ALSTER ATLAS

ODER: WEM GEHÖRT DIE ALSTER?

EMILY KERN ZOË MARQUARDT LENNART SCHWENKEL

M2 STUDIENPROJEKT MSC. STADTPLANUNG PROF. ANTJE STOKMAN

Abkürzungen

km Kilometer ha Hektar

qm Quadratmeter Abb. Abbildung

BUKEA Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

FHH Freie und Hansestadt Hamburg

ca. Circa

NRV Norddeutscher Regattaverein

SUP Stand-up-Paddleboard

ÖPNV Öffentlicher Personen-Nahverkehr

m Meter

LSBG Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

z. B. zum Beispiel

STVO Straßenverkehrs-Ordnung

SPD Sozialdemokratische Partei Deutschlands
CDU Christlich Demokratische Union Deutschlands

FDP Freie Demokratische Partei

Der vorliegende Projektbericht wurde im Wintersemester 2021/2022 an der HafenCity Universität Hamburg im Rahmen des M2-Projekts im Masterstudiengang Stadtplanung erstellt. Unser besonderer Dank gilt unserer Betreuerin Prof. Antje Stokman, für die Unterstützung und die zahlreichen hilfreichen inhaltlichen Anregungen sowie die Vernetzung mit Akteur:innen. Das Engagement und Interesse von Prof. Antje Stokman für die untersuchte Thematik sowie die angenehme Zusammenarbeit und Expertise waren eine große Motivation und Unterstützung für uns als Projektgruppe. Ein herzlicher Dank richtet sich außerdem an unsere zahlreichen Gesprächs- und Interviewpartner:innen, für ihre Zeit und ihr Interesse, mit uns ein Gespräch zu führen und unsere Fragen ausführlich zu beantworten. Der vorliegende Bericht ist maßgeblich durch das Fachwissen, die persönlichen Erfahrungen und die Einschätzungen der Gesprächspartner:innen geprägt, welche die Basis für die gesammelten Erkenntnisse darstellen.

Emily Kern, Zoë Marquardt und Lennart Schwenkel



Abb. 01: Rudersport auf der Alster

THEMATISIEREN

- 10 Methodische Herangehensweise
- 13 Abgrenzung des Untersuchungsraums

02

EINORDNEN

- 16 Die Alster im Kontext übergeordneter Strukturen
- 18 Die Alster in der historischen Betrachtung
- 24 Die Alster im Kontext stadtplanungsrelevanter Trends

O3
UNTERSUCHEN

- 30 AlsterAkteur:innen
- 34 AlsterKarten
- 35 Institutionen
- 41 Infrastrukturen
- 45 Flächennutzung und -gestaltung



04

PROBLEMATISIEREN

- 59 Politik, Verwaltung und Planung
- 62 Wassersport und Wasserspaß
- 65 Naturschutz
- 68 Schifffahrt
- 70 Konfliktschwerpunkte
- 74 Zwischenfazit

05

KONZEPTIONIEREN

- 78 Leitsätze
- 79 Kommunikations-kampagne
- 83 Räumliche Interventionen
- 87 Al(s)ternativen

06

REFLEKTIEREN

- 94 Fazit und Beantwortung der Forschungsfrage
- 96 Reflexion
- 97 Ausblick
- 112 Abbildungsverzeichnis
- 116 Literaturverzeichnis

I THEMATISIEREN

- 10 Methodische Herangehensweise
- 13 Abgrenzung des Untersuchungsraums





"WIE DER HAMBURGER ALSTERSPASS TIERE UND PFLANZEN ZERSTÖRT" (Hamburger Abendblatt, 23.07.2021)

"WIR **HABEN** DEN **KANAL** VOLL" (Hamburger Morgenpost,

24.06.2020)

"LÄRM, DRECK UND STRESS: GRÜNE WOLLEN KANU-CHAOS **AUF DER ALSTER LÖSEN" (Hamburger Morgenpost, 11.04.2021)**

"WAHNSINN AUF DEM WASSER" (NDR - Die Nordreportage, 07.07.2021)

"ZU VIELE PARTYS? ALSTER-KAPITÄN BE-**KLAGT BALLERMANNISIERUNG"**

(Hamburger Abendblatt, 22.08.2020)

"DIE ALSTER LEIDET: SO SOLL SIE JETZT ENTLASTET WERDEN" (Hamburger Abendblatt, 03.03.2021)

"ZU VOLL, ZU LAUT, ZU GEFÄHRLICH: NEUE PROBLEME AN DER ALSTER"

(Hamburger Abendblatt, 19.10.2020)

"Warum SUP der Sport des Jahres ist" (Der Spiegel, 08.07.2020)

"HAMBURG: KAPITÄN IST STINKSAUER ÜBER DIESE ZU-STÄNDE - DEM MUSS EINHALT GEBOTEN WERDEN" (Hamburger Abendblatt, 19.05.2021)

"RUDERTRAINER: WENN ES SO WEITER-**GEHT, GIBT ES BALD TOTE**"



(Hamburger Abendblatt, 07.07.2021)

einleitung

Wem gehört die Alster? Diese Frage kam spätestens mit Beginn der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 auf. Geschlossene Gastronomien, Versammlungsverbote und Reisebeschränkungen führten in der Kombination mit Sonne und Wärme dazu, dass immer mehr Menschen auf den Wasserflächen der Binnen- und Außenalster, dem Alsterlauf und den angrenzenden Kanälen sowie dem Stadtparksee unterwegs waren. Insbesondere auf der Außenalster, dem Alsterlauf und den Kanälen tummelten sich tausende Boote und Stand-up-Paddleboards (SUPs) (vgl. abendblatt 2020). Die konfliktreiche Lage durch den hohen Nutzungsdruck an und auf dem Gewässer wird durch zahlreiche mediale Berichte deutlich (siehe Abb. 02).

"Wasser hat für viele Menschen eine besondere Anziehungskraft. Gewässer sind die Projektionsfläche für vielfältige Sehnsüchte wie Weite, Urlaub und Naturerlebnis."

(BMVBS 2011, S. 8)

Die Möglichkeit, das Element Wasser erleben zu können, macht Uferzonen und Gewässer "geradezu

zu emotionalen Spannungsachsen" (Kistemann 2018, S. 322). Diese Emotionalität spiegelt sich auch in den Diskussionen über die Nutzung der Alster und der Kanäle wieder. Die große Zahl an verschiedenen Nutzungen und damit verbundenen Ansprüchen und Erwartungshaltungen erzeugt ein komplexes Gefüge Akteur:innen, Verhaltens- und Handlungsweisen sowie Kommunikationsformen. Diese Komplexität macht eine einfache Lösung der Konflikte unmöglich und fördert die Spannungen zwischen den Konfliktparteien. Als erster wichtiger Schritt zu gemeinsamen Lösungsansätzen müssen also die Komplexitäten vereinfacht und Konflikte und Herausforderungen identifiziert und formuliert werden.

Die Frage "Wem gehört die Alster?" stellt eine Frage nach Rechten, Regularien und Ansprüchen. Die folgende Arbeit beschäftigt sich mit dieser Frage, untersucht alle agierenden Akteur:innen und stellt die jeweiligen Belange gegenüber. Zuletzt werden durch eine konzeptionelle Herangehensweise neue Lösungsansätze vorgeschlagen, damit die Alster letztlich das bleibt, was sie schon immer war: Eine Alster für alle!

methodische herangehensweise

Methodische Herangehensweise

Das methodische Vorgehen der Arbeit kann in vier Phasen – die *Planungs-, Erhebungs-, Analyse-* und *Konzeptphase* gegliedert werden (siehe Abb. 03). Die Phasen skizzieren dabei zugleich den Aufbau der Arbeit und den Ablauf der Bearbeitung. Der Zeitplan und die Meilensteine der Arbeit orientieren sich einerseits an den semesterspezifischen Abgabefristen – wie beispielsweise der Endpräsentation oder dem Abgabetermin – und andererseits an der persönlichen Arbeitsweise. Das Endprodukt der Arbeit ist der *AlsterAtlas*, welcher neben einer ausführlichen grafisch dargestellten Analyse ebenso die abgeleiteten Konzepte beinhaltet.

Die *Planungsphase* bildet den Beginn der Arbeit und beinhaltet die Themenfindung sowie die Formulierung eines Forschungsziels und einer Fragestellung. Die Themenfindung begann bereits im Sommer 2021 – also ungefähr zwei Monate vor Beginn des Semesters. Ausschlaggebend für das Forschungsinteresse war die mediale Berichterstattung während der Covid-19-Pandemie in den Sommermonaten. Dabei wurde immer wieder der hohe Nutzungsdruck auf die Außenalster und die damit einhergehenden Probleme für die Schifffahrt, den Naturschutz und die Anwohner:innen thematisiert. Demnach diente eine erste Medienrecherche der Annäherung an das Themenfeld, wodurch auch das Ziel sowie die folgende Fragestellung formuliert werden konnte.

Welche Nutzungsansprüche bestehen an die Außenalster und die Kanäle als öffentliche Freiräume und wie können diese verträglich gestaltet werden?

Anschließend folgte die **Erhebungsphase**. Hier wurde der Untersuchungsraum näher betrachtet, abgegrenzt sowie kartiert und die Medien- und Literaturrecherche vertieft. Zusätzlich wurden neun Interviews und Gespräche mit fachspezifischen Expert:innen (siehe S. 12) geführt. Die Untersuchung des Raumes erfolgte unter anderem über mehrere Begehungen mit einhergehender Fotodokumentation. Hierbei ist zu beachten, dass die Begehungen in den Wintermonaten stattfanden und daher keine belastbaren Beobachtungen über die tatsächliche Nutzung der Außenalster und der Kanäle getroffen werden konnten. Dennoch halfen die Begehungen dabei, den Raum in seiner Vielfältigkeit zu fassen. Um themenspezifische Aussagen treffen zu können, wurde eine umfangreiche Medienrecherche durchgeführt, welche sich auf zahlreiche analoge und digitale Berichte stütze. Zur Stützung des theoretischen Wissens, wurde zudem eine ausführliche Literaturrecherche durchgeführt. Zusätzlich zu den Vor-Ort-Begehungen und der Medien- und Literaturrecherche wurden einerseits leitfadengestützte Expert:inneninterviews geführt, die anschließend transkribiert und codiert wurden. Andererseits wurden außerdem noch informelle Gespräche mit Notizerstellung und Gedankenprotokoll geführt. Einige der Gespräche

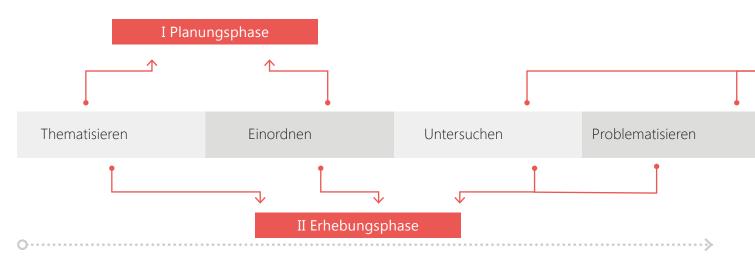


Abb. 03: Methodisches Vorgehen

wurden auf Wunsch der Gesprächspartner:innen anonymisiert. Die Auswahl der Gesprächs- und Interviewpartner:innen war umfangreich und beinhaltete Vertreter:innen aus den Bezirksämtern Hamburg Nord und Eimsbüttel, der Fachbehörde, dem bezirklichen Naturschutz, der Politik, der Initiative Lebendige Alster, der Wasserwirtschaft und Vertreter:innen des Wassersports. Die Diversität an Akteur:innen unterschiedlichster Interessen ermöglichte es, ein umfassendes Meinungsbild über den Nutzungsdruck an der Außenalster, dem Alsterlauf und den angrenzenden Kanälen zu erfassen. Hintergrund für den persönlichen Austausch war der zusätzliche Erkenntnisgewinn als Ausgleich zu den – aufgrund der Jahreszeit - wenig repräsentativen Beobachtung im Rahmen der Begehung. Zudem sollten die Gespräche dabei helfen, die Medienrecherche zu kontextualisieren

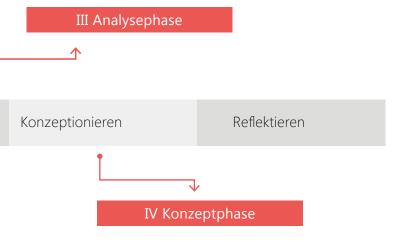
Das Ergebnis der Analysephase sind die AlsterKarten sowie die schematische Darstellung der AlsterAkteur:innen.

Die *Analysephase* stellt den dritten Schritt des methodischen Vorgehens dar und wertet die Daten der Planungs- und Erhebungsphase aus. Hier wurden die Erkenntnisse aus den *AlsterKarten* zusammengefasst und beschrieben. Zudem wurden die leitfadengestützten Expert:inneninterviews transkribiert und kodiert, so dass die Hauptaussagen der Inter-

viewpartner:innen festgehalten werden konnten. Bei den Expert:innengesprächen mit Gedankenprotokoll konnten die wichtigsten Aussagen herausgearbeitet werden, die im Verlauf der Arbeit anonymisiert wurden. Letztlich wurden die Erkenntnisse aus der Planungs- und Erhebungsphase zusammengeführt, wodurch Konflikte zwischen drei Themenkomplexen (Wassersport und -spaß, Naturschutz und Schifffahrt) identifiziert werden konnten. Ergebnis der Analysephase waren die zusammengefassten Aussagen der Gespräche und Interviews, die Erkenntnisse der Kartierungen sowie die Herausarbeitung von Nutzungskonflikten

Die *Konzeptphase* ist gleichermaßen der letzte Abschnitt des AlsterAtlas. Hier steht die Konzeptentwicklung, sowie dessen textliche und grafische Ausarbeitung im Vordergrund. Das Fundament der konzeptionellen Ausarbeitung fußt auf vier Leitsätzen, welche sich auf die Ergebnisse der Analysephase beziehen. Das Konzept basiert auf einer übergeordneten Kampagne sowie auf räumlich verorteten Maßnahmen, der Fachbehörde, dem bezirklichen Naturschutz, der Politik, der Initiative Lebendige Alster, der Wasserwirtschaft und Vertreter:innen des Wassersports.

Das Ergebnis der Analysephase sind die AlsterKarten sowie die schematische Darstellung der AlsterAkteur:innen.



LEITFADENGESTÜTZTE INTERVIEWS

Wolfram Hammer

Lebendige Alster / BUND

Oliver Camp

Sportpolitischer Sprecher GRÜNE Hamburg-Nord

Jan Koriath

Sportpolitischer Sprecher GRÜNE Hamburg-Eimsbüttel

Stephan Szczepaniak

Universität Hamburg / Hochschulsport Segelsteg

INFORMELLE, LEITFADENGESTÜTZTE GESPRÄCHE

Vertreter:innen Wasserwirtschaft (anonymisiert)

Vertreter:innen Behörde (anonymisiert)

Vertreter:innen Bezirklicher Naturschutz (anonymisiert)

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Der AlsterAtlas und die damit einhergehende Kartierung bezieht sich auf die gesamte Fläche der Außenalster sowie Teile des Alsterlaufes und der angrenzenden Kanäle (siehe Abb. 04).

Die Binnenalster wird nicht betrachtet, da die Themenfelder Natur und wasserseitige Naherholung sowie Wassersport hier nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Die Alster – welche sich an der Krugkoppelbrücke zur Außenalster öffnet – wird im Rahmen der Untersuchung oberhalb des Hayns Parks am Ring 2 (Deelböge) begrenzt. Dies ist damit zu begründen, dass insbesondere die Liegewiese am Winterhuder Kai und der Hayns Park im Zuge der Medienrecherche als überlastete Bereiche betitelt wurden. Im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets wird der gesamte Leinpfadkanal, der Rondeelkanal sowie der Isebekkanal bis zur Isebrücke betrachtet. Östlich der Außenalster beinhaltet der Untersuchungsraum den Goldbekkanal, den Langen Zug bis zur Barmbeker Straße, den Mühlenkampkanal, den Hofwegkanal, den Uhlenhorster Kanal samt Feenteich sowie den Mundsburger Kanal mit dem Kuhmühlenteich bis zur Wartenaubrücke. Südlich der Außenalster wird das Untersuchungsgebiet durch die Kennedybrücke begrenzt. Die landseitige Begrenzung des Untersuchungsraums folgt grundsätzlich dem Ring 2, wobei hier in ausgewählten Bereich der Raum ergänzt wird.

Die Begrenzung des Gebiets schließt nicht aus, dass es auch an anderen Stellen in den Kanälen zu einem hohen Nutzungsaufkommen kommen kann. Die Kanäle auf ihrer gesamten Länge zu untersuchen, hätte jedoch den Rahmen des Studienprojekts überschritten und weitere zeitliche und personelle Ressourcen erfordert.



Abb. 04: Untersuchungsgebiet

II EINORDNEN

16	Die Alster im	Kontext überg	eordneter	Strukturen
----	---------------	---------------	-----------	------------

- 16 Gewässerstrukturen
- 17 Grünraumstrukturen

18 Die Alster in der historischen Betrachtung

- 20 Historischer Verlauf der Alster
- 22 Nutzungsgeschichte

24 Die Alster im Kontext stadtplanungsrelevanter Trends

- 24 Individualisierung
- 25 Nutzungsdruck im öffentlichen Raum
- 25 Pandemie
- 25 Rückgang der Biodiversität

Das folgende Kapitel dient der historischen und geografischen Einordnung des Untersuchungsraumes, um diesen im Verlauf der Arbeit besser fassen zu können. Außerdem werden vier für den Untersuchungskontext zentrale stadtplanungsrelevante Trends kurz erläutert: Individualisierung, Nutzungsdruck im öffentlichen Raum, die Covid-19-Pandemie sowie der Rückgang der Biodiversität.

die alster im kontext übergeordneter strukturen

DIE ALSTER IM KONTEXT ÜBERGEORDNETER STRUKTUREN

Die Außenalster befindet sich im Zentrum der Hansestadt Hamburg und grenzt somit an zahlreiche Infrastrukturen und Naturräumen an. Zudem erstrecken sich der Alsterlauf und die angrenzenden Kanäle über weite Flächen Hamburgs (siehe Abb. 06).

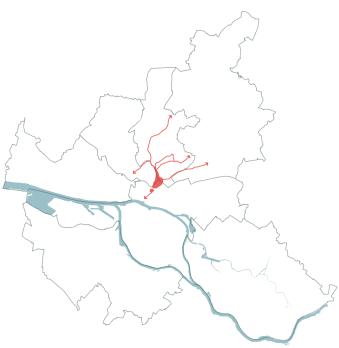


Abb. 05: Verortung der Alster in Hamburg

Die Alster ist ein Nebenfluss der Elbe und verläuft über 56 km durch Südholstein und Hamburg. Der bekannteste Teil der Alster ist der aufgestaute Abschnitt, welcher im allgemeinen Sprachgebrauch auch Alstersee genannt wird, obgleich es sich hierbei nicht um ein stehendes Gewässer handelt. Dieser Teil gliedert sich in die Außenalster und Binnenalster. Die Außenalster erstreckt sich über 164 ha im Zentrum der Stadt und liegt in den Bezirken Hamburg-Mitte, Hamburg-Eimsbüttel und Hamburg-Nord. Wandse – ein Fluss welcher außerhalb von Hamburg entspringt – sowie die Osterbek – ein Bach welcher im Hamburger Stadtteil Farmsen-Berne entspringt - münden ebenfalls in der Außenalster. Im weiteren Untersuchungsraum fließen außerdem die Isebek und die Tarpenbek in den Alsterlauf. (vgl. hamburg.de o. J).

Gewässerstrukturen

Hamburg – die Stadt am Wasser – wird von der Elbe, Alster, Bille und zahlreichen Kanäle mit Wasser durchströmt. So ist es nicht verwunderlich, dass etwa 8 Prozent der Stadtfläche von Wasser bedeckt ist und die Stadt etwa 2.500 Brücken hat (vgl. hamburg-magazin. de 2022).

Zentral in der Stadt liegen die Außenalster und die kleinere Binnenalster. Obwohl es so scheint, als seien Außen- und Binnenalster Seen, welche durch eine Brücke getrennt sind, sind die Alsterbecken Teil des etwa 56 km langen Flusses. Die Alster hat ihre Quelle im Norden Hamburgs in Henstedt-Ulzburg und mündet in Hamburg als Alsterfleet in die Elbe. Zwischen Quelle und Mündung wandelt sich der Fluss vom naturnahen Alsterlauf bis hin zu den urban geprägten und aufgestauten Alsterbecken mit den angrenzenden Kanälen (vgl. FHH o. J.). Die Alster stellt durch die Lage im Herzen Hamburgs nicht nur einen wichtigen Freiraum für die Bewohner:innen der Hansestadt dar, sondern bietet der städtischen Flora und Fauna einen wichtigen Lebensraum.

Südlich der Alster verläuft die Elbe mit ihren Hafenkränen, dem Elbstrand sowie zahlreichen Grünflächen und Promenaden. Die Elbe ist ein Fluss, welcher im tschechischen Riesengebirge entspringt und bei Cuxhaven in die Nordsee mündet. In Hamburg teilt sich die Elbe in Norder- und Süderelbe sowie das großzügige Hafengebiet mit einer Fläche von etwa 74 km² auf (vgl. hamburg-magazin.de 2022). Der Hamburger Hafen hat als größter deutscher Universalhafen mit einem jährlichen Gesamtumschlag von ca. 126 Millionen Tonnen einen besonders hohe wirtschaftliche Bedeutung für die Hansestadt (vgl. Port of Hamburg 2021). Im Hamburger Hafen- und Innenstadtbereich kann die Elbe durch touristische Hafenrundfahrten und die HADAG-Fähren erlebt werden. (vgl. hamburg.de 2022). Landseitig lädt die Elbe insbesondere an den Landungsbrücken, dem Fischmarkt oder dem Elbstrand zum Flanieren ein

Ein weiteres Gewässer-welches häufig in der Prominenz der Alster und Elbe in Hamburg vergessen wird – ist die Bille. Die Bille ist ein Fluss, welcher westlich von Hamburg im Herzogtum Lauenburg entspringt und in der Norderelbe in Hamburg mündet. In Hamburg fließt die Bille zwischen Bergedorf und Billstedt als teilweise kanalisierter Industriefluss. Die Vielseitigkeit der Bille ist jedoch nicht zu unterschätzen. So ist der Fluss im Billetal naturgeschützt, besteht in Bergedorf aus mehreren kleinen Bächen, fließt als Industriefluss durch das Gewerbe- und Industriegebiet Hamburgs und fließt dann wieder durch die idyllische Kleingartensiedlung auf der Billhuder Insel. In den Kanälen in Hammerbrook und Rothenburgsort befindet sich das Gewässer in einem dicht besiedelten, urbanen Kontext, ähnlich zu einigen Alsterkanälen (vgl. ndr.de 2019).

