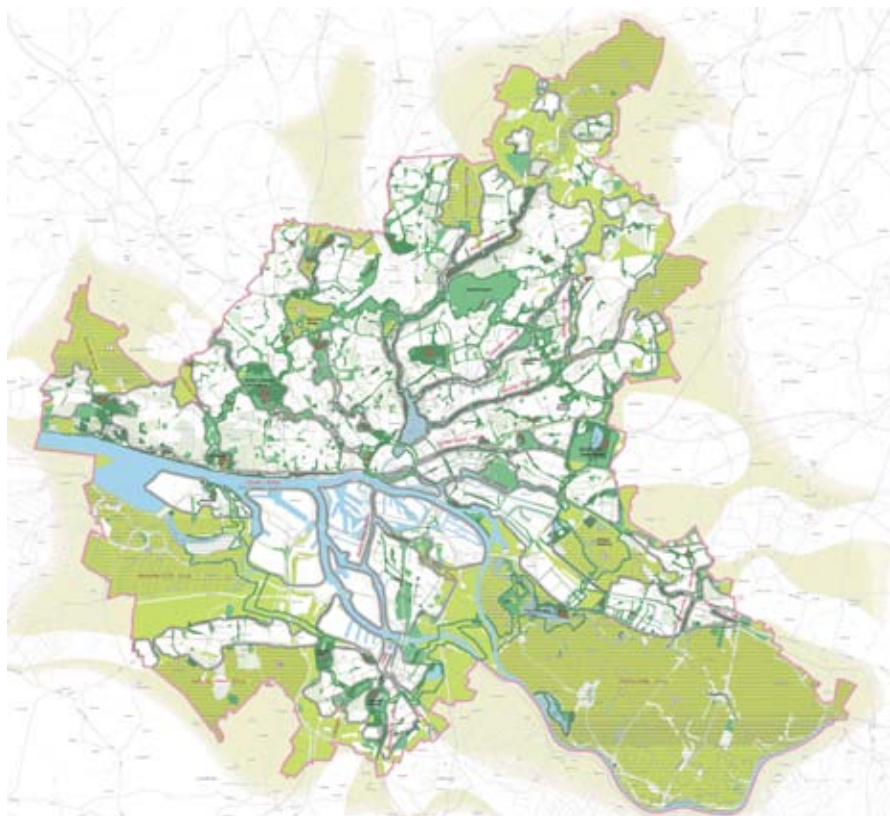
Neben den Landschaftsachsen bilden die beiden Grünen Ringe das Grundgerüst des Freiraumverbundsystems. Der **2. Grüne Ring** verbindet die Landschaftsachsen und viele der großen Parkanlagen der Stadt. Der genaue Verlauf und die Abgrenzung des 2. Grünen Ringes wurden erst nach Verabschiedung des Landschaftsprogramms erarbeitet.

Der 2. Grüne Ring verläuft in etwa 8 – 10 km Entfernung vom Rathaus in einer Länge von ca. 90 km zwischen innerer und äußerer Stadt. Er umfasst überwiegend Grün- und Freiflächen von guter Qualität – im Norden der Stadt vor allem öffentliche Grünflächen, wie Parks, Kleingartenparks, Wald, im Südwesten und Südosten landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaften der Marsch. Noch weist der Grüne Ring einige Lücken auf. Mittel- bis langfristig ist jedoch eine Schließung der Lücken denkbar.

Durch seine Lage innerhalb der gewachsenen Stadt stellt der 2. Grüne Ring Hamburgs eine Besonderheit dar. In anderen Städten gibt es zwar auch Grüne Ringe, sie liegen aber überwiegend in der freien Landschaft um die Städte herum, wie z.B. in Hannover, Frankfurt, Leipzig, München, London oder Moskau.

Der **1. Grüne Ring** verläuft auf dem alten Wallring am Rande der Innenstadt in etwa 1 km um das Rathaus herum. Der größte Teil der Landschaftsachsen endet hier. Der westliche Teil, vom Elbpark bis zu den Lombardsbrücken, besteht aus großen Grünflächen, der östliche Teil bis zur zukünftigen Hafencity bedarf noch einer adäquaten Gestaltung.

Das Freiraumverbundsystem beschreibt die wesentlichen Entwicklungsziele für die Stadt-Landschaft Hamburgs: Ein **grünes Netz** aus Landschaftsachsen, Grünen Ringen, breiteren



Grünzügen und schmalere Grünverbindungen, die Parkanlagen, Spiel- und Sportflächen, Kleingartenanlagen und Friedhöfe verknüpfen. So soll es möglich sein, sich ungestört vom Straßenverkehr auf Fuß- und Radwegen im Grünen innerhalb der Stadt und bis in die freie Landschaft am Rande der Stadt zu bewegen.

Das Freiraumverbundsystem ist nicht nur wichtiger Teil des Landschaftsprogramms. Es findet sich auch als Leitbild für den Erhalt der „Grünen Metropole“ Hamburg in den Stadtentwicklungsplänen – dem Flächennutzungsplan und dem Stadtentwicklungskonzept – wieder.



Dr. Britta Kellermann
Mai 2003