Grünraumstrukturen

Das Grüne Netz Hamburg besteht aus diversen Landschaftsachsen, welche von den Stadtgrenzen in Richtung Innenstadt führen sowie aus dem Ersten und Zweiten Grünen Ring (siehe Abb. 06). Der Erste Grüne Ring verläuft über einen Kilometer am Rande der Innenstadt entlang des historischen Wallrings um das Rathaus, der Zweite Grüne Ring umrundet über acht bis zehn Kilometer die innere (gewachsene) Stadt. Das Grüne Netz zeichnet sich durch die besondere Zugänglichkeit aufgrund der Nähe zur

Abb. 06: Die Alster im Kontext städtischer Grünstrukturen

inneren Stadt aus. Auf einer Länge von 100 km können Radfahrer:innen und Wandernde unterschiedlichste Landschaftstypen erleben, von Parkanlagen über Waldgebiete und Kulturlandschaftlichen bis zu Naturschutzgebieten, Marschgebiete und Obstplantagen (vgl. DAV o. J.). Die Lage der Landschaftsachsen ist vor allem durch die naturräumlichen Strukturen Hamburgs bestimmt. Dazu gehören Gewässerläufe mit begleitenden Grünzügen wie die Alster-Achse (val. FHH o. J.). Diese erstreckt sich zwischen der Ausgangslandschaft Oberalster / Walddörfer bis zum Achsenziel Alsterfleet / Baumwall und fasst die gesamten westlichen Seite der Außenalster (vgl. FHH 1989, S. 8). Die Wandseund Osterbek-Achse führen entlang der gleichnamigen Gewässer aus dem Umland auf die Außenalster zu (val. FHH o. J.).

Der sich in der Planung befindende Alster-Elbe-Grünzug verbindet die Alster-, Bille- und Elb-Achse sowie die Landschaftsachse Horner Geest miteinander. Der Alster-Elbe-Grünzug, auch die Grüne Magistrale Hamburgs betitelt, beruht auf einem Vorhaben aus den 1990er Jahren, die Umsetzung wurde schlussendlich Anfang 2020 beschlossen. Das grüne Park-Band soll sich durch Hamburgs Südosten, von der Außenalster durch den Lohmühlengrünzug in St. Georg, über die Berlinertordamm-Brücke und durch die Parkanlage an der Borgfelder Allee bis hin zum Anckelmannplatz ziehen. Von dort verläuft es durch Hammerbrook und Rothenburgsort bis zu den Elbbrücken. Im Abschnitt entlang der Bille entsteht eine neue Parkanlage am Hochwasserbassin. Der Grünzug mündet im Elbpark Entenwerder an der Elbe (vgl. FHH 2020).

Während fast alles, was wir um uns sehen, einmal klein und unbedeutend gewesen ist und erst mit der Zeit sich zu seiner jetzigen Größe entwickelt hat, wie insbesondere die Stadt Hamburg, ist es bei der Alster umgekehrt; sie war in unserer Gegend in grauen Vorzeiten ein mächtiger Strom, der nach und nach immer schwächer ward, bis nur noch ein Rinnsal der Alster übrigblieb. Hier ergossen sich, hauptsächlich vom Norden her, die Schmelzwässer der Eiszeiten, zu deren Mächtigkeit das später dort in von ersteren gegrabenen flachen Talmulde dahinziehende Gewässer der Alster im schärfsten Gegensatz steht.

Wilhelm Melhop 1932, S. 80

Die Alster hat als Gewässer und Naturraum eine lange Geschichte und weitreichende Metamorphose hinter sich, wie es das Zitat des Architekturhistorikers Wilhelm Melhop verdeutlicht. Diese Wandlung ist zum einen auf natürliche Vorgänge zurückzuführen, zum anderen aber auch auf den historisch betrachtet noch jungen Einfluss durch den Menschen. Um ein grundlegendes Verständnis für die Entwicklung der Alster zu bekommen, werden im Folgenden zunächst die strukturellen, anfänglich noch natürlichen und später anthropogen beeinflussten Veränderungen aufgezeigt. Anschließend wird die anthropogene Nutzungsgeschichte der Alster beleuchtet, um den Grundstein für die Betrachtung der heutigen Nutzungen zu legen.

DIE ALSTER IN DER HISTORISCHEN BETRACHTUNG

Historischer Verlauf der Alster

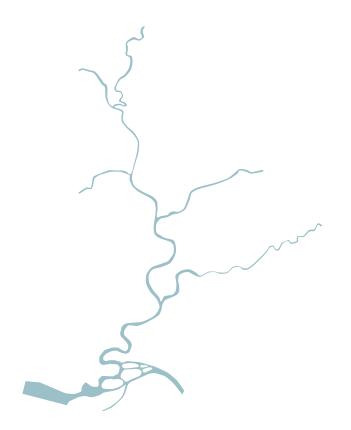


Abb. 07: 11. Jahrhundert

Ursprünglich war die Alster in der Epoche der letzten Eiszeit ein großer Fluss. Durch die Schmelzwasser, die sie mit sich spülte, entwickelte sich eine Talmulde im Bereich der heutigen Lage Hamburgs (vgl. Melhop 1932, S. 80). Mit dem *Verschwinden der Gletscher* wurde die Alster ein schmaler Flusslauf, der sich mit einer geringen Flussbreite durch die Landschaft schlängelte und letztlich in die Elbe mündete. Die ersten Siedlungen aus dem Frühmittelalter sind an eben diesem Alsterlauf zu verorten. Viele Jahrhunderte lang war die Alster das prägende Gewässer der Stadt Hamburg, die sich erst später bis an die Ufer der Elbe ausgebreitet hat (vgl. BUE 2016).

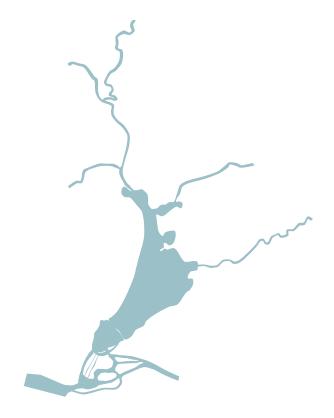


Abb. 08: 13. Jahrhundert

Erst im 12. Jahrhundert wurde die Alster im Bereich vor der damaligen Stadtgrenze mit dem *Bau von zwei Dämmen* aufgestaut. Die Dämme dienten dem Hochwasserschutz und der Nutzung von Mühlen und stauten die Alster in zwei Seen auf – die kleine und die große Alster (vgl. BUE 2016). Damals lag die neu entstandene große Alster noch vor den Toren der Stadt. In den folgenden Jahrhunderten wuchs die Stadt über ihre Grenzen hinaus und die Alster wurden zunehmend durch verschiedene Nutzungen beansprucht.

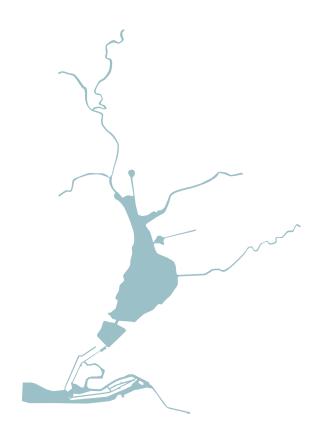


Abb. 09: 19. Jahrhundert

Nach dem *Großen Brand von 1842* wurden die Wasserstände der Alster um einen Meter herabgesetzt und die oft überschwemmten Alsterwiesen rund um die Alster (Eppendorf, Winterhude, Uhlenhorst, Mundsburg) trockengelegt und bebaubar gemacht (vgl. Melhop 1932, S. 87; S. 518). Infolgedessen wurden die Gelände teils aufgehöht und die Gebiete mit Straßen und später mit Kanälen durchzogen. Damit wurde allerdings auch die Ufergestalt von einer dynamischen, sich stetig verändernden Uferlinie zu einer festen Uferkante umgewandelt (vgl. ebd., S. 87). Bis in die 1870er Jahre wurden die meisten Nebenarme der Alster (Eilbek, Osterbek, Isebek) schiffbar gemacht und kanalisiert (vgl. ebd., S. 87f.; S. 510).



Abb. 10: Heute

Die *Kanalisierung der Alster* selbst begann um 1911 und wurde bis in die 1920er Jahre umgesetzt. Durch die Arbeit Fritz Schumachers wurden die Alsterläufe begradigt und mit harten Uferkanten versehen, die sich bis heute z. B. im Bereich des Hayns Park durch feste Kaimauern ausformulieren (vgl. Fischer 1994, S. 97). Anfang der 1930er Jahre waren somit bereits alle Flussläufe zur Außenalster kanalisiert und zu Schifffahrtsstraßen ausgebaut (vgl. Melhop 1932, S. 374). Das damalige Bild der Alster besteht in der Form grundsätzlich auch heute noch – wenngleich die anliegenden Gebiete in der Zwischenzeit noch stärker verdichtet wurden und der Nutzungsdruck auf dem Wasser kontinuierlich steigt.

Nutzungsgeschichte

Lange Zeit befand sich die Außenalster und der weitere Alsterlauf außerhalb der Stadtmauern und das Gebiet war durch Ackerland, Sumpfwiesen und vereinzelte Höfe oder Kloster geprägt (vgl. BUE 2016). Ab dem 13. Jahrhundert wurde die Alster und der Streek (heute Leinpfadkanal) schiffbar gemacht und fortan für die gewerbliche Schifffahrt genutzt (vgl. Melhop 1932, S. 103). Die bereits vor der Schiffbarmachung eingesetzten Flöße wurden durch Ewer und flache Alsterkähne ersetzt, welche Waren aus den Dörfern in die Stadt brachten (vgl. ebd., S. 75f.). Zu den bis ins späte 19. Jahrhundert transportierten Waren auf der Alster, gehörten unter anderem Holz, Torf, Kalk, Steine (Ziegel und Pflaster), Mehl und Branntwein (vgl. ebd., S. 247f.). Die gewerbliche Alsterschifffahrt wurde bis in die 1870er noch verfolgt, führte jedoch ab dann "nur noch ein kümmerliches Dasein" (Melhop 1932, S. 230), wie es der Wilhelm Melhop im Jahr 1932 beschrieb. Die bestehenden Gilden und Vereinigungen, die den Schiffsverkehr organisierten, zerfielen mit der Zeit und mit ihnen verschwand letztlich auch die wirtschaftende Alsterschifffahrt (vgl. ebd., S.230).

Mit dem zunehmenden Verschwinden der gewerblichen Alsterschifffahrt rückten hingegen neue Nutzungen auf der Alster in den Vordergrund:

"Die Alster in ihrer noch erhaltenen Schönheit dient seit Jahren völlig anderen Zwecken. Ihre, wie ihrer reizvollen Umgebung wesentliche Bestimmung ist seit Jahrzehnten mehr und mehr, eine Erholungsstätte für die wachsende Zahl frischer Luft bedürftiger Großstadtbewohner zu sein, eine Örtlichkeit, wo Stadt und Land einträglich Hand in Hand gehen."

(Melhop 1932, S. 230f.)

Die heute noch passende Beschreibung der Alster als Erholungsstätte für die Bewohner:innen der Großstadt lässt sich bis auf das 16. Jahrhundert zurückführen, als bereits Spazierfahrten stattfanden (vgl. Melhop 1932, S. 570). Dennoch herrschte bis Mitte des 19. Jahrhunderts nur wenig Betrieb auf der Alster, abgesehen vom überschaubaren Wirtschaftsverkehr, waren nur wenige der sogenannten Lustboote am Abend unterwegs.

Die Alsterufer waren vielerorts vernachlässigt und von Reet und Schilf bewachsen. Dies änderte sich erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts, mit der fortschreitenden Einfassung der Alsterläufe und der ersten Regatta (vgl. ebd., S. 372). Die erste Ruderregatta auf der Außenalster fand im Jahr 1844 statt (vgl. ebd., S. 395) (siehe Abb. 11).

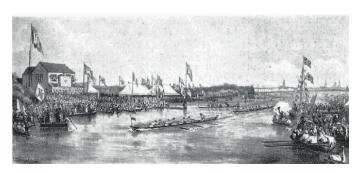


Abb. 11: Die erste Ruderregatta auf der Außenalster (1844)

Infolgedessen stieg die Beliebtheit der Alster als Naherholungsort rasant an. Bald waren die Sommernachmittage und -abende an der Alster geprägt durch das Bild einer Vielzahl an Gondeln und Schüten, auf denen Menschen aus allen sozialen Schichten das schöne Landschaftsbild genossen und sich zu Musik, Speisen und Getränke über die Alster fahren ließen (vgl. ebd., S. 571) (siehe Abb. 12).

Die Schifffahrt zur Naherholung erfreute sich sehr hoher Beliebtheit und war dabei nicht der Elite vorgehalten, sondern wurden von der breiten Bevölkerung genutzt. Dass alle Hamburger:innen die Alster



Abb. 12: Uhlenhorster Fährhaus

genießen können sollten, war auch das erklärte Ziel der damaligen Hamburger Stadtverwaltung (vgl. BUE 2016). Auf der Außenalster herrschte beizeiten sogar ein Durcheinander der verschiedenen Wassersportnutzungen, darunter die Dampf-, Segel-, und Ruderboote als auch die Kanus. Sogar die Natur nahm in Gestalt der Schwäne daran teil und die Alsterfähren zeigten die Nutzung als Wegeverbindung auf (vgl. Melhop 1932, S. 524). Auch hier gibt es Beschreibungen, die Parallelen zur heutigen Situation aufweisen:

"[...] auf dem Wasser [...] schaukeln an schönen Sommerabenden während des Konzerts so viele Boote, dass es kaum noch ein Ausweichen gibt."

(Melhop 1932, S. 524)

Spätestens in den 1930er Jahren war die Außenalster somit ein beliebtes Ziel für Wassersportler:innen und für die freizeitliche Schifffahrt geworden (vgl. Melhop 1932, S. 371). Die Zahlen in Abb. 13 verdeutlichen, wie stark das Interesse in den 1920er Jahren gestiegen ist: Innerhalb von zehn Jahren verdreifachte sich die Zahl der registrierten Boote (vgl. ebd., S. 583).

Ebenfalls kam im Laufe des 19. Jahrhunderts die Nutzung der Wasserflächen zur organisierten Personenbeförderung auf, wofür ab den 1850er Jahren Dampffähren eingesetzt wurden. Die Bedeutung

Am Ende d. Jahres	Ruder= boote	Gegel:	Flachboote (Punts)	Ranus	Paddels boote	Falt: boote	Abungseu. Rennboote	Miet= boote	Insgefam
1920	1100	260	2300	1900	800	-	_	-	6360
1927	1050	900	1800	8000	1500	550	250	600	14650
1930	960	880	1480	9660	1720	1800	390	410	17300

Abb. 13: Zahl der registrierten Boot Anfang des 20. Jahrhunderts

für das Verkehrssystem war beträchtlich und der Hochpunkt der Nutzung von Alsterfähren im öffentlichen Nahverkehr wurde Anfang des 20. Jahrhunderts erreicht, als jährlich mehrere Millionen Passagiere mit den Dampffähren befördert wurden. Erst im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden die Fähren als Teil des öffentlichen Nahverkehrs eingestellt und fortan privat operiert (vgl. ndr.de 2017).

Das stetige Bevölkerungswachstum im 18. Jahrhundert führte zu einer Verschmutzung des Gewässers (val. FHH 1990, S. 8). Grund war die Nutzung des Flusses als Transportweg sowie die Entsorgung von Abfällen und Unrat. Dadurch wurde die Wasserqualität der Alster im negativen Sinne sehr stark beeinflusst, was ebenso gesundheitliche Folgen für die Bewohner:innen der Hansestadt mit sich trug. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Alster nicht nur für Schmutzwasser, sondern ebenso zur Frischwasserversorgung genutzt wurde (vgl. BKM-Denkmalschutzamt 2018, S. 34). Diese prekären Umstände führten in Hamburg unter anderem immer wieder zu Ausbrüchen der Cholera (vgl. FHH 2011, S. 42). Erst die Entwicklung des Hamburger Abwassersystems, durch William Lindley nach dem Großen Brand 1842, führte zur Entlastung der Alster als Einleitstelle für das Abwasser (vgl. BKM-Denkmalschutzamt 2018, S. 34). Obwohl sich die Wasserqualität der Alster aufgrund des neuen Abwassersystems, welches das Schmutzwasser nicht mehr in das städtische Gewässer, sondern direkt in die Elbe leitete, erholen konnte, kam es bis 1990 immer wieder zu Fischsterben. Grund für dieses Phänomen war das Überlaufen der Kanalisation, welche durch Starkregenereignisse überfordert war (vgl. FHH 2011, S. 45).

Trotz der beizeiten starken Verschmutzung lässt sich mit der Badenutzung eine weitere – früher funktionale und heute freizeitliche – Wassernutzung an der Alster feststellen. Bereits seit Jahrhunderten wird in der Alster "wild" gebadet (vgl. Melhop 1932, S. 550). Später bestanden an der Alster zu verschiedenen

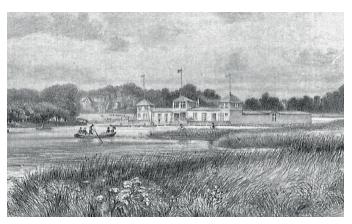


Abb. 14: Lonn's Badeanstalt

Zeiten mehrere bewirtschaftete Badeanstalten an der Außenalster und dem Alsterlauf (siehe Abb. 14). Die erste Alsterbadeanstalt war die 1869 eröffnete Badeanstalt Schwanenwik. Lange Zeit erfreuten sich diese Badeanstalten großer Beliebtheit (vgl. ebd., S. 548ff.). Aufgrund diverser Herausforderungen und nicht zuletzt aufgrund der Zerstörungen durch die Bombardements im zweiten Weltkrieg sind die Badeanstalten nach und nach im Laufe des 20. Jahrhunderts verschwunden (vgl. Schmoock 2019).

Auch abseits der Sommerzeit gab es bereits seit Jahrhunderten Naherholungsnutzungen auf der Alster – vorausgesetzt sie fror im Winter zu. Dann wurden schon ab dem späten 17. Jahrhundert die ersten Nutzungen auf das Eis gebracht – von Schlittschuhlaufen über Schlitten fahren (vgl. Melhop 1932, S. 628). Ende des 19. Jahrhunderts fanden sich "ganze Straßen von kleinen Buden, [...] [und] ein wahrer Jahrmarkttrubel" (Melhop 1932, S. 631) auf dem Eis, sofern der Winter kalt und das Eis dick genug waren – es waren die ersten Alstereisvergnügen.

Die historische Betrachtung der Nutzungsentwicklung zeigt auf, dass die Alster seit Jahrhunderten für die gewerbliche Schifffahrt genutzt wurde und später vor allem für die Naherholung und Freizeit ein beliebtes Ziel wurde. Somit können die auch heute noch bestehenden Nutzungsansprüche der Schifffahrt und der Freizeit auf eine lange zurückreichende Entwicklung zurückblicken und sind eng mit der Geschichte der Alster verknüpft.

DIE ALSTER IM KONTEXT STADTPLANUNGSRELEVANTER TRENDS

In der planerischen Auseinandersetzung mit dynamischen Räumen, wie öffentlichen Freiräumen, ist es aufschlussreich einen Blick auf übergeordnete Trends und gesamtgesellschaftlich relevante Entwicklungen zu legen. Im Kontext der Untersuchung des Nutzungsdrucks auf die Alster werden dafür im Folgenden der Trend der Individualisierung, der Nutzungsdruck auf Freiräume in Städten, die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie seit Anfang 2020 sowie der Rückgang der Biodiversität beleuchtet.

Individualisierung

Der Megatrend *Individualisierung* beschreibt laut des Zukunftsinstituts das zentrale Kulturprinzip unserer Zeit: die Selbstverwirklichung innerhalb einer einzigartig gestalteten Individualität (vgl. zukunftsinstitut.de 2022 a). Wesentliche Faktoren für diese Entwicklung sind die zunehmenden persönlichen Wahlfreiheiten und die vielen Möglichkeiten individueller Selbstbestimmung (vgl. zukunftsinstitut.de 2022 a). Normgebende Institutionen wie die Kirche oder die Regierung verlieren an Autorität (vgl. zukunftsinstitut.de 2022 b). Gleichzeitig wird das Ich zunehmend auch im Kontext von Beziehungen und der Gesellschaft verstanden, was als Co-Individualisierung bezeichnet werden kann. Die Co-Individualisierung wurde insbesondere durch die Covid-19-Pandemie beschleunigt (vgl. zukunftsinstitut.de 2022 a). Im Umgang mit einer solchen Krisensituation, wird das Verhältnis zwischen Individuum und Gesellschaft auf besondere Weise hervorgehoben. Während sich Teile der Gesellschaft in Richtung einer Post-Individualisierung bewegen und Werten wie Gemeinwohl und Solidarität mehr Bedeutung geben als der Abgrenzung und Individualität, entwickeln sich andere Teile der Gesellschaft in die entgegengesetzte Richtung (vgl. zukunftsinstitut.de 2022 c). Es ist zu erwarten, dass auch zukünftig der Fokus weiter auf der Wechselwirkung zwischen Individuum und Umwelt liegen wird (vgl. zukunftsinstitut.de 2022 a). Auf wirtschaftlicher Ebene schlägt sich der Megatrend der Individualisierung in einem zunehmend ausdifferenzierten Markt nieder. Personalisierte Produkte und die ständige Drückung des Preises durch konkurrierende Anbieter diversifizieren das Angebot stetig. Auf sozialer Ebene bedeutet Individualisierung, dass jede:r in der Theorie das eigene Leben nach eigenen Wünschen gestalten kann (vgl. zukunftsinstitut.de 2022 a). Daraus ergibt sich auch eine gewisse Anspruchshaltung, die in fehlender Rücksichtnahme für andere Personen resultieren kann.

In der Anerkennung dieses Trends, muss gleichzeitig auch die Verbindung zu den Auswirkungen hergestellt werden, welche die Individualisierung auf unser Lebensumfeld hat und zukünftig haben wird. Dies wird insbesondere in den Räumen relevant, die wir als Stadtgesellschaft gemeinsam nutzen, wie beispielsweise den grünen und blauen Freiräumen. Die Alster und ihre Uferzonen sind ein eindrückliches Beispiel für solche Freiräume in einem dichten Stadtgefüge. Die wirtschaftlichen Effekte des Individualisierungstrends ermöglichen es beispielsweise immer mehr Menschen, eigene Boote und SUPs zu erwerben und die Alster unabhängig von Vereinen und Verleihen zu nutzen. Die sozialen Effekte legen sich in der Aushandlung zwischen diversen Akteur:innen um die Nutzung der Alster und den damit verbundenen Konflikten dar

Nutzungsdruck im öffentlichen Raum

Mit der **Urbanisierung** und der **Nachverdichtung** innerhalb der Städte wächst der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum. Je mehr Menschen in einer Stadt wohnen, arbeiten und leben, desto höher wird der Druck auf die urbanen Freiräume, insbesondere die Grünräume (vgl. Dosch 2018, S. 115). Das Konzept der doppelten Innenentwicklung, welches neben einer baulichen Nachverdichtung auch eine umfangreiche Bereitstellung von Grünraum in der Stadt vorsieht, wird bisher nur unzureichend umgesetzt. In städtebaulichen Entwicklungen werden kommerziell verwertbare Flächennutzungen nachwievor der Bereitstellung von Grünraum vorgezogen (vgl. ebd.). Die zahlreichen verschiedenen Nutzungsansprüche und -vorstellungen in den Freiräumen führen dabei oftmals zu Konflikten – sowohl zwischen verschiedenen Nutzer:innen als auch mit den Belangen der Natur. Diese Problematiken zeigen sich auch in Bezug auf die Alster. Die zunehmende Verdichtung, der steigende Nutzungsdruck und die unzureichende Bereitstellung großflächiger Grünanlagen sind als

grundsätzliches Problem anzusehen, welches viele der Konflikte an der Alster erzeugt oder fördert (vgl. Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022). Dabei ist eine Entspannung der Situation nicht in Aussicht – die Covid-19-Pandemie hat sich viel mehr als Beschleuniger dieser Entwicklungen herausgestellt.

Covid-19-Pandemie

Die *Covid-19-Pandemie* hat als gesamtgesellschaftlich relevante Krise Auswirkungen auf nahezu alle Trends. Die Pandemie fordert seit März 2020 unser Nachdenken über Freiräume, Freiraumnutzung und die Planung von Freiräumen in besonderer Weise heraus, da die Nutzungseinschränkung des öffentlichen Raums und die damit einhergehende räumliche und physische Distanz, zu den zentralen politischen Maßnahmen zum Schutz vor Covid-19 gehörten (vgl. Honey-Rosés et al. 2020). Gleichzeitig konnte hinsichtlich der Reiserestriktionen eine erheblich erhöhte Nutzung öffentlicher Freiräume beobachtet werden.

Die pandemiebedingten Reiseeinschränkungen erzeugten bei vielen Hamburger:innen besonders den Wunsch, die städtischen Gewässer zu entdecken, was zu dem hohen Aufkommen führte (vgl. Int. Behörde 2022). Auf der Außenalster und in den Alsterkanälen "tummelten sich Tausende" an warmen Sommertagen (vgl. BFHH 2020 b). Die verstärkte individualisierte Freizeitnutzung der Wasserflächen steht dabei oftmals im Konflikt mit den Ansprüchen der Natur und der Schifffahrt an den Raum.

Rückgang der Biodiversität

Die *Biodiversität* beschreibt die biologische Vielfalt der in der Natur vorkommenden Arten der Flora und Fauna und deren Zusammenspiel in komplexen Ökosystemen. Durch die zahlreichen anthropogenen Einflüsse auf die Natur werden die Artvorkommen zunehmend belastet, was ein regelrechtes Artensterben zur Folge hat. Als Hauptursachen für das Artensterben und den Rückgang der Biodiversität werden neben dem Klimawandel und der Umweltverschmutzung vor allem auch Landnutzungsänderungen gezählt (vgl. europarl. europa.eu 2021). Dazu gehört die Urbanisierung und

die alster im kontext stadtplanungsrelevanter trends

damit einhergehende Vereinnahmung von Naturräumen zugunsten von Siedlungsflächen. Zum einen umfasst die Urbanisierung demnach durch Wachstum die aktive Reduktion der Natur. Zum anderen sorgt auf den wenigen verbliebenen naturbelassenen Bereichen innerhalb der Siedlungsgebiete der oben erläuterte Nutzungsdruck für eine Einschränkung der Belange der Natur und ihrer Arten. Insofern ist global ein Rückgang der Biodiversität festzustellen, der sich stark in städtischen Räumen manifestiert. Auch die Alster stellt einen Naturraum dar, der jahrhundertelang in seiner natürlichen Entwicklung sich selbst überlassen war und seit der Industrialisierung zunehmend durch den Menschen eingeschränkt wird. So kann auch an der Alster bereits seit Jahrzehnten das Verschwinden von Arten festgestellt werden (vgl. Melhop 1932, S. 368). Dabei sind sowohl die Luft, das Wasser als auch die Böden in der Stadt maßgeblich von der biologischen Vielfalt abhängig. Das Verschwinden von Arten kann weitreichende Folgen für ganze Ökosysteme haben und diese sogar aus dem Gleichgewicht bringen (vgl. europarl.europa.eu 2021). Der Rückgang der Biodiversität ist somit eine Entwicklung, der es unbedingt auch auf kleinmaßstäblicher Ebene durch einen angemessenen Arten- und Naturschutz entgegenzuwirken gilt.



III UNTERSUCHEN

32 33	Initiative Lebendige Alster Alster-Touristik GmbH
33	Weitere Institutionen
34	AlsterKarten
<i>35</i>	Institutionen
36	Ruder- und Segelvereine
37	Bootsverleihe
38	Alsterschifffahrt
39	Gastronomie
40	Historische Badeanstalten
41	Infrastrukturen
41 42	Infrastrukturen Steganlagen und Wasserzugänge
	-
42	Steganlagen und Wasserzugänge
42 42	Steganlagen und Wasserzugänge Fahrradinfrastruktur
42 42 44	Steganlagen und Wasserzugänge Fahrradinfrastruktur ÖPNV
42 42 44 45	Steganlagen und Wasserzugänge Fahrradinfrastruktur ÖPNV Flächennutzung und -gestaltung
42 42 44 45 46 49 50	Steganlagen und Wasserzugänge Fahrradinfrastruktur ÖPNV Flächennutzung und -gestaltung Gesetzlich geschützte Biotope
42 42 44 45 46 49	Steganlagen und Wasserzugänge Fahrradinfrastruktur ÖPNV Flächennutzung und -gestaltung Gesetzlich geschützte Biotope Denkmalschutz
42 42 44 45 46 49 50	Steganlagen und Wasserzugänge Fahrradinfrastruktur ÖPNV Flächennutzung und -gestaltung Gesetzlich geschützte Biotope Denkmalschutz Eigentumsverhältnisse

AlsterAkteur:innen

BUKEA

Bezirksämter

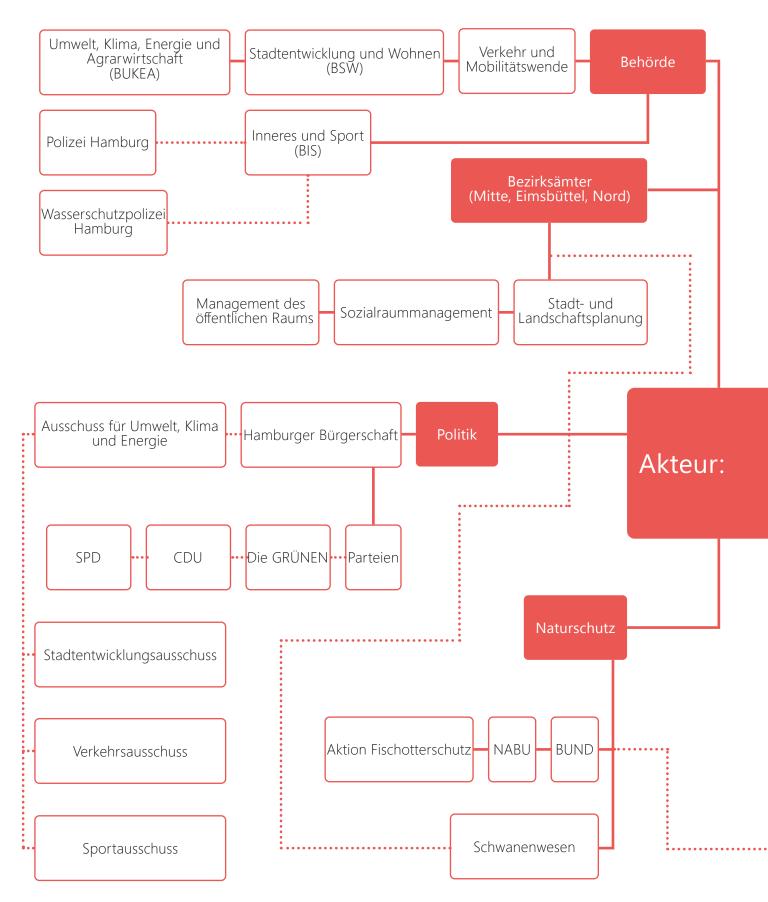
30 32

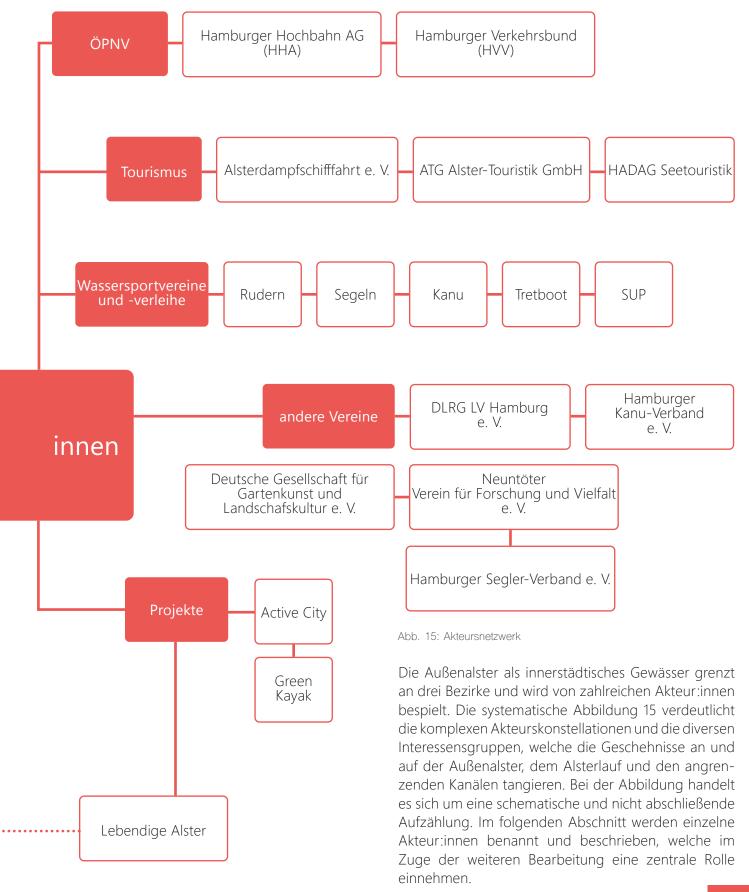
32



alsterakteur:innen

ALSTERAKTEUR:INNEN





alsterakteur:innen

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft – BUKEA

In Hamburg gibt es insgesamt elf Fachbehörden, welche jeweils von einem/r Senator:in geleitet werden. Die Senator:innen gehören dem Senat an und sind somit Teil der Landesregierung. Die einzelnen Fachbehörden teilen sich wiederum in diverse Ämter und Abteilungen auf (vgl. Senatskanzlei 2022). Die Hamburger Außenalster betreffend, ist neben der Behörde für Inneres und Sport – welcher auch die Polizei und die Wasserschutzpolizei angehören – vor allem die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) näher zu betrachten.

Die BUKEA beschäftigt sich – wie der Name bereits verrät – mit Themen der Umwelt-, Energie - und seit 2022 auch mit der Agrarpolitik. Senator und somit auch Leiter der BUKEA ist seit 2015 Jens Kerstan, welcher Mitglied bei den GRÜNEN ist (vgl. BUKEA 2022). Der BUKEA entspringen insgesamt sechs Ämter, welche sich wiederum in diverse Abteilungen unterteilen:

- Immissionsschutz und Abfallwirtschaft
- Agrarwirtschaft, Bodenschutz und Altlasten
- Energie und Klima
- Naturschutz und Grünplanung
- Wasser, Abwasser und Geologie
- Zentrale Aufgaben, Recht und Beteiligungen

Die Unterhaltung der Gewässer liegt im Zuständigkeitsbereich der BUKEA, wofür jährlich 820.000 Euro an finanziellen Mitteln zur Verfügung stehen. Für das Untersuchungsgebiet ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) mit der Reinigung und der Unterhaltung der Gewässer beauftragt. Im Fall der Außenalster fällt darunter beispielsweise die Instandhaltung der Uferanlagen, Flachwasserzonen und Zäune sowie die Bepflanzung dieser Zonen in den Aufgabenbereich der BUKEA. Dazu gehört auch die Zuständigkeit für die gesetzlich geschützten Biotope. Weiterführend ist die Aufgabe zu nennen, die Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Interessensgruppen wie Vertreter:innen von Umwelt- und Tierverbänden, Wassersportverbänden, der Alsterschifffahrt, Bootsvermietungen und Vereinen und der Politik zu koordinieren (vgl. BFHH Drucks. 2021, S. 2.f.). Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) ist insgesamt in sieben Bezirke aufgeteilt, welche jeweils

über ein Bezirksamt und eine:n Bezirksamtleiter:in verfügen (vgl. Finanzbehörde o. J.). Die Bürger:innen eines Bezirks wählen die Bezirksversammlung, welche wiederum Fachausschüsse bildet und Beschlüsse über den jeweiligen Bezirk fasst. Jeder Bezirk ist weiterhin in vier Dezernate aufgeteilt, welche sich in diversen Abteilungen ausbilden (vgl. Bezirk Bergedorf o. J.).

Bezirksämter

An die Außenalster grenzen insgesamt drei Bezirke: Hamburg-Mitte, Hamburg-Nord und Eimsbüttel. Im Bezug auf die Arbeit der Bezirksämter ist als besondere Amtsstelle das Hamburger Schwanenwesen zu nennen, welches bereits seit 1891 der Hamburger Behörde und seit 2005 dem Umweltdezernat des Bezirksamt Hamburg-Nord angehört.

Das Schwanenwesen beschäftigt sich hauptsächlich mit dem Wohl des Wasserwilds sowie allen Bereichen der Umwelt und Natur. Zu den Aufgaben gehört unter anderem die Rettung von Tieren in Notfallsituationen, die Lebensraumverbesserung, die Seuchenbekämpfung und die Gewässerüberwachung (vgl. Hamburger Schwanenwesen 2022). Zuständig für das Schwanenwesen ist der "Schwanenvater" Olaf Nieß, welcher bereits seit 1996 als Schwanenvater in der zweiten Generation beauftragt ist.

Initiative Lebendige Alster

Die Initiative "Lebendige Alster" ist ein seit 2012 bestehendes verbändeübergreifendes Projekt, welches sich mit dem ökologischen Zustand der Alster beschäftigt und diesen langfristig verbessern möchte (vgl. lebendigealster.de o. J.). Das Projekt befasst sich seit etwa vier Jahren auch mit Biotopen an den Rändern der Außenalster, die nach §30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatschG) geschützt sind und versucht diese zu qualifizieren (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 67ff.).

Zu den Vereinen, die der Initiative angehören, zählen der BUND Hamburg, die Aktion Fischotterschutz und der NABU Hamburg (vgl. Lebendige Alster 2021). Das Projekt startete erst mit dem oberen Alsterlauf als Betrachtungsraum und wurde später um die Außen-

alster und die Fleete der Hamburger Innenstadt als Projektgebiete erweitert (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 59ff.).

Bezüglich der Außenalster sind hauptsächlich die Pflegemaßnahmen an den Biotopen als Aufgabenfeld zu nennen. Hier hat sich die Initiative hauptsächlich der ökologischen Verbesserung hinsichtlich der Flachwasserzonen, der Schilfbestände und der Wasserqualität angenommen (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 89ff.).

Alster-Touristik GmbH

Die Alster-Touristik GmbH ist seit 1860 eine traditionelle Akteurin der Schifffahrt auf der Alster und bietet wasserseitige Stadtrundfahrten zur touristischen Zwecken an. Die Alster-Touristik GmbH verfügt über insgesamt 18 Schiffe und bietet ganzjährig insgesamt sechs unterschiedliche Touren an. Dabei unterscheidet die Gesellschaft zwischen der Alsterrundfahrt, der Alsterpauschalfahrt, der Kanalfahrt, der Alsterkreuzfahrt, dem Dämmertörn und der Fleetfahrt (vgl. ATG Alster-Touristik GmbH 2021). Allein im Jahr 2017 wurden ca. 400.000 Fahrgäste auf den unterschiedlichen Fahrten über die Alster, die Kanäle und Fleete befördert (vgl. ndr.de 2017). Neben der Alstertouristik gibt es noch den Alsterdampfschifffahrt e. V. als Akteur der gewerblichen Alsterschifffahrt, der jedoch ein weniger großes Angebot aufweist.

Weitere Institutionen

Zu den weiteren Institutionen zählt die Gesamtheit der Wassersportvereine und -verleihe an der Außenalster, dem Alsterlauf und den Kanälen. Die Segel- und Rudervereine sowie die Bootsverleihe sind neben individuellem Equipment der einzige Weg um die Wasserflächen privat zu erkunden. Alle weiteren Akteur:innen, die im Zuge der Arbeit eine untergeordnete Rolle einnehmen, werden im weiteren Verlauf erläutert. Hierbei handelt es sich beispielsweise um Vereine und Verbände.

ALSTERKARTEN

Die Außenalster, der Alsterlauf und die angrenzenden Kanäle werden durch zahlreiche Akteur:innen, Nutzungen und Regelungen beansprucht. Das folgende Kapitel schlüsselt alle relevanten Aspekte rund um die AlsterAkteur:innen und räumlichen Merkmale auf, welche in Form der sogenannten AlsterKarten begleitend dargestellt werden.

Institutionen

Rund um die Alster lassen sich zahlreiche verschiedene Institutionen verorten, die sowohl die Gewässerflächen nutzen als auch Grundstücke am Ufer besitzen. Sie sind somit nicht nur als Stakeholder:innen zu sehen, welche ein hohes Interesse an der Nutzung und Bespielung des Raumes haben und über Flächenressourcen verfügen. Vielmehr sind die Institutionen auch mit einer Art Verantwortung gegenüber einander und anderen Interessen ausgestattet. Im folgenden Abschnitt werden alle Einrichtungen erläutert, die sich unmittelbar im Untersuchungsraum befinden. Das beinhaltet Unternehmen der gewerblichen Schifffahrt, die ansässigen Ruder- und Segelvereine, die offiziellen Bootsverleihe und die gastronomischen Einrichtungen.

alsterkarten

Ruder- und Segelvereine

Die Außenalster lädt mit ca. 160 ha Fläche, inmitten der Stadt zu vielfältigen Aktivitäten auf und an dem Wasser ein (vgl. segeln.de 2015). Zwei traditionelle Aktivitäten auf dem Wasser sind das Rudern und das Segeln.

Der Rudersport blickt in Hamburg auf eine lange Tradition zurück, da der erste Ruderverein Deutschlands – der Hamburger Ruder Club – im Jahr 1836 in Hamburg gegründet wurde. Die Beliebtheit des Sports stieg in den Folgejahren rasant an. Nur acht Jahre später fand die erste Ruderregatta auf der Außenalster statt. Zum Zeitpunkt der ersten Regatta im Jahr 1844 gab es bereits 15 Ruderclubs in Hamburg. Neben den Regatten veranstalteten die Vereine regelmäßige Wasserfahrten, bei denen Übungen und Wendungen mit dem Ruderboot vorgeführt wurden (vgl. Melhop 1932, S. 578f.) Da der Rudersport traditionell nur von Männern ausgeführt werden durfte, wurden Frauen lange Zeit nicht in die Vereinsstrukturen aufgenommen. Auch heute gibt es noch Vereine, die ausschließlich männliche Mitglieder aufnehmen. Diese wurden jedoch in der Vergangenheit durch ein beidgeschlechtliche Angebote und Vereine, die nur weibliche Mitglieder aufnehmen, ergänzt (vgl. hamburg.de o. J.). Bei einer offiziellen Aufzählung der Rudervereine in Hamburg werden insgesamt 77 Rudervereine gezählt. Im Untersuchungsgebiet befinden sich 12 Rudervereine, die sich an der Außenalster, dem Alsterlauf und den angrenzenden Kanälen verorten. Auffällig ist, dass teilweise mehrere Vereine direkt nebeneinander aufzufinden sind

Nachdem der Rudersport mehrere Jahre die Wasserflächen der Alster dominiert hatte, kam im Jahr 1868 der Segelsport hinzu. Der erste Verein an der Außenalster war der Norddeutsche Regattaverein (NRV) welcher sich am östlichen Ufer – direkt am Langen Zug – befindet. Obwohl dieser Verein ursprünglich gegründet wurde, um eine Ruderregatta auszurichten, etablierte sich bald der Segelsport auf der Alster (vgl. Tiedemann 2018). Heute befinden sich nach eigener Recherche an der Außenalster zehn Segelvereine, die sich an den Ufern der Außenalster verteilen. Im Gegensatz du den Rudervereinen befinden kaum Segelvereine in den Kanälen, da sich diese aufgrund ihrer geringen Breite für diesen Sport nicht eignet. Ballungen von Segelvereinen sind nur im südlichen Bereich der Alster zu verorten.

Der Blick auf die Karten verdeutlicht somit, dass sich die Segelvereine vor allem rund um die Außenalster verorten lassen, während die Rudervereine im gesamten Untersuchungsraum verteilt sind. Dabei ballen sich die Vereine teilweise auf kleinem Raum, was insbesondere auf die südliche Außenalster zutrifft. Insgesamt ist somit eine hohe Dichte an gleichmäßig verteilten Ruder- und Segelsportvereinen vorhanden.



Abb. 16: Ruder- und Segelvereine

Bootsverleihe

Die Hamburger Außenalster wird neben dem vereinsgebundenen Ruder- und Segelsport auch von Menschen genutzt, die keine Vereinsmitgliedschaft bei einem der ansässigen Wassersportvereine haben. Der Weg auf das Wasser wird neben dem privaten Equipment durch die Verleihe ermöglicht. Hierbei werden Segel-, Tret- und Ruderboote, Kanus, Kajaks und SUPs gegen ein bestimmtes Entgelt verliehen. Die Geschichte der Bootsvermietungen auf der Alster lässt sich bis auf das 17. Jahrhundert zurückdatieren (vgl. Melhop 1932, S. 574). Heute verteilen sich die Verleihe auf alle Bereiche der Außenalster, den Alsterlauf und die angrenzenden Kanäle. Auffällig ist, dass im Gegensatz zu den Ruderund Segelvereinen keine Ballungen von fest verorteten Bootsverleihen entstehen.

Neben den Bootsverleihen mit einem einem festen Standort sind während der Covid-19-Pandemie zahlreiche temporäre Verleihe hinzugekommen, die keinen festen Standort haben und mobil agieren.

Ähnlich wie die Vereine verteilen sich die Verleihe auf das gesamte Untersuchungsgebiet und sind teils in Vereinsangebote integriert. Nicht kartografiert sind die neuen, mobilen Verleihangebote, die mangels Adresse schlechter reguliert werden können.



Abb. 17: Bootsverleih am Isebekkanal



Abb. 18: Bootsverleihe

Alsterschifffahrt

Neben den Vereinen und Verleihen stellen die Akteur:innen der gewerblichen Alsterschifffahrt wichtige Institutionen an der Alster dar. Die gewerbliche Schifffahrt auf der Alster bezieht sich auf zwei Unternehmen, welche Stadtrundfahrten auf der Außenalster, dem Alsterlauf und den angrenzenden Kanälen anbieten. Dabei handelt es sich einerseits um die Alster-Touristik GmbH und andererseits um den Verein *Alsterdampfschifffahrt e. V.* (vgl. hamburg.de o. J).

Die Geschichte der Alsterschifffahrt führt bis in das 15. Jahrhundert zurück, wo schwimmende Lastkähne

Fährlinie Anleger Alster-Touristik

Abb. 19: Route und Stationen der Alsterschifffahrt

gelegentlich Passagiere mitnahmen (vgl. ATG Alster-Touristik GmbH 2021). 1840 wurde die erste offizielle Fährverbindung zwischen der Alsterchaussee und Uhlenhorst eingerichtet (vgl. Melhop 1932, S. 518). Kurz darauf – im Jahr 1859 – begann dann die Dampfschiffahrt auf der Alster und löste die bisherige Fährverbindung ab (vgl. ebd., S. 396). 1863 fuhren bereits zehn Schiffe dieser Art. Ziel war dabei vordergründig die Entlastung der sonstigen Verkehrssysteme (vgl. ebd., S. 589ff.). Anfang des 20. Jahrhunderts haben sich dann die unterschiedlichen Anbieter:innen zusammengeschlossen, einen einheitlichen Fahrplan – bei welchem die Boote im 10- bis 20-minütigen Intervallen fuhren – und ein gemeinschaftliches Tarifsystem entwickelt. Ebenfalls wurden gemeinschaftlich genutzte Anleger gebaut, welche noch heute die Ufer der Alster prägen und durch die Alster-Touristik GmbH bespielt werden. Allein im Jahr 1911 beförderten etwa 30 Dampfschiffe rund elf Millionen Fahrgäste (vgl. ndr. de 2017). Ab den 1920er Jahren nahm die Anzahl der Fahrgäste kontinuierlich ab, was vor allem auf den Ausbau der Straßenbahnen, Omnibusse und U-Bahn-Linien sowie die steigende Bedeutung des Automobils zurückzuführen ist (vgl. hamburg.de o. J.; ndr.de 2017). Nach dem Zweiten Weltkrieg gingen die Fahrgastzahlen immer weiter zurück, weshalb im Jahr 1894 die Linienschifffahrt auf der Außenalster auf Anweisung des Senats eingestellt wurde (vgl. ndr.de 2017).

Heute verfügt die Alster-Touristik GmbH über etwa 18 Schiffe und befördert ca. 400.000 Fahrgäste jährlich für touristische Zwecke über das Wasser. Der Alsterdampfschiffahrt e. V. verfügt über ein Boot und ist im Gegensatz zu der Alster-Touristik GmbH saisonal zwischen Dezember und März eingestellt (vgl. ndr.de 2017).

Die Alster-Touristik GmbH hat ein umfangreiches Angebot, welches aus insgesamt sechs unterschiedlichen Fahrten besteht und insgesamt neun Anlegestellen anfährt. Ein Anleger befindet sich auf der Binnenalster am Jungfernstieg, fünf Anleger sind unmittelbar an der Außenalster verortet, eine am Langen Zug und zwei weitere im Alsterlauf (vgl. ATG Alster-Touristik GmbH 2021). Die Boote des Alsterdampfschiff e. V. fahren eine Anlegestelle am Jungfern-

stieg an und verfügen dabei über vier Routen (vgl. Alsterdampfschifffahrt e. V. o. J.).

Die Alsterschifffahrt blickt somit auf eine lange, bedeutende Geschichte zurück. Heute dient die Schifffahrt in erster Linie touristischen Zwecken und wird größtenteils durch die Alster-Touristik GmbH abgewickelt, welche diverse Anlegestellen im gesamten Untersuchungsraum unterhält.

Gastronomie

Die Außenalster, der Alsterlauf und die Kanäle locken neben Land- und Wassersportler:innen auch Menschen an, die landseitig den Blick auf das Wasser und die Grünflächen genießen wollen. Das gastronomische Angebot an den Wasserflächen geht von Cafés und Restaurant mit Terrassenflächen direkt am Wasser über Angebote auf Grünflächen bis hin zur Gastronomie an der "großen Straße".



Abb. 20: Gastronomie am Mundsburger Kanal

Ein gastronomisches Angebot direkt an der Alster bietet beispielsweise "Bodo's Bootssteg" in Harvestehude. Als Besonderheit ist zu nennen, dass nicht nur in der Außengastronomie konsumiert werden kann, sondern ebenso Boote ausgeliehen werden können. Eine Kombination aus Gastronomie und Bootsverleih findet sich ebenfalls an der Außenalster bei "Café Prüsse" und "Bobby Reich" sowie beim "Supper Club" am Isekai. Zudem befinden sich direkt an der Außenalster zahlreiche weitere Gastronomien mit Außenbereich.

Insgesamt lässt sich jedoch erkennen, dass sich das Gastronomieangebot vermehrt auf die angrenzenden Kanäle sowie den Alsterlauf konzentriert. Hier ist vor allem am Mühlenkampkanal eine besonders hohe Ballung zu beobachten.



Abb. 21: Gastronomien

Auch an der Außenalster verteilt sich das Gastronomieangebot nicht gleichmäßig, sondern sammelt sich im südöstlichen Bereich zwischen der Kennedybrücke und der Lohmühlenstraße. Im Westen der Außenalster befinden sich lediglich drei und an der nordöstlichen Seite oberhalb des Mundsburger Kanals zwei Angebote. Die Distanzen zwischen den gastronomischen Angeboten an der Außenalster sind mitunter sehr weit und die Gastronomiedichte ist vorallem an den Kanälen östlich der Alster teilweise sehr hoch

Historische Badeanstalten

Badeanstalten an der Alster lassen sich bis ins 13. Jahrhundert zurückdatieren (vgl. Melhop 1932, S. 542). 1793 eröffnete die erste Badeanstalt ihrer Art, ein Badeschiff auf der Binnenalster, nahe des Jungfernstiegs. Auch abgesehen von festen Badeanstalten wurde die Alster zum Wildbaden genutzt und schon damals entstanden schnell Konflikte zwischen Badenden und Booten. Als Antwort auf diese Konflikte wurde die Badeerlaubnis im Jahre 1816 auf ausgewählte Bereiche reduziert und an allen anderen Stellen verboten (vgl. ebd.). Trotz der Badeverbote ließen die öffentlich diskutierten Konflikte nicht ab (vgl. ebd., S. 544). Mit der steigenden Beliebtheit des Badens, begann die Stadt Hamburg zur Regulierung des wilden Badens weitere Flussbadeanstalten einzurichten. Die erste eröffnete 1834 in der Elbe am Grasbrook. Darauf folgte 1869 die Badeanstalt Schwanenwik für das allgemeine Volk sowie 1888 die prestigeträchtigere Badeanstalt Alsterlust nahe der Lombardsbrücke (siehe Abb. 22 & Abb. 23).

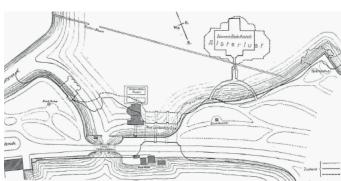


Abb. 22: Badeanstalt Alsterlust, ca. 1845

Weitere Badeanstalten befanden sich zwischenzeitlich in Uhlenhorst, an der Fernsicht oder nahe des Eppendorfer Mühlenteichs. Die Anstalt an der Fernsicht wurde insbesondere von der Jugend gut besucht. Bis zur Alsterkanalisierung 1914 gab es zudem entlang des Streeks mehrere Badestellen (vgl. Melhop 1932, S. 548ff.). Die Badeanstalten an der Außenalster wurden im Laufe der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts jedoch zunehmend unrentabel, was durch die geringere Beliebtheit aufgrund der sich verschlechternden Wasserqualität und der Konkurrenz durch Hallen- und Freibäder zu begründen ist. Infolgedessen wurden die

ersten Anstalten geschlossen (vgl. Schmoock 2019). Der zweite Weltkrieg setzte dem Betrieb von öffentlichen Badeanstalten in den 1940er Jahren größtenteils ein Ende und schränkte öffentliche Freizeitaktivitäten wie Baden stark ein (vgl. Osswald 2021). Die letzten übrigen Badeanstalten, wie z. B. die Badeanstalt Schwanenwik wurden im zweiten Weltkrieg zerstört (vgl. Schmoock 2019). Seit den 60er Jahren kommt die Idee der Wiederbelebung öffentlicher Badeanstalten jedoch immer wieder auf (vgl. Osswald 2021).

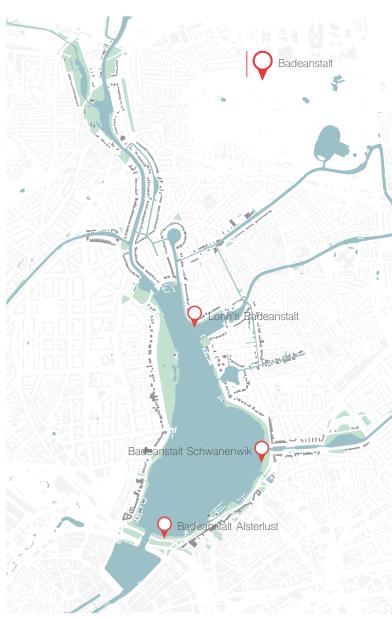


Abb. 23: Historische Badeanstalten

Konkrete Planungen zu einer Neuerschaffung von Badeanstalten sind insbesondere auf das Jahr 2007 zurückzuführen. In Anlehnung an die historische Badeanstalt am Schwanenwik wurde der Bau einer modernen Badestelle am selben Ort für den Sommer 2008 geplant. Das Baden in der Alster selbst sollte weiterhin untersagt werden. Aufgrund verschiedener planerischer Herausforderungen und politischer Bedenken wurde das Projekt nie umgesetzt (vgl. Hanauer 2007).

Das Ausbleiben einer Renaissance der Badenutzung in der Alster ist vorallem durch die geringe Wassergualität zu begründen. Um der mangelnden Wassergüte entgegenzuwirken, wurde 1982 ein Sanierungsplan das Alster-Entlastungskonzept – aufgestellt, was Maßnahmen wie Leitungs- und Sielbaumaßnahmen sowie Regenrückhaltebecken umfasste. Infolgedessen konnte die Gewässerqualität bis 1997 auf die Gewässergüteklasse II verbessert werden (vgl. Siebert 2000, S. 199-201). Damit wurde erreicht, dass in der Alster aus hygienischen Aspekten betrachtet bei Trockenwetter problemlos gebadet werden kann (vgl. hamburgwasser. de o. J.). Baden in der Alster wird dennoch auch im Jahr 2022 noch immer nicht empfohlen (vgl. Wood 2020). Die Stadt nennt nachwievor die mangelnde Wasserqualität aufgrund der Belastung durch Mischwasser (Regenwasser, häusliches und gewerbliches Abwasser) als Grund. Vor allem bei Starkregenereignissen kann das Mischwasser aus den Sielüberläufen in den Fluss gelangen, wodurch eine hohe Keimbelastung der Alster entsteht. Saison- und temperaturbedingt kann es außerdem zur Entwicklung von Blaualgen kommen, deren Cyanobakterien Gifte produzieren können , die für Mensch und Tier gesundheitsschädigend wirken können (vgl. FHH o. J.). Doch auch der Schiffsverkehr kann für Wassersportler:innen und Badende gefährlich werden. Weiterhin haben sich über die Jahrzehnte Schutt, Scherben und Müll auf dem Grund der Alster gesammelt, die ein Verletzungsrisiko darstellen (vgl. FHH o. J.).

Somit hat die Alster heute zu bestimmten Bedingungen zwar wieder Badequalität, jedoch gibt es noch immer Faktoren, welche die Wasserqualität und Sicherheit im negativen Sinne beeinflussen (vgl. FHH 2011, S. 46). Historisch betrachtet ist die Badenutzung allerdings eng mit der Alster verknüpft und erfreute sich lange Zeit großer Beliebtheit.



Abb. 24: Badeanstalt Schwanenwik, ca. 1880

Infrastrukturen

Abgesehen von den akteursgebundenen Institutionen, gibt es Angebote, welche die Nutzung der Alster maßgeblich formen und regulieren. Im Folgenden wird dieses infrastrukturelle Angebot im Untersuchungsraum fokussiert und ein Überblick über die Wasserzugänge, die Fahrradinfrastruktur und den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) gegeben. Aufgrund der standortgebundenen Stationen des ÖPNV, geht die räumliche Analyse teilweise über die Grenzen des Untersuchungsraums hinaus.

Steganlagen und Wasserzugänge

Das Bild der Alster ist durch eine Vielzahl von Anlegestellen verschiedenster Größenordnungen geprägt, die sich rund um die Außenalster gleichmäßig verteilen. Auch in den Kanälen gibt es viele kleine Steganlagen, welche den Zugang zum Wasser ermöglichen. Hierbei sammeln sich diese insbesondere in Bereichen mit breiteren Gewässerbreiten wie dem Hayns Park oder an der Zweigung des Isekanals und Alsterlaufes. In dicht bebauten Gebieten mit hohem Anteil an privatem Wohnungsbau am Ufer gibt es dementsprechend nur kleinere, private Wasserzugänge. Das betrifft vor allem die Kanäle in Winterhude und Uhlenhorst.



Abb. 25: Steganlagen und Wasserzugänge



Abb. 26: Öffentliche Steganlage im Eichenpark

Die Karte zeigt alle Anlegestellen rund um die Alster auf, welche entweder öffentlich sind (blau), einer Bildungsfunktion dienen (orange), von einem Bootsverleih genutzt werden (rot) oder einem Verein zugeordnet werden (gelb) (siehe Abb. 25).

Dabei wird deutlich, dass der Großteil dieser Steganlagen den Vereinen und Bootsverleihen gehört. Nur insgesamt vier Steganlagen sind öffentlich zugänglich. Diese werden von den jeweiligen Bezirksämtern unterhalten. Zwei davon befinden sich in unmittelbarer Nähe der Krugkoppelbrücke und zwei weitere liegen am Hayns Park.

Die geringe Zahl an öffentlich nutzbaren Wasserzugängen steht im starken Kontrast zu der steigenden Zahl an Individualsportler:innen, welche die Alster nutzen. Während das Angebot in den Vereinen und Verleihen umfangreich und ausgeglichen verteilt ist, ziehen die wenigen öffentlichen Stege die Nutzer:innen in die ohnehin überlasteten Bereiche am Hayns Park und an der Krugkoppelbrücke.

Fahrradinfrastruktur

Das Hamburger Veloroutenkonzept umfasst zwölf vom Rathausmarkt sternförmig verlaufende Routen, welche die Innenstadt mit den wichtigsten Zentren der Bezirke verbindet sowie zwei Ringverbindungen zur Erschließung der Wohngebiete der inneren und

äußeren Stadtteile (vgl. FHH o. J. a). An der Westseite der Außenalster verläuft die Veloroute 4 – eine 18,5 km lange Strecke von der Innenstadt – vorbei am Flughafen bis in den Norden Hamburgs. An den Punkten Jungfernstieg, Gänsemarkt und Valentinskamp bestehen Verknüpfungen mit den Velorouten 1 und 2 (vgl. ebd.). An der südöstlichen Seite der Außenalster verlaufen die Velorouten 5 und 6 parallel zueinander. Veloroute 5 ist eine 23 km lange Strecke von der Innenstadt in den Norden Hamburgs, in Richtung des Ohlsdorfer Friedhofs. Veloroute 6 ist eine 20 km lange Strecke von der Innenstadt in den Nordosten Hamburgs in Richtung Volksdorf (vgl. ebd.). Die Veloroute 13 verläuft entlang des inneren Rings und kreuzt an diversen Stellen die Alsterkanäle sowie den Alsterlauf selbst. Im Leinpfad besteht eine Verknüpfung mit der Veloroute 4 (vgl. ebd.).

Eine weitere wichtige Radinfrastruktur stellt das Hamburger Stadtrad dar. Das Stadtrad-Leihsystem gilt als Deutschlands erfolgreichstes Fahrradverleihsystem. 231 Stationen mit über 2.800 Fahrrädern bestehen



Abb. 27: Veloroute 4

stadtweit bereits, an zwanzig Stationen wurden im vergangenen Jahr zusätzlich Lastenfahrräder integriert. Ziel ist es, bis 2022 alle Stadtteilzentren sowie U-und S-Bahn-Stationen in das Netz einzubinden (vgl. FHH o. J. b).

Innerhalb des Untersuchungsraums befinden sich elf Stadtradstationen in unmittelbarer Ufernähe der Außenalster, des Alsterlaufs oder der Alsterkanäle. Weitere fünfzehn Stationen befinden sich innerhalb des Untersuchungsraums (vgl. FHH o. J. b).



Abb. 28: Velorouten und Stadtradstationen

Die Erschließung der Alster und der Kanäle über die Fahrradinfrastruktur ist sowohl in Bezug auf die Velorouten als auch das Angebot an Stadtradstationen als positiv zu bewerten. Die infrastrukturelle Ausstattung bietet die Grundlage, die Alster niedrigschwellig und umweltfreundlich mit dem Fahrrad zu erreichen. Die zentrale zuständige Stelle für die Fahrradinfrastruktur ist die Behörde für Mobilitätswende und Verkehr (BVM), daneben finden sich Zuständigkeiten in den Bezirksämtern.

ÖPNV

Die Außenalster ist nur eingeschränkt durch U-Bahn-Linien erschlossen, während die Alsterkanäle eine bessere Anbindung an das U-Bahn-Netz haben. Der südliche Teil der Außenalster ist bestmöglich von der U1-Station Stephansplatz oder dem Hauptbahnhof erreichbar, was angesichts der zahlreichen Straßenquerungen eine Entfernung von mindestens 8 Gehminuten darstellt. Östlich der Alster bietet sich die Lohmühlenstraße im Stadtteil St. Georg oder Uhlandstraße im Stadtteil Hohenfelde/Uhlenhorst an, um an die Ufer zu gelangen. Im Norden der Außenalster bieten die U3-Stationen Borgweg, Sierichstraße und Kellinghusenstraße sowie die U1-Stationen Kellinghusenstraße und Klosterstern eine gute Anbindung. Hier befinden sich die Stationen oftmals näher am Wasser und sind teils nur fünf Gehminuten entfernt. Westlich ist die nächste Station die U1-Station Hallerstraße. Die neu geplante U5-Linie bietet zukünftig eine verbesserte Anbindung der Ostseite der Außenalster und der östlichen Alsterkanäle.

Auch mit dem Bus ist die Außenalster nur eingeschränkt erreichbar, hier sind die Alsterkanäle ebenfalls deutlich besser erschlossen. Die eingezeichneten Radien von 250 m verdeutlichen, dass nur an wenigen Stellen eine direkte Anbindung zum Ufer der Außenalster vorhanden ist. Dazu gehören der südöstliche Bereich der Außenalster, der Mundsburger Kanal und Kuhmühlenteich sowie der Uhlenhorster Kanal, der Lange Zug, der Uhlenhorster Kanal, der Hayns Park und der Isebekkanal.

Die Erschließung der Außenalster durch den ÖPNV ist somit als mittelmäßig zu bewerten und in Zukunft potenziell ausbaufähig. Das betrifft vor allem den Busverkehr, da dieser flexibler anpassbar ist. Die Kanäle sind im Gegensatz dazu wesentlich besser durch Bus und Bahn erreichbar, wobei hier einzelne Stationen, wie z. B. die Uhlandstraße am Kuhmühlenteich hervorzuheben ist. Die Planungs- und Verwaltungszuständigkeiten liegen beim Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und der Hamburger Hochbahn AG.

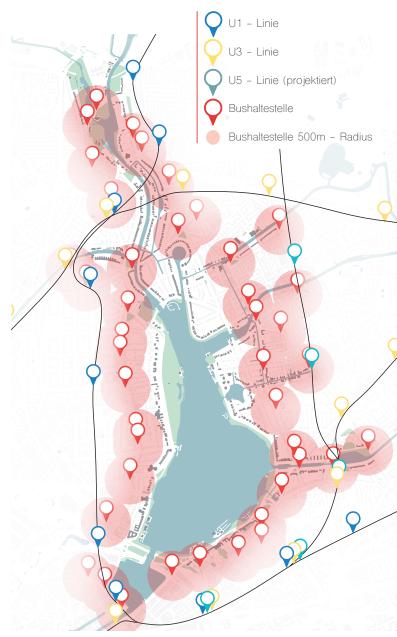


Abb. 29: ÖPNV-Anbindung

Flächennutzung und -gestaltung

Bei der räumlichen Analyse des Untersuchungsgebietes sind neben den Institutionen und Infrastrukturen als dritter struktureller Bestandteil noch die grundsätzlichen Aspekte der Flächennutzung und -gestaltung zu nennen. Diese stellen sich als sehr vielfältig heraus. Zum einen umfassen sie die räumlichen Schutzfunktionen, unter denen insbesondere der Naturschutz hervorzuheben ist, welcher sich räumlich durch die nach §30 BNatschG geschützten Biotope manifestiert. Hierunter wird zum anderen aber auch Denkmalschutz gefasst.

Den oben erläuterten Institutionen lassen sich nicht nur eigentumsbezogene Flächennutzungen in Form von Grundstücken zuweisen. Durch die Nutzung der Gewässer, formulieren diese auch räumlich verortbare, aber teilweise in der Realität nicht sichtbare Flächennutzungsansprüche. Ebenso lassen sich auch institutionsunabhängige Flächennutzungen, sowohl auf dem Wasser als auch an Land, verorten.

Letztlich führt dieses Kapitel außerdem eine deskriptive Einordnung auf: Die Uferkanten und Ufertypologien, welche die diversifizierte und komplexe Ufergestaltung und -nutzung vereinfachen und kategorisieren soll.

Ökologisch wertvolle Strukturen

Die Alster stellt mit ihren unterschiedlichen gewässerökologischen und biologischen Gegebenheiten einen sehr diversen und komplexen Lebensraum für verschiedene Arten dar. Während der obere Alsterlauf außerhalb des Untersuchungsgebiets noch teilweise naturnahe Gewässereigenschaften aufweist, sind die kanalisierten Abschnitte eine gänzlich andere, weniger lebensfreundliche Umwelt. Die Alsterbecken sind zwar ebenfalls Teil des Flusses, sind durch die Aufstauung aber eher als Seen zu betrachten. Der Lebensraum der Alsterbecken ist jedoch nicht mit dem eines natürlichen Sees zu vergleichen, da die künstliche Aufstauung und starken anthropogenen Einflüsse die Lebenswelten beeinflussen (vgl. FHH 1990, S. 11). Trotz dieser intensiven Beeinflussung durch den Menschen, ist die Alster mitsamt den Uferzonen heute ein Lebensraum für zahlreiche Arten der Flora und Fauna, der zunehmend durch den Siedlungs- und Nutzungsdruck in der Großstadt bedroht wird. Diese Beeinträchtigungen durch den Siedlungsdruck treten vordergründig seit der Industrialisierung auf und haben negative Auswirkungen auf die Biodiversität. So konnte bereits in den 1930er Jahren ein Rückgang der Fischfauna aufgrund der Schifffahrt und Bebauung festgestellt werden (vgl. Melhop 1932, S. 368). Die gleichen Bedrohungen bestehen auch heute noch in abgewandelter und teilweise verstärkter Form.

Ökologisch wertvolle Strukturen finden sich überall im Untersuchungsgebiet. So werden die natürlichen



Abb. 30: Röhricht am westlichen Alsterufer

Uferzonen von Unterwasserpflanzen, Schwimmpflanzen, See- und Teichrosen bewachsen. In Richtung des Ufers lässt sich bei einer Wassertiefe von 1,5 bis 2 m Röhricht- und Schilfwuchs feststellen (siehe Abb. 30).

Die Uferbereiche, die teilweise unter Wasser und teilweise über Wasser sind, werden zudem durch Erlen, Weiden, Seggen und Sumpfpflanzen bewuchert (vgl. FHH 1990 S. 12). Dabei haben diese Vegetationsstrukturen unterschiedliche, positive Auswirkungen auf die Natur und das Gewässer, welche vom Schutz der Uferkanten, über die Reinigung des Gewässers bis zu der oben genannten Funktion als wichtiger Lebensraum mitsamt Brut- und Nistgelegenheiten reichen (vgl. ebd., S. 18). Je weniger menschliche Eingriffe an diesen Strukturen vorgenommen wurden, desto eher lassen sich diese positiven Effekte feststellen. Die baulich eingefassten und ausgebaggerten Kanäle lassen die Entstehung ökologisch wertvoller Strukturen insofern nur bedingt zu.

Zu den besonders schützenswerten Bereichen gehören die nach §30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatschG) gesetzlich geschützten Biotope, die in Abb. 31 verortet sind. Mit einer Länge von ca. 30 bis 50 m lassen sie sich an verschiedenen Stellen an der Außenalster verorten. In den Kanälen finden sich aufgrund der baulichen Einfassung weniger weiche, lebensfreundliche Uferkanten. Dementsprechend sind hier nur selten Biotope in den Kanälen vorhanden. Als geschützte Biotope sind zum einen die Röhrichtzonen zu benennen, die sich vor allem um die südliche Außenalster und am Goldbekkanal verorten lassen (rot eingefärbt). Zusätzlich sind diverse Strukturen als naturnahe oder naturnahe stehende Gewässer geschützt, was neben den Flachwasserzonen auch auf den Feenteich zutrifft (rot schraffiert). Als einziger Sumpfwald sind Teile des Eppendorfer Mühlenteichs geschützt (rot umrandet).

Historisch betrachtet ist eine Erfassung des ursprünglichen, natürlichen Zustands der Alster sehr komplex. Mit der Aufstauung der Außenalster im 12. Jahrhundert wurde die gesamte Struktur mitsamt all der damit zusammenhängenden natürlichen Strukturen komplett verändert. Ebenso wurden der Alsterlauf und

alle Nebenflüsse im Rahmen der Kanalisierungen im 19. und 20. Jahrhundert baulich umgestaltet. Die vorher größtenteils seicht absinkenden, natürlichen Ufer wurden für die Schiffbarkeit begradigt und durch lineare, harte Uferkanten überformt, wodurch der natürliche Zustand verloren ging (vgl. Fischer 1994, S. 97). Insofern ist die heutige Natur der Alster unmittelbar mit dem Einfluss des Menschen verbunden. Dennoch bietet der Blick auf die Geschichte neben den genannten Zäsuren einige interessante Einsichten. Bereits im 16. Jahrhundert entstanden demnach um die Außenalster umfangreiche Röhrichtzonen (vgl. FHH 1990, S. 17). Auch war früher der Schilfbestand an der Außenalster noch größer (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 298). Spätestens mit dem 19. und 20. Jahrhundert wurden jedoch zahlreiche Röhricht- und Schilfzonen an der Außenalster durch künstliche Erhöhung und Befestigung der Uferzonen vernichtet (vgl. FHH 1990, S. 18). Die ersten Wiederansiedlungsversuche der Röhrichtzonen fanden bereits im Jahr 1945 am Alsterpark, an der Gurlitt-Insel, am Hotel Atlantik und am Schwanenwik statt (vgl. ebd., S. 20). Ziel der Bepflanzung war es, eine "naturnahe, artenreiche und ökologisch Pflanzengesellschaft feuchter Biotope wertvolle im Hamburger Stadtgebiet wieder zu etablieren" (Neugebohrn et al. 2005, S. 54) und somit den Gewässerökologie, die Artenvielfalt und die Ästhetik der Uferzonen zu fördern (vgl. Neugebohrn et al. 2005, S. 54). Obwohl sich die bepflanzten Zonen anfangs gut entwickelten, waren die Röhrichtzonen bereits in den 1960er Jahren vollkommen verschwunden. Grund hierfür waren unter anderem, dass Menschen, Hunde, Schwäne und Ratten die sensiblen Halme der Pflanzen beschädigten. Ausschlaggebend war ebenso, dass die Zäune und Abgrenzungen zu den Flachwasserzonen nicht mehr unterhalten wurden und das Röhricht somit keinen Schutz erhielt (vgl. FHH 1990, S. 20).

Als Antwort darauf wurden ab den 1970er Jahren zahlreiche Wiederaufbaumaßnahmen durchgeführt. Dass sich aktuell gesunde Schilfbestände entwickelt haben, ist jedoch die Ausnahme (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 95). Ebenso wurden Methoden entwickelt, welche die Vegetation land- und wasserseitig schützen sollten. Auch die Bauprinzipien der Biotope wurden mit neuen Steinwällen und Durchflüssen weiterentwi-



Abb. 31: Biotope

ckelt (vgl. FHH 1990, S. 25). Die Zonen wurden vom Land aus mit Zäunen versehen, welche die Biotope hauptsächlich vor Menschen und Hunden schützen sollen (siehe Abb. 32). Wasserseitig sorgten Steinwälle und Maschendrahtzäune dafür, die Röhrichtzonen vor Wellenschlag zu schützen. Trotz der Maßnahmen geschah es allerdings immer wieder, dass die Uferzonen verschmutzten und versandeten (vgl. S. 121).

Heute lassen sich für die Biotope die gleichen Probleme und Defizite feststellen, wie sie bereits historisch bestanden. Im Gegensatz zu früher, führen manche der Defizite im Angesicht der deutlich gestiegenen Nutzung der Wasserflächen insbesondere im Sommer jedoch zu stärkeren Beeinträchtigungen (siehe Problematisieren - Naturschutz). Doch auch heute gibt es Akteur:innen, die sich dem Erhalt der Biotope widmen und neue Maßnahmen zum Schutz und zur Verbesserung der Strukturen vorantreiben. Als zuständige Behörde für die § 30 – Biotope ist die BUKEA verantwortlich. Das Projekt Lebendige Alster bringt sich bei der Pflege der Biotope und der Planung neuer Maßnahmen ein. Als beispielhafte, multifunktionale Maßnahme wurden zum Schutz und zur Entwicklung der Flachwasserzonen schwimmende Vegetationsinseln an den Biotopen integriert (siehe Abb. 33).



Abb. 32: Zaun zum Schutz der Flachwasserzone

Diese sollen die Vegetationsstrukturen erweitern und gleichzeitig die Röhrichtzonen vor dem wasserseitigen Eintritt von Menschen schützen, indem sie die bestehenden Durchlässe in den Steinwällen schließen. Durch die Eigenschaft als schwimmendes Objekt, wird die Durchströmung unterhalb der Insel weitestgehend erhalten (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 150f.; Bund-Landesverband Hamburg 2021). Die erste schwimmende Vegetationsinsel wurde bereits vor zwei Jahren an der Außenalster installiert. Zukünftig soll auch eine bis zu



Abb. 33: Flachwasserzone mit Steinwall und Vegetationsinsel

50 m lange schwimmende Vegetationsinsel eingesetzt werden, um die §30-Biotope an der Außenalster zu qualifizieren (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 142).

Insgesamt ist somit hervorzuheben, dass der heutige Naturzustand der Alster und der Kanäle – historisch betrachtet – unmittelbar mit dem Einfluss des Menschen verbunden ist. Je nach Art des Eingriffs ist es der Natur möglich gewesen, Räume zurückzugewinnen. Über die Jahrhunderte sind auf diese Weise diverse ökologisch wertvolle Strukturen entstanden. Das umfasst zum einen die Biotope, deren Wertigkeit durch die Unterschutzstellung nach § 30 BNatschG gewürdigt und entsprechend geschützt wird. Zum anderen stellen aber auch alle weiteren weichen, vegetationsbewachsenen Uferkanten, Gewässerstrukturen und Bodenschichten wichtige Lebensräume für zahlreiche Arten dar, die es zu schützen gilt. Als zentrale Akteur:innen in diesem Bereich sind die BUKEA und die Initiative Lebendige Alster zu nennen.

Denkmalschutz

Wenngleich in der Untersuchung der Außenalster und Kanäle die Gebäudestrukturen nur eine sehr untergeordnete Rolle spielen, so ist die Betrachtung des Denkmalschutzes dennoch eine wichtige Grundlage. Die Einzigartigkeit der Alster und ihrer angrenzenden Freiflächen mitsamt der gestalterischen Ausprägungen ist nämlich an vielen Stellen denkmalgeschützt. Zunächst ist die gesamte Wasserfläche der Außenalster als Gewässer denkmalgeschützt. Ebenfalls geschützte Wasserflächen sind der Mundsburger Kanal / Eilbeker Kanal, Hofwegkanal, Uhlenhorster Kanal, der Lange Zug, der Feenteich und der nördliche Alsterlauf. Der Alsterlauf inklusive des Leinpfadkanals ist zusätzlich als Kanal und Uferbefestigung denkmalgeschützt. Hintergrund ist die von Fritz Schumacher geplante Alsterkanalisierung, welche dem gesamten Gebiet um den Alsterlauf einen einzigartigen städtebaulichen Charakter gegeben hat, der in seinem Gestaltungsgedanken von der Ufergestaltung ausgeht (vgl. Fischer 1994, S. 97).



Abb. 34: Winterhuder Kai

Als Baudenkmal sind weiterhin ein Großteil der Brücken um die Alster geschützt sowie vereinzelt Steganlagen (Bootsanleger Alte Rabenstraße) und Skulpturen ("Männer im Boot" Schwanenwik). Hinzukommend sind an der Alster und den Kanälen an verschiedenen Stellen Gebäude als Baudenkmal und Ensemble geschützt.

An den Ufern finden sich außerdem eine Reihe an geschützten Gartendenkmälern, darunter der Eichenpark, der Seelemannpark, der Hayns Park und der Winterhuder Kai, das Alstervorland sowie die Anlage Schwanenwik. Der Hayns Park und der Winterhuder Kai sind des Weiteren als Ensemble mit der umliegenden Flächengestaltung und Bebauung denkmalgeschützt. Weitere geschützte Ensembles finden sich um den Kuhmühlenteich und das Alstervorland.

Zusammengefasst sind in allen Bereichen der Außenalster und der Kanäle, insbesondere dem Alsterlauf, unter Denkmalschutz stehende Strukturen zu verorten. Für die Planung von Interventionen sind somit stets die Belange des Denkmalschutzes und die damit verbundenen Auflagen frühzeitig zu prüfen, was vor allem bei baulichen Anlagen von zentraler Bedeutung ist. Bei entsprechenden Anliegen muss das Denkmalschutzamt der Behörde für Kultur und Medien miteinbezogen werden.



Abb. 35: Denkmalschutz

Eigentumsverhältnisse

Die Uferzonen der Außenalster sind überwiegend öffentlich geprägt. Dies lässt sich historisch auf die Handlungsmaxime der Stadt Hamburg zurückführen, die Nutzung und Flächen der Alster möglichst öffentlich zu gestalten und dafür entsprechend umfangreich aufzukaufen (vgl. BUE 2016). Während darunter auch weitläufige Grünflächen und Sitzgelegenheiten mit Ausblick auf das Wasser zählen, umfassen die Uferzonen jedoch auch häufig Biotope oder Abschnitte, an denen das Wasser unzugänglich oder nicht einsehbar ist. Die halböffentlichen Bereiche konzentrieren sich vorwiegend an den bestehenden Steganlagen. Im Gegensatz zu vielen öffentlichen Bereichen handelt es sich bei den halböffentlichen Abschnitten um solche mit besonderer Aufenthaltsqualität durch Wasserzugang. Diese Vorzüge sind allerdings lediglich über die Mitgliedschaft in entsprechenden Vereinen oder den Besuch der jeweils dort verorteten Gastronomien erlebbar (siehe Abb. 36). In unmittelbarer Nähe zur Außenalster befinden sich die vorwiegend privaten Uferzonen der Kanäle und des Alsterlaufes selbst. Besonders eindrücklich zeigt sich dies am Feenteich östlich der Außenalster sowie entlang des Alsterlaufes nördlich der Außenalster. Der Hayns Park im Norden des Untersuchungsgebiets bildet dabei eine Ausnahme. Die öffentlichen Flächen des Parks bieten, im Gegensatz zu vielen Abschnitten entlang der Außenalster nahezu an jeder Stelle direkten Wasserzugang für alle Nutzer:innen.



Abb. 36: Segelschule auf der Außenalster



Abb. 37: Eigentumsverhältnisse

Organisation der Wasserfläche

Während die landseitigen Flächen in ihrer grundlegenden Nutzung organisiert und räumlich eingeordnet sind, gibt es eine solche räumliche Aufteilung auf den Wasserflächen eher selten. Die dynamischen, sich stetig verändernden Gegebenheiten des Wassers machen eine genaue Zuteilung nur sehr schwer möglich. Trotzdem finden sich auf der Alster räumliche Flächenaufteilungen. Einerseits besteht in Nord-Süd-Richtung auf der Außenalster die Ruder-Regattastrecke, welche die längstmögliche gerade Strecke auf dem Gewässer darstellt (siehe Abb. 39). Diese Strecke hat dabei eine lange Historie: Bereits seit mehr als 150 Jahren finden auf der Außenalster Regatten statt, die auch damals schon eine ähnliche Strecke benutzten (siehe Abb. 38). Während sich die genauen Streckenverläufe zwar teils veränderten, so ist die Regattastrecke im Kern langer Zeit mit der Alster verknüpft (vgl. Melhop 1932, S. 545ff.).

Die Regattastrecke stellt abseits von Veranstaltungen nur eine informelle, nicht markierte Zonierung dar, weshalb oft kein Bewusstsein darüber besteht.

Für den Segelsport gibt es zur Streckenmarkierung hingegen schwimmende Tonnen, welche am Boden der Alster verankert sind. Somit sind auch diese gewissermaßen der Dynamik des Gewässers untergeben, sie lassen sich jedoch grob verorten (siehe Abb. 39). Die Tonnen verdeutlichen, dass sich die Segelnutzung über die gesamte Außenalster verteilt.

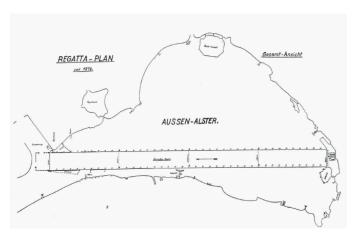


Abb. 38: Historischer Regatta-Plan, 1878



Abb. 39: Organisation der Wasserfläche

Bewegungsfördernde Infrastrukturen

Das unmittelbare Land rund um die Alster weist einige bewegungsfördernde Infrastrukturen auf, die im Zusammenhang mit der Nutzung der Wasserfläche einhergehen können. Um die Alster führt eine 7,4 km lange Laufstrecke. Entlang der Route befindet sich eine Chip-Zeitmessung mit sechs Messstationen (orange). Um die eigene Rundenzeit zu messen, müssen Läufer:innen sich auf alsterrunning.de registrieren und einen entsprechenden Chip an ihren Schuhen tragen. Sportler:innen können zudem die zwei öffentlichen Trimm-Dich-Pfade an der Alster nutzen (rot). An zwei Stellen entlang der Alsterrunde ermöglichen Trinkwasserbrunnen, initiiert durch Hamburg Wasser, eine schnelle Erfrischung (blau).



Abb. 40: Bewegungsfördernde Infrastruktur

Uferkanten und Ufertypologien

Die Uferzonen der Außenalster sind fast ausschließlich durch weiche Uferkanten (grün) geprägt. Auch im Bereich des Eppendorfer Mühlenteichs, des Alsterlaufs sowie teilweise in den Kanälen sind weiche Uferkanten zu verorten. Weiche Uferkanten definieren sich in diesem Kontext durch eine lebensfreundliche Umwelt, welche sich z. B. durch eine abgeflachte Böschung mit Ufervegetation ausgestalten kann (siehe Abb. 41).



Abb. 41: Weiden am Alsterufer - weiche Uferkante

Im Gegensatz dazu sind die meisten Kanäle eher durch mittlere bis harte Uferkanten gestaltet, die eine lebensfeindlichere Umwelt darstellen. Uferkanten mittlerer Härte sind zwar oftmals durch die harten Kaimauern gestaltet, verknüpfen diese aber z. B. mit einer darüberliegenden Böschung oder einem angrenzenden Garten, wie im Bereich des Leinpfadkanals (siehe Abb. 42).



Abb. 42: Leinpfad - mittlere Uferkante

Harte Uferkanten hingegen sind die Ufer, die entweder eine Kaimauer und dahinter liegende befestigte Fläche umfassen oder aber direkt bebaute Ufer umfassen, wie es am Mühlenkampkanal der Fall ist (siehe Abb. 43). Das Ufer bei mittleren und harten Uferkanten ist stets durch die Kaimauer geprägt und besitzt demnach im Gegensatz zu den abgeflachten, weichen Ufern ein 90-Grad-Profil, welches keinen Lebensraum für Tiere bietet.



Abb. 43: Mühlenkampkanal - harte Uferkante

Bei einer detaillierten Betrachtung der Uferzonen wird deutlich, wie stark sich die Ufer in ihrer Gestaltung von einander unterscheiden. Um eine grobe Einordnung und Kategorisierung vorzunehmen, wurden 11 unterschiedliche Ufertypologien identifiziert, die in Abb. 45 verortet und in den Uferschnitten dargestellt werden. Die dominanteste Typologie ist hierbei die Böschung mit Vegetation (siehe Abb. 46), die sich an allen weichen Uferkanten wiederfindet. Als eigenen Typus wurde hierbei zusätzlich die Böschung mit Biotop (siehe Abb. 47) herausgestellt, da diese einerseits unzugängliche Uferbereiche umfasst und andererseits sich durch die Flachwasserzonen noch weiter in das Gewässer hineinzieht. Eine weitere Typologie ist die Böschung mit Garten (siehe Abb. 48), welche ebenfalls weiche Uferkanten und somit grundsätzlich lebensfreundliche Umwelten darstellen. Zu den lebensfeindlicheren Ufertypologien gehört in erster Linie die Mauer mit Bebauung (siehe Abb. 56), welche das oben erläuterte 90-Grad-Profil aufweist und der einzige Typus der harten Uferkanten ist. Die Ufertypologien mittlerer Härte sind die Mauer mit Garten (siehe Abb. 50) und die Mauer mit öffentlicher Grünfläche (siehe Abb. 49).

Es konnten zudem einige speziellere Ufertypologien identifiziert werden. Dazu gehören öffentliche Steganlagen an öffentlichen Grünflächen (siehe Abb. 53) sowie halböffentliche Steganlagen von Verleihen (siehe Abb. 52), welche vereinzelten Stellen bestehen. Mehrere private Grundstücke am Ufer wiesen hingegen private Steganlagen auf (siehe Abb. 54). Zudem wurde das Ufer des Typus "Mauer mit öffentlicher Grünfläche" an einigen Stellen um schwimmende Vegetationsinseln ergänzt (siehe Abb. 55).



Abb. 44: Uferkanten



Abb. 45: Ufertypologien

Insgesamt zeigt die Kategorisierung der Ufertypologien auf, dass das untersuchte Gebiet durch zwei gegensätzliche Uferzonen geprägt ist. Auf der einen Seite stehen die lebensfreundlichen weichen Uferkanten mit einer pflanzenbewachsenen Böschung, welche durch anliegende Biotope, Parkanlagen oder Gärten ergänzt werden. Diese Typologien finden sich vor allem rund um die Außenalster, aber auch im nördlichen Alsterlauf und an vielen Stellen vereinzelt in den Kanälen. Die Kanäle sind grundsätzlich größtenteils durch die eher

lebensfeindlicheren mittleren bis harten Uferkanten geprägt, die durch Kaimauern ausgestaltet sind und teilweise eine direkte Bebauung des Ufers. In vielen Fällen sind die Ufer allerdings auch lediglich aufgrund der Kanalisierung durch eine Kaimauer ausgestaltet und schließen oberhalb an eine Parkanlage oder einen Garten an.

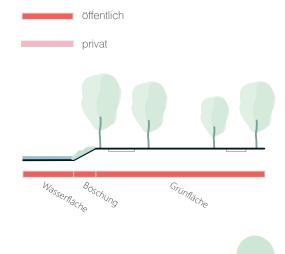


Abb. 46: Böschung und öffentliche Grünfläche

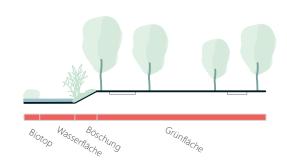


Abb. 47: Biotop und öffentliche Grünfläche

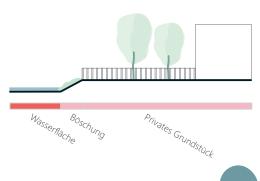


Abb. 48: Böschung und privates Grundstück

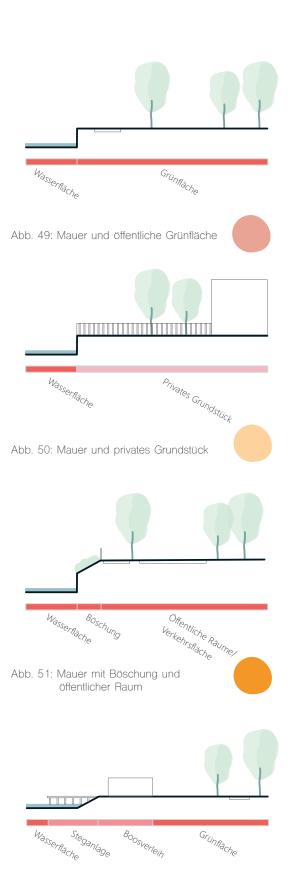


Abb. 52: Halböffentliche Steganlage

eines Verleihs

Wasserfläche Grünfläche Steganlage

Abb. 53: Öffentliche Steganlage mit Grünfläche

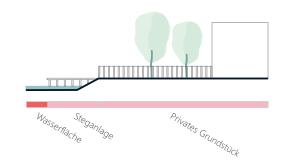


Abb. 54: Private Steganlage an privatem Grundstück

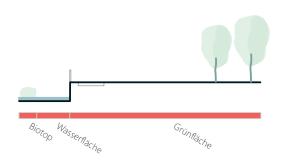
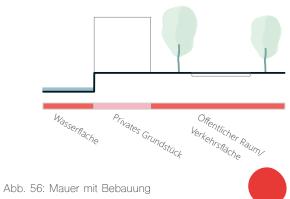


Abb. 55: Biotop mit Mauer und Zaun



IV PROBLEMATISIEREN

- 59 Politik, Verwaltung und Planung
- 62 Wassersport und Wasserspaß
- 65 Naturschutz
- 68 Schifffahrt
- 70 Konfliktschwerpunkte
- 74 Zwischenfazit

Die räumliche Analyse machte zahlreiche unterschiedliche Qualitäten, Defizite und Herausforderungen sichtbar und ermöglichte gleichzeitig eine direkte Verortung und Verknüpfung mit den untersuchten Räumen. Gemeinsam mit den Ergebnissen der durchgeführten Gespräche mit an der Planung beteiligten und von Konflikten betroffenen Akteur:innen ist damit die Basis geschaffen, um eine Bewertung und Einschätzung der unterschiedlichen Themen vorzunehmen. Um die große Bandbreite an verschiedenen Themen zu sortieren und die Komplexität somit zu vereinfachen, wurden bereits im Arbeitsprozess die drei Hauptthemenkomplexe Wassersport und Wasserspaß, Naturschutz und Schifffahrt identifiziert. Ausschlaggebend für diese Einordnung ist insbesondere, dass zwischen diesen Themenbereichen jeweils Konflikte bestehen, die im Fokus des folgenden Kapitels stehen sollen. Anhand dieser drei Themenkomplexe erfolgte dementsprechend die weitere analytische Arbeit, die im folgenden Kapitel in ihren Haupterkenntnissen zusammengefasst wird. Dafür müssen zunächst die drei Themenkomplexe definiert werden.

Wassersport und Wasserspaß wird als ein Themenbereich verstanden, der die freizeitlichen Nutzungen auf der Alster und den Kanälen abdeckt. Dennoch muss zwischen den beiden Kategorien unterschieden werden. Wassersport wird im Kontext der vorliegenden Arbeit als institutionelle und vereinsbezogene Sportaktivität auf dem Wasser definiert. Dazu gehören in erster Linie der vereinsbezogene Segel- und Rudersport, aber auch kleinere Nutzungen wie Kanupolo am Hayns Park. Unter Wasserspaß werden alle individuell-freizeitlich betriebenen Wassernutzungen verstanden. Dabei müssen diese nicht durch eine sportliche Nutzung geprägt sein, sondern umfassen grundsätzlich die individualisierten Naherholungsnutzungen auf dem Wasser. Darunter werden unter anderem privates Stand-up-Paddling, Kanu- und Kayakfahren gefasst, aber auch die gewerblichen Bootsverleihe, die zudem noch Tret- und Segelboote im Angebot haben. Auch jegliche Badenutzung ist als Wasserspaß einzuordnen. Die Unterscheidung zwischen diesen beiden Kategorien innerhalb des Themenkomplexes ist deshalb von Bedeutung, da zwischen diesen Nutzungen ebenso Konflikte bestehen, wie zu den anderen Themenkomplexen Naturschutz und Schiffsverkehr.

Der Themenkomplex Naturschutz umfasst grob alle Belange der Natur und ihrer Arten. Demnach sind insbesondere die Flora und Fauna im Fokus. Zusätzlich sind Böden und Gewässer in ihrer Bedeutung als Lebensräume und einzigartige Strukturen hervorzuheben. Im Themenkomplex Naturschutz ist dabei vor allem hinsichtlich zwei Bereichen zu differenzieren. Zum einen gibt es rund um die Alster und entlang der Kanäle die gesetzlich geschützten Biotope, die nicht nur einen besonderen Schutz aufgrund ihrer hohen Bedeutung als Lebensraum bedürfen, sondern denen ebenso andere rechtliche Grundlagen unterliegen als den sonstigen Bereichen. Zum anderen sind eben jene "sonstigen" Bereiche nicht weniger schützenswert und umfassen alle weiteren Lebensräume sowie Boden- und Gewässerstrukturen am und im Wasser: von Uferkanten und -böschungen, über die Vegetation an den Ufern und auf dem Wasser bis hin zur Fauna von Wasservögeln und Fischen sowie dem Makrozoobenthos lassen sich unzählige schützenswerte Strukturen finden, die in diesem Themenkomplex zusammengefasst sind.

Ahnlich wie die Naherholungsnutzungen hat der Schiffsverkehr eine lange Historie und ist fest mit dem Charakter der Alster verknüpft. Dabei formuliert dieser Themenkomplex eigene Nutzungsansprüche und ist aufgrund seiner verkehrlichen und gewerblichen Ausrichtung gesondert vom Wassersport und Wasserspaß zu betrachten. Der Themenkomplex Schiffsverkehr definiert sich demnach durch die gewerbliche Nutzung der Wasserstraßen. Historisch betrachtet war die gewerbliche Schifffahrt viel ausdifferenzierter als heute und umfasste zahlreiche Akteur:innen. Heute zählen die Alstertouristik GmbH und der Alsterdampfschifffahrt e. V. in der gewerblichen Schifffahrt als einzige Akteur:innen zum Themenkomplex Schiffsverkehr.

Als vierter "inoffizieller" Themenkomplex werden zunächst Aspekte der Politik, Verwaltung und Planung behandelt. Dieser Themenkomplex steht nicht auf einer Stufe mit den anderen Bereichen, da sich die untersuchten Aspekte hierbei weder zwangsläufig verorten lassen, noch Konflikte mit den jeweils anderen Komplexen darstellen. Insofern werden unter Politik, Verwaltung und Planung alle Konflikte und Herausforderungen analysiert, die unabhängig in den verwaltenden und planenden Strukturen und Institutionen bestehen. Dazu gehören unter anderem Kommunikationsprozesse oder Zuständigkeiten und Strukturen wie die Bezirksämter und Behörden.

POLITIK, VERWALTUNG UND PLANUNG

Die Außenalster wird von drei Hamburger Bezirken gefasst: Hamburg-Mitte, Hamburg- Nord und Hamburg-Eimsbüttel. Zudem fallen die Alster betreffende Aufgaben auch in die Zuständigkeiten unterschiedlicher Behörden. Dazu gehören die Behörde für Umwelt, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), die Behörden für das Management des öffentlichen Raums sowie die Behörde für Inneres und Sport (siehe auch Kapitel 3.1 AlsterAkteur:innen).

Wie in Kapitel 3.1 bereits aufgezeigt, ist die Konstellation der Akteur:innen an der Alster äußerst komplex und umfangreich, was zu einigen Herausforderungen führt. Die Vielfalt der Akteur:innen führt laut der sportpolitischen Sprecher Oliver Camp (GRÜNE, Hamburg-Nord) und Jan Koriath (GRÜNE, Hamburg-Eimsbüttel) zu einem hohen Abstimmungsaufwand innerhalb der Parteien, zwischen den Parteien und den Bezirksämtern, zwischen den Bezirksämtern sowie mit den unterschiedlichen Behörden. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Parteizuständigkeit der jeweiligen Behörde als auch die Regierungskonstellationen in den Bezirken unterscheiden (vgl. Int. Camp/Koriath 2022, Z.39ff.). Das betrifft neben den planenden und politischen Akteur:innen auch alles von der Planung betroffenen Akteur:innen. Durch die vielen Interessen sind oft umfangreiche Abstimmungsprozesse notwendig, was dazu führen kann, dass konkrete Maßnahme unter Umständen schwer umzusetzen sind.

Öffentliche Liegenschaftsverhältnisse sowie die Zuständigkeit für Flächen und Infrastrukturen rund um die Alster sind ebenfalls sehr fragmentiert und auf unterschiedliche städtische Verwaltungsorgane verteilt (vgl. Int. Camp/ Koriath 2022, Z. 285ff.; Int. Behörde 2022). Auch hinsichtlich der Bereitstellung öffentlicher Infrastrukturen wie Steganlagen ergeben sich Hindernisse aus der fragmentierten Struktur. Grundsätzlich ist die einmalige Investition in diese Infrastrukturen weniger das Problem, als vielmehr die nachfolgende kosten- und personalintensive Pflege und Instandhaltung. Diese müsste bestenfalls aus einer Hand organisiert werden. Der Mangel an Infrastruktur ist nicht nur ein Problem in sich, sondern resultiert auch darin, dass eine fehlende Expertise aufgrund fehlender Erfahrung diesbezüglich auf Verwaltungsebene besteht (vgl. Int. Camp/Koriath 2022, Z. 285ff.)

Hinzu kommt der übergeordnete Konflikt, dass langjährig ansässige Akteur:innen wie Vereine oder Anwohnende, in öffentlichen Diskursen, beispielsweise in Beteiligungsveranstaltungen, sehr meinungsstark und dominant auftreten können. Sie verfügen über die notwendigen Ressourcen, um ihre privaten Interessen zielführend zu vertreten (vgl. Int. Camp/Koriath 2022, Z.192ff.). Neue Akteur:innen, wie beispielsweise individuelle Freizeitsportler:innen, haben aufgrund fehlender Kommunikationswege weniger Zugang zu relevanten Gesprächen rund um die Alsternutzung und können ihre Perspektive seltener einbringen. Eine Chance boten die zwei Planungswerkstätten zum Wassersport auf der Alster, die im Frühjahr 2021 veranstaltet wurden.

Als bisher wichtigste kommunikative und organisatorische Maßnahme ist die Einberufung eines Runden Tischs unter Führung der BUKEA zu nennen. Ziel ist die Erarbeitung von Lösungen zu bestehenden Konflikten sowie die Zusammenbringung der zahlreichen unterschiedlichen Akteur:innen. Die Grundidee des Runden Tischs ist die interdisziplinäre Kleingruppenarbeit mit Fokusthemen. Dabei sind alle Akteur:innen und Stakeholder:innen vertreten, außer die Freizeitsportler:innen, für die es keine:n zuständigen Akteur:in gibt (vgl. Int. Behörde 2022). Der Runde Tisch wird als wichtiger Ansatz gesehen und ist hinsichtlich der zahlreichen erreichten Akteur:innen positiv hervorzuheben. Diese Basis der Kommunikation und gemeinsamen Problemlösung sollte in Zukunft unbedingt regelmäßig fortgeführt und erweitert werden.

Mit Intensivierung des Nutzungsdrucks auf die Alster wurden bereits einzelne Maßnahmen ergriffen. Im Jahr 2021 startete die Stadt Hamburg die Kampagne "Behandle Hamburg wie dein Wohnzimmer" (siehe Abb. 59), um auf Rücksichtnahme in öffentlichen Grünflächen und auf dem Wasser aufmerksam zu machen. Plakate wurden an unterschiedlichen Standorten in der Stadt platziert. Da die Kampagne nicht ausschließlich auf die Wasserflächen, sondern auf sämtliche öffentliche Freiraum abzielte, ist nicht davon auszugehen, dass ein räumlicher Fokus auf die Alster gelegt wurde. Die Kampagne wurde zudem über Social-Media-Postings veröffentlicht. Gleichzeitig

politik, verwaltung und planung

wurde der Leitfaden "Auf der Alster unterwegs" in Form eines Flyers veröffentlicht (siehe Abb. 57). Dieser enthält umfangreiche Regeln für das Verhalten auf dem Wasser, wichtige Hinweise bezüglich Naturschutzbelange, Appelle zur Rücksichtsnahme auf Brutstätten und Einstiegsmöglichkeiten für Boote und SUPs. Die Erstellung eines Flyers sowie die große Bandbreite an darin bereitgestellten Informationen ist positiv zu bewerten. Der Flyer wurde im Sommer 2021 an Bootsverleihe, Wassersportvereine, Bibliotheken und Kundenzentren der Bezirke verteilt. Eine Aktualisierung für die Sommersaison 2022 ist vorgesehen (vgl. FHH 2021).

Die Kampagne sowie der Flyer weisen hinsichtlich ihrer Ausgestaltung und Umsetzung jedoch auch einige Defizite auf. Zunächst war die Platzierung im

virtuellen sowie im städtischen Raum wenig zielgruppenorientiert. Über Instagram wurde die Kampagne im Wesentlichen von den Hamburger Bezirken sowie der Umweltbehörde geteilt (siehe Abb. 58), welche jeweils eine geringe Reichweite in den sozialen Medien haben. Unter dem dazugehörigen Hashtag #wohnzimmerhh sind Stand März 2022 lediglich 63 Beiträge abrufbar. Die Verteilung der Flyer in einigen öffentlichen Einrichtungen ist ebenfalls als größtenteils unzureichend zu betrachten. Während die Kommunikation durch Verleihe und Vereine sinnvoll sein kann, ist die Wirkmacht einer Platzierung in Bibliotheken und Kundenzentren als gering einzuschätzen, da kein räumlicher und thematischer Zusammenhang mit dem betreffendem Thema der Alsternutzung besteht. Außerdem werden die genannten Standorte tendenziell nur in unregelmäßigen Abständen aufge-



Abb. 57: Flyer "Auf der Alster unterwegs"

politik, verwaltung und planung



Abb. 58: Kampagne auf Instagram

sucht. Auch über die Vereine und Verleihe sind individuelle Freizeitsportler:innen schwer zu erreichen. Des Weiteren ist die grafische Gestaltung der Kampagne und des Flyers eher unscheinbar. Der hohe Umfang der Texte ist für ein schnelles Lesen wenig geeignet und die Sprache ist für das einfache Kommunikationsmedium des Flyers sehr formal.

Bereits Ende des Jahres 2020 hatten mehrere Abgeordnete der GRÜNEN und der SPD einen Antrag hinsichtlich der Konflikte zwischen Naturschutz und der verstärkten Nutzung der Alster als Freizeitraum gestellt. Die Stellungnahme des Senats folgte Ende des Jahres 2021. Eine der ersten Maßnahmen seitens des Senats war die Einrichtung eines Postfachs (Wasserbehoerde-Senatsgewaesser@bukea.hamburg.de) für jegliche Anliegen und Ideen seitens der Bürger:innen bezüglich der Gewässernutzung in Hamburg. Bis zur Abgabe der Stellungnahme sind 20 Meldungen im Postfach eingegangen. Die weiteren in der Stellungnahme vorgeschlagenen Maßnahmen basieren auf den Ergebnissen des Runden Tischs (vgl. BFHH Drucks. 2021). Die geringe Resonanz auf das Postfach, im Kontrast zur medialen Aufruhr und dem allgemeinen lauten politischen Diskurs, lässt darauf schließen, dass dieses Vorgehen nicht zielführend für die Lösung der Nutzungskonflikte sein kann.

Im Wesentlichen fehlt es an einer gemeinsamen Vision der städtischen Verwaltungsorgane für die diversen Nutzungsansprüche auf der Alster. Übergeordnete Konzepte für die Nutzung der Alster sind bis jetzt nicht vorhanden (vgl. Int. Camp/Koriath 2022, Z.253). Die Einrichtung einer zentralen zuständigen Stelle für diese Belange könnte theoretisch zielführend sein, allerdings ist zweifelhaft, dass diese zeitnah entstehen könnte und handlungsfähig sein würde (vgl. ebd., Z. 314f.). Die aktuelle Zuspitzung der Konflikte zeigt vor allem Mängel in der politischen Handlungsfähigkeit der letzten 15 Jahre auf. Die traditionellen Nutzungen auf der Alster – insbesondere Rudern und Segeln – wurden über die Jahre stets fortgeschrieben, ohne dass eine Auseinandersetzung mit anderen Nutzungsansprüchen stattgefunden hätte. Diese umfassen einerseits Aspekte des Naturschutzes und der Mobilität und andererseits alternative und neue Wassersportarten. Gleichzeitig wirft es die Frage auf, wie die Nutzung und der Zugang zur der Alster als öffentlicher Raum grundsätzlich geregelt werden sollte (vgl. ebd., Z. 248ff.).



Abb. 59: Kampagnen-Plakat

WASSERSPORT UND WASSERSPASS

In den letzten Jahren – insbesondere im Kontext der Reisebeschränkungen durch die Covid-19-Pandemie – ist die Nutzungsintensität im Bereich des Wassersports und vor allem im Bereich des Wasserspaßes auf der Alster noch einmal deutlich gestiegen. In den Medien wurde in den Sommermonaten von tausenden Kanus. Tret- und Ruderbooten sowie SUPs berichtet (vgl. abendblatt.de 2020). Die hohe räumliche Auslastung der Wasserfläche durch die Akteur:innen im Bereich Wassersport und -spaß führt folglich zu unterschiedlichen Konflikten untereinander sowie mit den Bereichen Naturschutz und Schifffahrt. Diverse Akteur:innen berichten, dass sich die Lage insbesonder im Zuge der Covid-19-Pandemie zugespitzt hat. Vor der Pandemie seien die Akteur:innen des öffentlichen Raumes jahrelang problemlos miteinander ausgekommen (vgl. Int. Wasserwirtschaft 2022; Int. Szczepaniak 2022; Int. Bezirklicher Naturschutz 2022).



Abb. 60: Rudersport auf der Alster

Die Zahl der individuellen Nutzer:innen, die unabhängig von Verleihen und Vereinen auf dem Wasser unterwegs sind, hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht. Der individualisierte Wassersport ist inzwischen für den Großteil des Verkehrs in den Alsterkanälen verantwortlich (vgl. Int. Camp/Koriath 2022, Z. 266f.).

Zu der bereits bestehenden Vielfalt an Nutzungen und Nutzer:innen auf der Alster hat sich eine neue Trendsportart etabliert. Das SUP ist eines der flexibelsten und neuerdings auch erschwinglicheren Wassersportgeräte. Das Equipment ist platzsparend und auch in privaten Wohnungen problemlos lagerbar. Diese Entwicklung, einfach und kostengünstig ein eigenes Wassersportgerät zu erlangen, hat maßgeblich zur Erhöhung des Aufkommens auf der Alster beigetragen (vgl. Int. Vertreter:in Wasserwirtschaft 2022). Mit der Intensivierung einer neuen Sport- und Freizeitnutzung gingen auch vermehrte Herausforderungen für die gemeinsame Nutzung der Alster einher. Insbesondere die allgemeine Sicherheit im Zusammenhang der SUP-Nutzer:innen mit den vielen anderen Nutzungen der Alster ist zu diskutieren. Es besteht bislang kein eigenständiger SUP-Verband, die Interessen der SUP-Nutzer:innen werden lediglich in einer Sparte des Hamburger Kanu-Verbandes e. V. vertreten (vgl. BFHH Drucks. 2019 b). Gleichzeitig zu dieser Dynamik wird der Sport vermehrt professionalisiert. Mobile Verleihe positionieren sich an beliebten Stellen an der Außenalster und Verleihe bieten Touren in Gruppen an (vgl. Int. Camp/Koriath 2022, Z.143ff.), wodurch zusätzlicher Raum am und auf dem Wasser eingenommen wird.

Der starke Trend hin zu einer individuellen Nutzung des Wassers erschwert insbesondere die Kommunikation zwischen den Nutzer:innen auf dem Wasser, da die individuellen Freizeitsportler:innen kaum fassbar sind. Zwischen den anderen Akteur:innen, den Rudernden, Segelnden und der Schifffahrt, gibt es informelle Absprachen und direkte Kommunikationswege. So wird reguliert, dass die westliche Alsterseite im Wesentlichen zum Rudern und die östliche eher zum Segeln genutzt wird (vgl. Int. Wasserwirtschaft 2022; Int. Szczepaniak 2022). Auch mit den Verleihen gibt es Absprachen. So waren beispielsweise große zusammengehörige Gruppen an SUP-Nutzer:innen mit Leihboards eine lange Zeit besonders problematisch. Allerdings konnte dem entgegengewirkt werden, da diese Gruppen meist den Verleihen zugeordnet werden konnten. Dadurch konnten Ansprechpartner:innen identifiziert und die Konflikte gemeinsam angegangen werden (vgl. Int. Bezirklicher Naturschutz 2022; Int. Vertreter:in Wasserwirtschaft 2022). Insofern besteht zwischen den traditionellen Akteur:innen eine gute und lösungsorientierte Kommunikation (vgl. Int.

Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022; Int. Vertreter:in Behörde; Int. Vertreter:in Wasserwirtschaft). Solche Lösungswege sind beim Individualsport nicht möglich, da es an Ansprechpartner:innen mangelt.

Die Regelunkenntnis beziehungsweise -nichtbeachtung sowie fehlende Sensibilität seitens der individuellen Freizeitsportler:innen führt weitergehend zu Konflikten mit den Belangen des Naturschutzes und der Schifffahrt, welche in den anschließenden Teilkapiteln *Naturschutz* und *Schifffahrt* näher ausgeführt werden.



Abb. 61: Verbotsschild gegen Brückensprünge

Konflikte innerhalb des Bereichs Wassersport und -spaß resultieren auch besonders in der Beeinträchtigung des Vereinssports. Die individuellen Freizeitsportler:innen sind sich häufig nicht über die Ansprüche des Vereinssports, beispielsweise hinsichtlich der Regatta-Termine oder Trainingszeiten, bewusst. Auch die Unkenntnis und Nichtbeachtung der Verkehrsregeln sind hierbei wesentliche Konflikttreiber. Ein gezieltes Training an warmen Tagen ist kaum möglich, da Schlauchboote, Stand-up-Paddler:innen und Badende durch die Rudernden gefährdet werden könnten. So können an Sommer-Wochenenden auch Angebote wie Ruderkurse häufig nicht umgesetzt werden. Hinzu kommt, dass vereinseigene Steganlagen zum Anlegen oder Feiern fremdgenutzt werden (vgl. Int. Szczepaniak 2022). Den meisten Nutzer:innen sind die Vorfahrtsregeln auf den Wasserflächen nicht geläufig, wodurch es regelmäßig zu Gefahrensituationen kommt. Ebenso sei es vermehrt vorgekommen, dass die auf der Alster verankerten Alster- und Regattatonnen zum Anbinden und Festhalten genutzt werden (vgl. Int. Szczepaniak 2022). Dies hat zur Folge, dass individuelle Freizeitsportler:innen von vielen Akteur:innen als ausschlaggebend für die Zuspitzung der Konflikte auf der Alster wahrgenommen werden, wie aus diversen Interviews und informellen Gesprächen hervorging (vgl. Int. Wasserwirtschaft 2022; Int. Szczepaniak 2022; Int. Bezirklicher Naturschutz 2022).

Ein weiterer Konflikt entsteht durch die Nähe zwischen öffentlichem und privatem Raum, was im dichten Stadtgefüge nahezu unumgänglich ist. Die starke Nutzung der Wasserflächen in den Sommermonaten resultiert regelmäßig in Konflikten zwischen Freizeitsportler:innen und Freiraum:nutzerinnen und Anwohner:innen. Fehlverhalten infolge von Alkoholkonsum, Lärmbelästigung und Vermüllung am und auf dem Wasser führt zu starken Auseinandersetzungen und Forderungen nach Regulierung (vgl. Lehner 2021). Die freizeitliche Nutzung des öffentlichen Raums ist besonders dann konflikttreibend, wenn wichtige Infrastrukturen wie öffentliche Toiletten, Müllbehältnisse und Instandhaltung des Raums fehlen. Dies hoben insbesondere Interview-Partner:innen aus dem politischen Bereich hervor (vgl. Int. Camp/Koriath 2022, Z. 113ff.). Und auch an sportbezogenen Infrastrukturen fehlt es - für den Bezirk Nord liegen, laut Camp, die Kernproblematiken in den fehlenden Zugängen zum Wasser und Lagermöglichkeiten. Diese Einschätzung deckte sich mit den Meinungen der Bürger:innen in den Planungswerkstätten, die im Februar und April 2021 durch die GRÜNEN-Nord initiiert wurden (vgl. Int. Camp/Koriath 2022, Z. 90ff.)

In der Untersuchung öffentlicher Räume wie der Alster, ist auch der Aspekt der Barrierefreiheit zu erfassen. Die Nutzung von Booten und SUPs auf der Alster ist bislang nicht barrierefrei möglich. Eine Kleine Anfrage von 2017 thematisierte die barrierefreien Nutzung der Alster als öffentlichen Freiraum. Die Bereitstellung batteriebetriebener Boote würde es ermöglichen, die Freizeitnutzung der Alster für eine große, bisher ausgeschlossene, Personengruppe zu erschließen. Der Senat

wassersport und wasserspaß

wies diesbezüglich auf die Verordnung zur Zulässigkeit von maschinenbetriebenen Booten von 2006 hin. Zum Schutz von Tieren, Pflanzen und Landschaft und der Sicherung der Alster als Freizeit- und Erholungsgebiet sollen motorisierte Verkehrsmittel grundsätzlich ausgeschlossen werden (vgl. BFHH Drucks. 2017). Der Schaffung von barrierefreien Wassernutzungen stehen für den Senat demnach Belange der Umwelt entgegen. Dieser Konflikt eröffnet die Debatte um die tatsächliche Öffentlichkeit von öffentlichen Räumen, wie der Alster. Ende 2020 stellten die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNE und die SPD-Fraktion erfolgreich einen gemeinsamen Antrag, die Steganlage des HANSA e. V. im Zuge einer Sanierung und Erweiterung barrierefrei zu machen (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord Drucks. 21-1851).

naturschutz

NATURSCHUTZ

Die räumliche und historische Betrachtung der Belange der Natur zeigte bereits auf, dass die ökologische Bedeutung der Alster und der Uferzonen oft nicht erkannt und dementsprechend nicht ausreichend geschützt wurde. Durch die historische Neugestaltung der Ufer, wurden um die Außenalster große Vegetationsbestände entfernt, was ebenso die Kanäle betrifft, in denen die Ufer heute sogar komplett befestigt und begradigt sind. In den Kanälen gibt es nur vereinzelt geschützte Biotope, während sich um die Außenalster einige Biotope verorten lassen. Dadurch besteht nachwievor die Kritik, dass es angesichts der historischen Ausbreitung von Schilf- und Röhrichtbeständen um die Außenalster herum quantitativ zu wenig Biotope gebe (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 290ff.).

Weiterhin ist die Qualität der bestehenden Biotope als unzureichend zu beschreiben. Insbesondere die Schilfbestände haben sich nur selten gesund entwickelt und sind an vielen Stellen verlandet. Ursprünglich war es laut Wolfram Hammer vom Projekt Lebendige Alster das Ziel, die Flachwasserzonen vom Ufer bis zu den Steinwällen komplett mit Schilf zu besiedeln, wofür intensiv gepflanzt wurde (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 177ff.). Ein hoher Nährstoffgehalt im Wasser sorgt jedoch für schnelles Wachstum und erhöht dadurch die Brüchigkeit des Schilfs, wodurch das Schilf anfälliger für Schäden wird. Heute liegt das angepasste Idealziel einer Bepflanzung eher bei 50-60 Prozent der Fläche der Flachwasserzone. Zu den weiteren Problemen für Biotope zählen die starke Erhitzung im Sommer, was in Kombination mit hohen Nährstoffeintragungen im Gewässer und fehlender Durchströmung zur Blaualgenblüte führen kann (vgl. ebd., Z. 123ff.). Als Gründe für die Nichterreichung der Wuchsziele sind neben der erhöhten Brüchigkeit durch schnelles Wachstum auch der Fraßdruck durch Tiere wie die Bisamratte und insbesondere das intensive Betreten der Biotope durch den Menschen und die Störung durch Hunde zu nennen. Das Betreten ist sowohl land- als auch wasserseitig ein wesentliches Problem. Dabei spielt auch Vandalismus eine Rolle, so wurden in der Vergangenheit die Zäune vor den Biotopen zerstört (vgl. Int. Behörde 2022). Der Zaun stellt heute den einzigen landseitigen Schutz vor dem Betreten der Biotope dar, der das Betreten der Biotope jedoch effektiv verhindert (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 526f). Früher bestand vor dem Zaun der Biotope zusätzlich ein Graben zum Schutz vor Betreten. Dieser ist allerdings an allen Biotopen verlandet (vgl. Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022). Vor dem Hintergrund, dass sich der hohe Nutzungsdruck auf der Alster auf die warmen Sommerwochen beschränkt, ist das Ausmaß der Verstöße in den Schutzzonen laut Herrn Hammer aber insgesamt als überschaubar einzuordnen (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 539).

Für die Hintergründe des Betretens gibt es unterschiedliche Begründungen zu nennen. Ein zentrales Problem ist fehlendes Bewusstsein für die Regulierungen gesetzlich geschützter Biotope und Belange des Naturschutzes (vgl. Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022). Dieser Mangel an Sensibilität für die Natur ist dabei nicht nur auf die Biotope zu beschränken, sondern betrifft alle ökologisch wertvollen Strukturen und Arten des Untersuchungsraumes. Unwissende Wassersportler:innen und Naherholungssuchende stellen deshalb im Allgemeinen einen Risikofaktor für die Flora und Fauna dar. Problematisch sind jedoch insbesondere diejenigen, die betrunken sind oder keinen Willen zur Einhaltung angemessener Distanzen zur Flora und Fauna haben (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 657ff.). Alkoholbedingtes Fehlverhalten und Ignoranz gegenüber Belangen des Naturschutzes sind also durchaus ein Problem (vgl. Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022). Einzelgespräche mit Nutzer:innen



Abb. 62: Biotop ohne Ausweisung oder Informationsangebot

naturschutz

würden dabei oft zu keinem Ergebnis führen. Insbesondere wenn auf Fehlverhalten hingewiesen wird, sei die Reaktion oft abweisend und ignorant gegenüber den Ansprüchen anderer Nutzungen oder Strukturen (vgl. ebd.).

Im Zusammenhang mit dem Problem mangelnden Bewusstseins konnte im Rahmen der Begehung festgestellt werden, dass vor Ort in keiner Form ein Informationsangebot über die Biotope oder Hinweise über die schützenswerten Bereiche besteht. Lediglich die Zäune lassen darauf schließen. Eine genaue Abgrenzung vor Ort war selbst mit dem vorher angeeigneten Wissen über den Bestand der Biotope nur schwer möglich (siehe Abb. 62). Insofern ist die fehlende Wahrnehmung der Biotope durchaus auch auf den Mangel eines geeigneten Informationsangebots über die Biotope im öffentlichen Raum zurückzuführen, wenngleich dies nur ein Teilproblem darstellt. Ohne Maßnahmen zur Information kann auch keine Sensibilisierung stattfinden.

Grundsätzlich und unabhängig von den Biotopen leiden die diversen Wasservogelarten unter den Auswirkungen der hohen Nutzung. Oftmals suchen die Vögel sich unter anderem aufgrund von Zer-



Abb. 63: Wildlagernde Boote

störung von Gelege andere Lebensräume und es kommt zum Abwandern von Arten. Eine Rückkehr ist abhängig von der jeweiligen Art (vgl. Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022). Dabei können auch einfache Störungen große Wirkung entfalten. Da ist z. B. die Lärmbelastung zu nennen, welche die Wasservögel betrifft. Genauso lassen sich auch grundlegende Problematiken wie die Vermüllung feststellen, welche an den Biotopen deutlich wird, da sich der angeschwemmte Müll hier oft sammelt. Im Positiven ist in dieser Hinsicht allerdings laut Bezirksvertreter:innen festzuhalten, dass die Verschmutzung in den letzten 20-30 Jahren zurückgegangen ist, was unter anderem auf die Einführung des Pfandsystems und von Papier- statt Plastiktüten zurückzuführen ist (vgl. Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022). Bezüglich der Störung in der besonders sensiblen Brut- und Nistzeit stellt sich die Situation differenzierter dar. Da die sensible Brutphase der meisten Vögel vor dem Juni und den besonders warmen Tagen sei, wären die Auswirkungen in den späteren Monaten nicht so gravierend wie in den früheren Monaten (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 587).

Neben der Störung der lokalen Vogelwelt werden außerdem die Uferkanten und Uferböschung mitsamt ihrer Vegetation und Bodenbeschaffenheit in Mitleidenschaft gezogen. Die Uferkanten werden vor allem durch das Einlassen von Booten und SUPs beeinträchtigt (vgl. BFHH Drucks. 2020 b, S. 2). Gleichzeitig werden die Boote nach der Benutzung oftmals in der Ufervegetation gelagert (siehe Abb. 63). Diese wilden Bootslagerungen sind eine weitere wesentliche Herausforderung für den Uferschutz. Im Rahmen einer Zählung durch das Bezirksamt Hamburg-Nord wurden im April 2021 rund 400 solcher Lagerungen um die Alster und die Kanäle gesichtet (vgl. ebd.). Abgesehen davon, dass dieses Verhalten erneut auf fehlendes Bewusstsein oder Ignoranz seitens Individualsportler:innen schließen lässt, könnte zusätzlich die These aufgestellt werden, dass es zu wenig Wasserzugänge gibt und sich die Menschen dazu bewegt sehen, ihre Boote an ungeeigneten Stellen zu Wasser zu lassen.

Insgesamt zeigt sich somit eine große Bandbreite an Beeinträchtigungen für die Natur und ihre Arten auf.

Betrachtet man nun die vorangetriebenen Maßnahmen und vorhandenen Lösungsansätze, dann lässt sich für diese eine sehr differenzierte Beurteilung aufstellen. Positiv hervorzuheben ist zunächst die wachsende Aufmerksamkeit auf den Biotopstrukturen. Das Engagement der Initiative Lebendige Alster sowie der Wille dieser und der BUKEA, neue Maßnahmen umzusetzen bietet großes Potenzial. Die oben aufgeführten neuen schwimmenden Vegetationsinseln sind das Beispiel für eine testweise umgesetzte, erfolgreiche Maßnahme, die in den kommenden Jahren weitergehend implementiert werden soll. Unabhängig davon werden auch in den Kanälen – wie z. B. dem Osterbekkanal – gibt es schwimmende Inseln, die jedoch eine andere Funktion und Form aufweisen. Die Inseln sind Drahtkästen, in denen Wasservögel ihre Nester bauen können, was dem Problem der rückgängigen Bruterfolge entgegenwirken soll (vgl. Int. Behörde 2022).

Zusätzlich sollen zwischen den Biotopen entlang des Ufers Schwimmketten installiert werden, um mehr Bereiche der Natur zu überführen. Diese Schwimmketten sind in der Verlängerung zwischen den Steinschüttungen der Biotope geplant, wodurch der Schutzfaktor erweitert werden kann und der Natur mehr Rückzugsraum geboten wird (vgl. Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022). Dabei wird jedoch auch deutlich, dass dem Naturschutz politisch und gesellschaftlich keine besondere Gewichtung zukommt und die Akteur:innen sich gezwungen sehen, in Randbereichen zu agieren und "zu nehmen, was sie kriegen" (Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022).

Dennoch sind in Bezug auf die Biotope auch Defizite festzustellen. Die Biotope werden zwar kontinuierlich gepflegt, jedoch beschränkt sich die Pflege größtenteils auf den Rückschnitt der Vegetation aus ästhetischen Gründen zur Freihaltung der Sicht auf die Alster. Eine Evaluation über den Zustand der Biotope und eine dementsprechend angepasste Pflege findet nicht statt (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 234ff.). Bezüglich der defizitären Quantität der Biotope ist auch für die Zukunft keine Erweiterung der Bestände in Aussicht. Für die Schaffung von neuen Biotopen gibt es aufgrund der notwendigen Abstimmung mit den zahlreichen unterschiedlichen Interessensgruppen sowie der BUKEA,

welche die Biotope genehmigt, einige Hürden bis zur Genehmigung. Deshalb sieht Wolfram Hammer von der Initiative Lebendige Alster in der Bestandsqualifizierung mehr Potenzial als in der Neuschaffung von Biotopen (vgl. Int. Hammer 2021, Z. 83f.).

Auch ist positiv zu bewerten, dass die Gewässerqualität sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert hat und mittlerweile der Gewässergüteklasse II entspricht. Die verbesserte Wasserqualität ist auf den Sanierungsplan von 1982 – das Alter-Entlastungskonzept – zurückzuführen (vgl. Siebert 2000, S. 199-201). Die Erstellung eines solchen Konzepts ist auf den notwendigen politischen Willen zur Umsetzung zurückzuführen, welche eine langfristige Realisierung mit sich zog und erst 15 Jahre später ihre Wirkung voll entfaltete.

Als Lösungsansatz, der unabhängig der behandelten Akteur:innen agiert, ist die Initiative Green Kayak zu nennen. In der Stellungnahme des Senats zum Nutzungsdruck auf den Gewässern wird als Maßnahmenziel unter anderem die Unterstützung bei der Müllbeseitigung durch die Initiative genannt (vgl. BFHH Drucks. 2021, S. 3f.). Die Idee von Green Kayak ist, kostenlose Kayaks zu vermieten, wenn im Gegenzug dafür Müll auf den Gewässern eingesammelt wird. Die Kayaks werden in Kooperation mit verschiedenen Bootsverleihen an der Alster vermietet. Laut Umweltbehörde wurden seit 2019 bereit 6,3 Tonnen Müll aus der Außenalster und den Kanälen gefischt (vgl. Wellman-Meyer 2021). Green Kayak liegt demnach ein guter Ansatz zugrunde, der erfolgreich umgesetzt wird. Allerdings ist die Umsetzung aus Perspektive des Naturschutzes durchaus problematisch. Das liegt daran, dass sich der Müll oftmals in den schützenswerten Uferzonen und Biotopen sammelt, die jedoch zum Müllsammeln durch die Green Kayak – Nutzer:innen betreten werden müssen. Dadurch wird zur Lösung eines Problems ein anderes verschlimmert (vgl. Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022).

schifffahrt

SCHIFFFAHRT

Im Bezug auf die gewerbliche Alsterschifffahrt trug insbesondere das erhöhte Nutzungsaufkommen durch individuelle Freizeitsportler:innen und Naherholungssuchende seit Beginn der Covid-19-Pandemie vermehrt zu Konflikten bei. Als zentrale Probleme für die Schifffahrt sind die grundsätzliche Überfüllung der Gewässer, die Regelunkenntnis und -missachtung sowie die Fehleinschätzung kritischer Situationen seitens der Individualsportler:innen zu nennen (vgl. Int. Vertreter:in Wasserwirtschaft 2022).

Die generelle Überfüllung der Gewässer ist auf die Bespielung der Wasserflächen durch den Wassersport und -spaß zurückzuführen. Dabei ist insbesondere der Wasserspaß mit der Gruppierung der Individualsportler:innen und Naherholungssuchenden das Hauptproblem, da bei diesen eine besonders hohe Regelunkenntnis und Hang zu Fehleinschätzungen zu beobachten sind (vgl. Int. Szczepaniak 2022). Auch die Bildung größerer Gruppen stellt ein Problem dar (vgl. Int. Behörde 2022). Neben den fachspezifischen Regelungen im Ruder- und Segelsport bestehen auf der Alster übergeordnete Regelungen, welche Konflikte zwischen den Sportler:innen vermeiden sollen (vgl. BUKEA 2021). Die Missachtung dieser übergeordneten und einfachen Regeln wie "rechts vor links", dem Rechtsfahrgebot oder der Vohrfahrt der gewerblichen Schifffahrt, führt so zu potenziell kollidierenden Wasserverkehren (vgl. Int. Vertreter:in Wasserwirtschaft 2022). Die Vermeidung solcher Kollisionen und Unfälle ist maßgeblich von den Kapitän:innen abhängig. Diese müssen nicht nur oft auf ihre Rechte im Verkehr verzichten, sondern grundsätzlich sehr aufmerksam, vorausschauend und umsichtig agieren, was insbesondere an den Hotspots sowie in den engen Kanälen ein hohes Maß an Konzentration erfordert (vgl. ebd.). Die Kapitän:innen der Alsterschifffahrt beteuern, dass sie aufgrund der Anzahl an Menschen, der Regelunkenntnis und -missachtung sowohl der Fehleinschätzung von Situationen kaum noch ihre regulären Strecken fahren können, da diese von ständigen Ausweichmanövern unterbrochen werden, was wiederum zu enormen Verspätungen im Fahrplan führt (vgl ebd.).

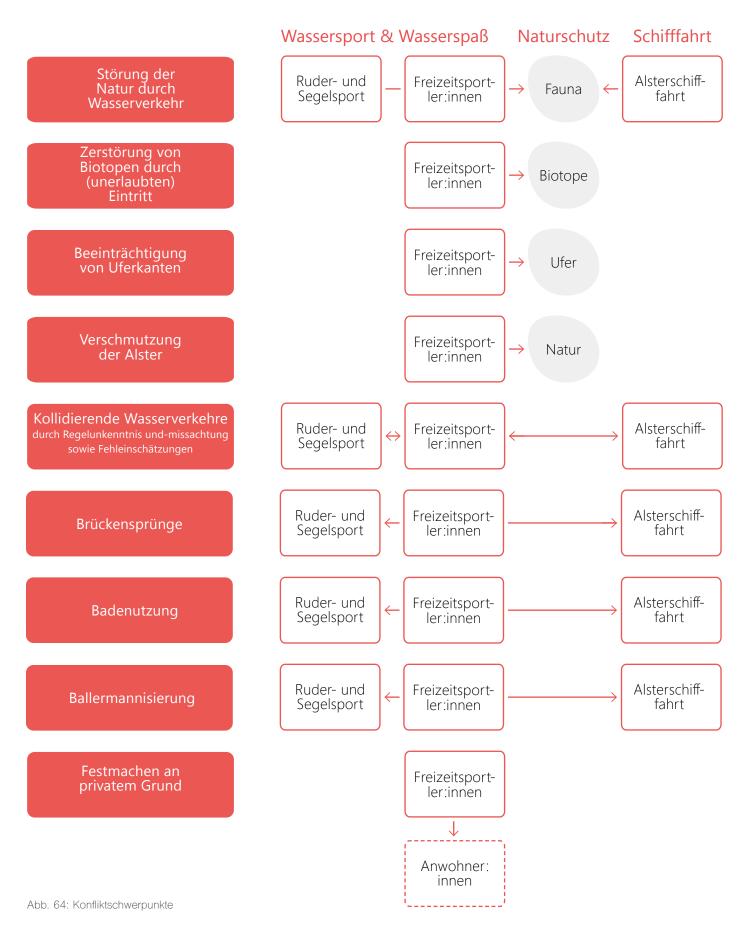
Die angespannte Situation auf den Wasserflächen wird zusätzlich durch Badende und von Brücken springenden Menschen verschärft. Primär die Badenden sind im Wasser nur schwer von den Kapitän:innen zu erkennen und laufen somit Gefahr, durch die motorisierten Schiffe verletzt zu werden. Auch die Brückenspringer:innen gefährden sich und andere, da unter Brücken durchfahrende Schiffe vor dem Sprung von der Brücke nicht ersichtlich sind. So kann es passieren, dass die Springenden entweder vor, auf oder im Heckwasser der Schiffe landen, was ein hohes Verletzungsrisiko mit sich bringt (vgl. Int. Vertreter:in Wasserwirtschaft 2022).

Positiv ist die gute Kommunikation zwischen der Alsterschifffahrt und den Wassersportvereinen sowie -verleihen zu bewerten. Die Vermieter:innen von SUPs und Booten konnten darüber beispielsweise sensibilisiert werden und weisen ihre Kund:innen auf die allgemeinen Regeln auf dem Wasser hin. Der gravierende Unterschied zwischen dem Wassersport und dem Wasserspaß ist demnach, dass es bei der vereinsbezogenen Nutzung immer Ansprechpartner:innen gibt, mit welchen im Fall eines Regelverstoßes oder Konflikten geredet werden könne. Diese Möglichkeit bestünde bei der individuellen Freizeitnutzung nicht, weshalb es schwierig sei, die Nutzer:innen auf ihr Fehlverhalten aufmerksam zu machen (vgl. Int. Vertreter:in Wasserwirtschaft 2022).

Nach den vorstehenden Berichten und Schilderungen über die Lust und das Vergnügen der Alsterschütenfahrt ist es nicht verwunderlich, dass bei solchen Veranstaltungen der Frohsinn gelegentlich in lärmendes Toben überging und durch Abbrennen von Feuerwerk und anderes Getöse nächtlicherweise der Schlaf der Alsteranwohner gestört wurde.

Wilhelm Melhop 1932, S. 572

konfliktschwerpunkte



. .

Die Konflikte auf den Wasserflächen entstehen durch das Agieren aller einzelnen Nutzer:innen, weshalb eine einseitige Betrachtung dieser nicht zielführend ist. Die Konflikte des Wassersports- und Spaß, des Naturschutzes und der Alsterschifffahrt müssen also gleichwertig und als Ganzes betrachtet werden. Bemerkenswert ist, dass sich einige Konflikte gegenseitig tangieren, während alle Konflikte mit dem Naturschutz nur auf diesen einwirken und dieser selbst keine Konflikte versursacht. Die Pfeile in Abb. 64 zeigen jeweils die Einwirkung von einem Nutzungskomplex auf die anderen auf.

konfliktschwerpunkte

KONFLIKTSCHWERPUNKTE

Wie das Zitat von Wilhelm Melhop lebhaft aufzeigt, hat es bereits vor hundert Jahren Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzungen gegeben. Wenngleich sich diese teilweise von den heutigen unterscheiden, so sind dennoch einige Parallelen zu ziehen. Insgesamt lassen sich heute neun Konfliktschwerpunkte feststellen, welche themenübergreifend sowohl den Wassersport- und Spaß, den Schiffsverkehr und den Naturschutz betreffen. Hierbei reicht das Spektrum an Konflikten über die "Zerstörung von Biotopen durch (unerlaubten) Eintritt", zu "Kollidierende Wasserverkehre" bis zu den unerlaubten "Brückenspüngen". Die Nutzungskonflikte sind nicht klar voneinander abzugrenzen und können häufig mehreren Themenkomplexen zugesprochen werden. Dies ist auf die Vielseitigkeit und dem hohen Umfang der Nutzungsansprüche auf der Alster zurückzuführen.

Die neun identifizierten Nutzungskonflikte können nicht individuell verortet werden, weshalb die Darstellung der Konfliktschwerpunkte lediglich eine schematische Abbildung ist. Trotzdem lassen sich auf den Wasserflächen Bereiche erkennen, welche unter einem besonders hohen Nutzungsdruck stehen. Die Konfliktzonen liegen vor allem in den Kanälen und dem nördlichen Bereich der Außenalster (vgl. Int. Vertreter:in Bezirklicher Naturschutz 2022). An dieser Stelle ist insbesondere der Rondeelteich zu nennen, da sich hier an den heißen Sommertagen besonders viele Individualsportler:innen tümmeln (vgl. ebd.). Die Veranschaulichung der Konflikte und Hotpots schließt nicht gleichzeitig das Auftreten dieser an anderen Stellen aus.

Badenutzung Festmachen an privatem Grund Ballermannisierung Brückensprünge Verschmutzung der Alster Zerstörung von Biotopen durch (unerlaubten) Eintritt Störung der Natur durch Wasserverkehr Kollidierende Wasserverkehre durch Regelunkenntnis und-missachtung sowie Fehleinschätzungen Beeinträchtigung von Uferkanten

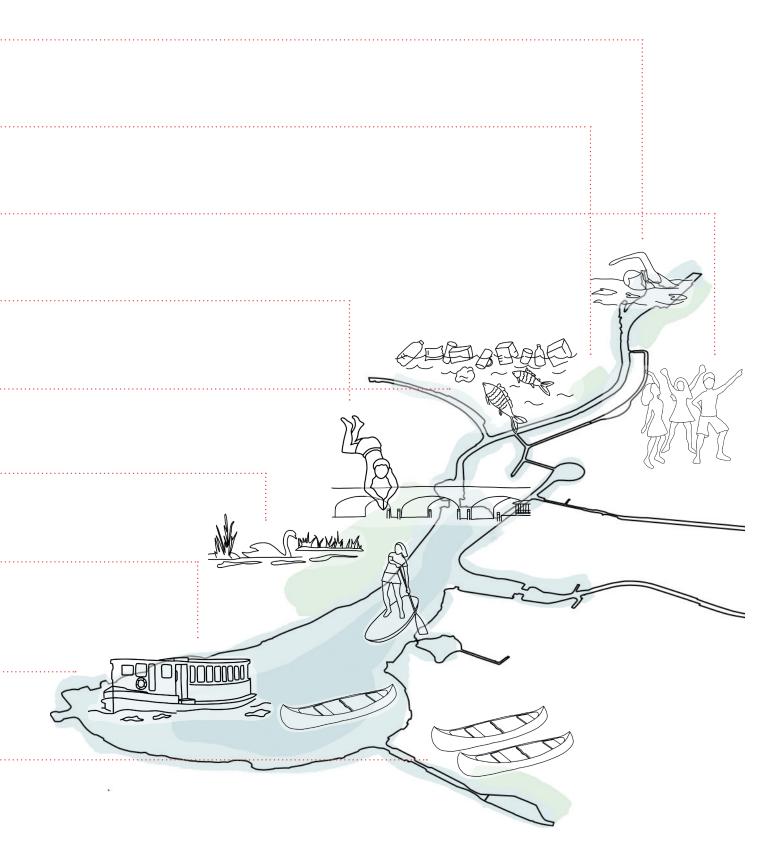


Abb. 65: Konfliktschwerpunkte Karte

ZWISCHENFAZIT

Zu Beginn der Projektarbeit wurde die Grundsatzfrage "Wem gehört die Alster?" gestellt. Der Blick in die Geschichte zeigt, dass es bereits im 19. Jahrhundert das erklärte Ziel der Hamburger Stadtverwaltung war, die Alster als öffentlichen Freiraum allen Hamburger:innen zugänglich zu machen (vgl. BUE 2016). Auch heute erklärt der Senat weiterhin das übergeordnete Ziel einer Alster, die so wenig Einschränkungen wie möglich aufweist und größtmögliche Freiräume für die Nutzer:innen bietet (vgl. BFHH Drucks. 2021). In den Gesprächen und Interviews mit den Akteur:innen diverser Interessensgruppen wurde deutlich, dass grundsätzlich kein Widerspruch zwischen Naturschutz, der Schifffahrt und der Naherholungsfunktion der Alster besteht und die jeweiligen Nutzungen vor allem vor dem Hintergrund ihrer historischen Verankerung ein berechtigten Nutzungsanspruch darstellen.

Um allen Ansprüchen an einen Freiraum wie der Alster Raum zu geben, müssen jedoch gewisse Grundsätze für die Nutzung und das Zusammenspiel der Nutzungen geschaffen werden. Die Analyse hat aufgezeigt, dass vor allem in den warmen Sommermonaten, die von einem intensiven Nutzungsdruck geprägt sind, ein hohes Konfliktaufkommen zu verzeichnen ist. Diese Konflikte umfassen unter anderem die Beeinträchtigung der Natur und einer Bedrohung von Arten und Biotopen. Die Natur hat

sich als hauptleidtragende Nutzung herausgestellt, da sie selbst keine Konflikte verursacht, gleichzeitig aber von vielen Konflikten hauptsächlich betroffen ist. Aber auch neben der Natur werden andere Nutzungsansprüche beeinträchtigt. Die Alsterschifffahrt kann beizeiten nur mit starken Einschränkungen operieren. Die Vermeidung von Kollisionen im Wasserverkehr hängt dabei maßgeblich vom Verhalten der Kapitän:innen ab, die somit unter einer hohen Belastung stehen. Chaotische Verhältnisse auf dem Wasser beeinträchtigen aber nicht nur die gewerbliche Schifffahrt, sondern auch den vereinsbezogenen Wassersport. Der Ruderund Segelsport wird durch zahlreiche Störungen negativ beeinflusst. Dabei lässt sich in den meisten Konflikten eine besonders problematische und konfliktverursachende Nutzergruppe feststellen: die individuell agierenden Freizeitsportler:innen und Naherholungssuchenden. Aus unterschiedlichen Gründen steht diese Gruppe wiederholt im Vordergrund der Konflikte – von Regelunkenntnis oder -missachtung über Fehleinschätzung von gefährlichen Situationen bis zum fehlenden Bewusstsein über schützenswerte Strukturen.

Hervorzuheben ist dabei die pandemische Lage seit März 2020, die eine Zuspitzung aller Konflikte mit sich gezogen hat. Aufgrund der Reisebeschränkungen verlagerte sich ein hohes Freizeit-

aufkommen in die lokalen Freiräume. Für die Alster bedeutete dies eine enorme Zahl an zusätzlichen Nutzer:innen, insbesondere im Bereich des individuellen Freizeitsports. Auch wenn mit einem perspektivischen Abklingen des pandemischen Zustands die Reisetätigkeit wieder zunehmen wird und die Nutzung von SUPs und ähnlichen Angebote durchaus auch als Trend gesehen werden kann, so wird der Nutzungsdruck auf den Gewässern auch zukünftig bestehen bleiben. Zum einen hat die Pandemie dazu geführt, dass sich die Bevölkerung neu mit den eigenen Freiräumen auseinandergesetzt und neue Qualitäten vor der eigenen Haustür entdeckt hat. Zum anderen wird durch den hohen Siedlungsdruck und die Bevölkerungsentwicklung in Hamburg die Zahl an Naherholungssuchenden perspektivisch weiter steigen, weshalb eine gegenläufige Entwicklung hier nicht zu erwarten ist.

Zentrales Problem bei der Konfliktbewältigung ist die Kommunikation mit den Freizeitsportler:innen und Naherholungssuchenden. Die bestehenden Akteur:innen und Institutionen konnten in der Vergangenheit auftretende Konflikte über die vorhandenen Ansprechpersonen kommunizieren und angehen. Derartige Akteur:innen oder Institutionen mit einer Verantwortungsfunktion und Ansprechmöglichkeiten gibt es jedoch für den Bereich des individuellen Freizeitsports und die

Naherholung nicht. Bisher konnten diese Nutzergruppen nicht erreicht werden. In diesem Zusammenhang sind auch die bisherigen Kommunikationsansätze der Stadt noch nicht ausreichend zielgruppenorientiert und zielführend.

Letztendlich bleibt auf die Frage "Wem gehört die Alster?" folgende Antwort zu geben: Die Alster gehört allen! Dieser Grundsatz hat historisch und gegenwärtig die Haltung der Stadt geprägt und wird von den verschiedenen Akteur:innen getragen. Eine Alster, die allen gehört, rechtfertigt damit allerdings nicht jeden Nutzungsanspruch oder das Recht, alles tun zu können, wie es einem beliebt. Der eigene Nutzungsanspruch ist nur insoweit gerechtfertigt, solange dieser die anderen Ansprüche nicht maßgeblich beeinträchtigt oder einschränkt. Eine Alster für Alle bedeutet in erster Linie, dass sie ein gemeinschaftliches Gut darstellt, für das jeder Teil der Gemeinschaft auch eine Verantwortung trägt. "Für Alle" umfasst eben auch alle anderen Nutzer:innen und Nutzungsansprüche, auf die es Rücksicht zu nehmen gilt. Dieses Verständnis von der Alster für Alle, die nicht nur ein Miteinander sondern auch das Füreinander hervorhebt, wird als gemeinsam zu tragender Grundsatz gesehen.

V KONZEPTIONIEREN

- 78 Leitsätze
- 79 Kommunikationskampagne
- 83 Räumliche Interventionen
- 87 Al(s)ternativen

Um die identifizierten Defizite auf und an der Alster zu verbessern, bedarf es einer Entwicklung von umfassenden Lösungsansätzen. Ein konzeptioneller Ansatz behandelt die Konflikte von Akteur:innen, welche aufgrund von Unwissenheit und -achtsamkeit entstehen. Im Zuge einer Kommunikationskampagne, die auf eine direkte Ansprache individueller Freizeitsportler:innen ausgerichtet ist und an relevanten Orten im Stadtraum sowie im virtuellen Raum über soziale Medien platziert wird, wird das verträgliche Miteinander von Wassersport und Wasserspaß, Naturschutz und Schifffahrt gefördert.

Der zweite Ansatz führt zahlreiche räumliche Interventionen auf, welche eine Konfliktbewältigung aller Akteur:innen auf und an dem Wasser fördern sollen. Neue Strukturen und Angebote entzerren die räumlichen Hotspots, schaffen attraktive Angebote und geben Nutzer:innen somit die Chance, Konflikte gar nicht erst aufkommen zu lassen.

leitsätze

LEITSÄTZE

Einfach kommunizieren!

Als zentrale Problematik diverser Konflikte konnte Unwissenheit und fehlende Sensibilität seitens der Nutzer:innen festgestellt werden. Mehr Aufklärung ist somit ohne Zweifel gefordert. Die ersten Maßnahmen hierzu sind jedoch nicht zielgruppenorientiert formuliert und zu komplex und unzugänglich aufgebaut. Die Sensibilisierung über Regeln und angemessene Verhaltensweisen kann nur über eine reduzierte und einfache Kommunikationsweise eine möglichst breite Masse ansprechen. Gleichzeitig umfasst der Leitsatz, dass die Kommunikation zwischen allen AlsterAkteur:innen kontinuierlich ausgebaut werden sollte. Oft besteht zwischen Einzelnen (beispielsweise im Wassersport) bereits eine gute Kommunikation und auch der Runde Tisch ist der richtige Weg, alle Akteur:innen zusammenzubringen. Auf dieser gemeinsamen, lösungsorientierten Kommunikation sollte zukünftig weiter aufgebaut werden.

Entlastung durch Entzerrung!

Mithilfe der Akteur:innengespräche konnte einige Konflikt-Hotspots identifiziert werden, an denen der Nutzungsdruck besonders hoch ist. Grundsätzlich betrifft das den nordwestlichen Teil der Außenalster und die dortigen Kanäle. Diese Bereiche gilt es zu entlasten, indem andernorts attraktive Angebote geschaffen werden, um die Nutzer:innen von den Konflikt-Hotspots wegzuziehen. Diese Entzerrung des hohen Nutzungsdrucks kann sich sowohl auf die Alster und die Kanäle als auch die gesamte Stadt beziehen.

Temporäres wagen!

Der Großteil der behandelten Konflikte ist zeitlich auf die warmen Sommerwochen und -wochenenden begrenzt. Darauf muss planerisch entsprechend reagiert werden. Vorgeschlagene Interventionen müssen keineswegs dauerhaft geplant sein, sondern können temporär gedacht und testweise umgesetzt werden. Damit wird eine neue, niedrigschwellige Form der Planung aktiviert, die flexibel auf sich ändernde Problematiken reagieren kann. So können zum Beispiel für die Sommermonate temporäre Steganlagen geschaffen werden, die bei sinkendem Bedarf wieder abgebaut werden.

Natur beschützen!

Die Konfliktanalyse hat eindeutig aufgezeigt, dass die Natur in den meisten Zusammenhängen als einzige "Nutzung" direkt betroffen ist und durch die Konflikte maßgeblich beeinträchtigt wird. Gleichzeitig ist die Natur der einzige Themenkomplex, der keine Konflikte verursacht. Vor dem Hintergrund des globalen Artensterbens und der schwindenden Lebensräume in Städten sollte dem Naturschutz eine Vorrangstellung zugeschrieben werden, die in Planungen, der Verwaltung und in der Nutzung der Alster eine zentrale Rolle spielt und entsprechend gewürdigt wird.





NO. 1 / 10

AUF DER ALSTER GILT RECHTS VOR LINKS! WIR ACHTEN AUFEINANDER.

NO. 2 / 10 BRÜCKENSPRÜNGE GEFÄHRDEN EUCH UND ANDERE.

STILLE WASSER SIND FLACH MIND

THE

GETEILTE FREUDE

ST DOPPELTE FREUDE

NO. 7/10

DIE ALSTER IST FUR ALLE! DESWEGEN NEHMEN WIR RÜCKSICHT AUFEINANDER.

MACH MAL KLARSCHIFF

DIE ALSTER IST KEIN MÜLLEIMER

NO. 3 / 10

DON'T DRINK & PADDLE

SWIM GREEN!



ALSTERWASSER EIGNET SICH NUR MANCHMAL ZUM BADEN – ACHTE AUF DIE BADEAMPEL UND DEN SICHEREN BADEBEREICH AN DER SCHÖNEN AUSSICHT!

THERE IS NO PLANET B

UND AUCH KEINE ZWEITE ALSTER!
ZUSAMMEN SCHÜTZEN WIR FLORA UND FAUNA

NO. 8 / 10

AHOI CAPTAIN

DIE ALSTERSCHIFFFAHRT HAT VORFAHRT UND DAS RECHTSFAHRGEBOT GILT ÜBERALL AUF DEM WASSER.

NO. 9 / 10

TAMPEN IN DIE ÖSE



NO. 10 / 1

NUTZE DIE MARKIERTEN FESTMACHER FÜR PADDEI PAUSEN



KOMMUNIKATIONSKAMPAGNE

Was in der Untersuchung der Akteur:innen und Nutzer:innen sowie der bestehenden Konflikte immer wieder deutlich wurde, ist ein problematisches Ungleichgewicht in der Kommunikation. Während die historisch etablierten Institutionen des Vereinssportes und der Schifffahrt über eine erfolgreiche Kommunikationsebene zwischeneinander sowie innerhalb der Institutionen berichten, fehlen derartige Verbindungen zu neuen Akteur:innen und Nutzer:innen. Besonders hervorzuheben ist der Bedarf einer zielführenden Ansprache der individuellen Freizeitsportler:innen sowie Naherholungssuchenden. Die bisherigen Ansätze der Stadt konnten diesen Bedarf noch nicht zielführend erfüllen.

Als zielgruppenorientierter Lösungsansatz wurde dafür die Kommunikationskampagne *Alster für Alle* entwickelt. Die Kommunikationskampagne greift zwei wesentliche Defizite der bisherigen städtischen Kampagne auf. Zum einen die unzureichende und teils nicht optimal platzierte Verbreitung und zum anderen die ausbaufähige visuelle Ansprache.

Sie setzt sich zusammen aus den *AlsterRegeln* und dem *AlsterPlan*. Die zehn AlsterRegeln fassen die wichtigsten Hinweise und Regeln für die verträgliche Nutzung der Alster durch alle Akteur:innen zusammen. Der AlsterPlan ergänzt die Regeln grafisch

und vermittelt Informationen zu bestehenden Strukturen, Konfliktbereichen sowie Hinweise zu neuen Angeboten, den punktuellen Interventionen.

Hauptbestandteil der Kommunikationskampagne ist der Vermittlung eines rücksichtsvollen Miteinanders auf dem Wasser und die Einhaltung der relevanten Verkehrsregeln – den AlsterRegeln. Die räumliche Beziehung zwischen der Kampagnenplatzierung und den Gewässern der Alster als Nutzungsraum ist dabei essentiell für eine wirkungsvolle Ansprache der Zielgruppe der Freizeitsportler:innen und Naherholungssuchenden. Die zehn AlsterRegeln (siehe Seite 83) werden in unterschiedliche Formate übersetzt. Im Postkartenformat finden sie sich insbesondere in den Bars und Cafés nahe des Untersuchungsraumes; Sticker werden Verleihen zur Verfügung gestellt, um Boote und SUP zu schmücken, Plakate im Digital- und Printformat finden sich in und an Bahn-, Bus- und Stadtrad-Stationen. Fokus hierbei sind Stationen nahe der Alster, die für den Weg auf das Wasser genutzt werden. Die AlsterRegeln werden zudem wasserseitig auf Bojen und Hinweisschildern sowie landseitig auf Hinweisschildern in den Uferzonen und an Steganlagen platziert. So erfolgt eine Erinnerung an ein rücksichtsvolles Verhalten nicht nur vor sondern auch noch während des Aufenthalts an und auf der Alster.

Die visuelle Ansprache wird über ein eigenes, kreatives Design mit individuellem Farbschema erzielt. Das Ziel der Stadt sollte es hierbei sein, mutige, neue Wege einzuschlagen, da die altbewährten Methoden keine Wirkung gezeigt haben. Das umfasst auch eine Kommunikationskampagne zu starten, die nicht die bekannte städtische Corporate Identity und deren Farbgebung nutzt, sondern eine eigene grafische Sprache spricht. In den entworfenen Postkarten und Plakaten nehmen die AlsterRegeln selbst nicht den größten Platz ein, sondern werden auf humorvolle, aufmerksamkeitserregende Weise in kurze Sprüche verpackt (siehe Abb. 66). Dieses Einfangen von Aufmerksamkeit muss bewusst im Vordergrund stehen und die Menschen dazu bewegen, sich aus der entstandenen Neugierde die kleiner gedruckten AlsterRegeln durchzulesen.

Einige der AlsterRegeln stehen in Verbindung mit konkreten räumlichen Interventionen oder Hinweisen zu neuen räumlichen Angeboten, die im Rahmen des Konzepts Alster für Alle umgesetzt werden. Ein *QR-Code* führt die Betrachter:innen zu der entsprechenden Konzeptkarte. Da es sich hierbei um eine bezirks- und fachbereichsübergreifende Kampagne handelt, wäre die Zuständigkeit bei einer Behörde wie der BUKEA zu verorten.



ALSTERREGELN

- 1. AUF DER ALSTER GILT RECHTS VOR LINKS! WIR ACHTEN AUFEINANDER.
- 2. BRÜCKENSPRÜNGE GEFÄHRDEN EUCH UND ANDERE!
- 3. DIE ALSTER IST KEIN MÜLLEIMER.
- 4. 0,5 PROMILLE IM WASSERVERKEHR.
- 5. ACHTE AUF DIE BADEAMPEL UND DEN SICHEREN BADEBEREICH AN DER SCHÖNEN AUSSICHT!
- 6. NUTZE DIE OFFIZIELLEN STEGANLAGEN UND HOOKS ZUM SCHUTZE UNSERES ALSTERUFERS
- 7. DIE ALSTER IST FÜR ALLE! DESWEGEN NEHMEN WIR RÜCKSICHT AUFEINANDER.
- 8. ZUSAMMEN SCHÜTZEN WIR FLORA UND FAUNA.
- 9. DIE ALSTERSCHIFFFAHRT HAT VORFAHRT UND DAS RECHTSFAHRGEBIT GILT AUF DEM WASSER
- 10. NUTZE DIE MARKIERTEN FESTMACHER FÜR PADDELPAUSEN.





Abb. 67: Collage: Kampagne im Stadtraum

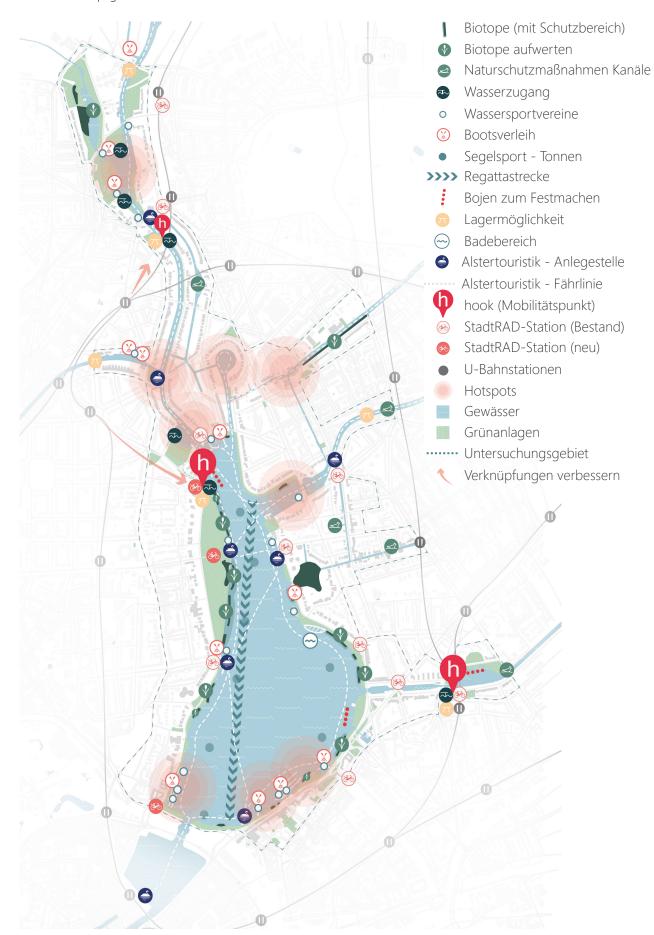


Abb. 68: Konzeptplan Alster für Alle

RÄUMLICHE INTERVENTIONEN

Das Konzept Alster für Alle stützt sich neben der bereits erwähnten Kommunikationskampagne ebenfalls auf räumliche Interventionen, welche an der Außenalster und den angrenzenden Kanälen verortet werden können. Hierbei wird konzeptionell zwischen den sogenannten Hooks, den Biotopen und punktuellen Interventionen unterschieden.

Die Alster ist ein Gewässer, welches durch unterschiedlichste Akteur:innen bespielt wird. Dabei ist es wichtig, eine gemeinsame Quelle an Informationen und Regeln zu schaffen, um die Nutzungen und Ansprüche auf dem Wasser verträglich zu gestalten. Der Konzeptplan Alster für Alle beinhaltet eine Fülle an Informationen, welche dazu beitragen, den Ort als Nutzer:in besser zu fassen und die Belange der anderen Nutzer:innen besser zu verstehen. So vereint der Konzeptplan die Themenkomplexe des Wassersports und -spaß, des Naturschutzes und der Alsterschifffahrt, indem die Hooks, die offizielle Ruderstrecke, die Alster-Tonnen, die gesetzlich festgelegten Biotope, die Verleihe und Verleihe, die Strecken und Haltestellen der gewerblichen Schifffahrt, die bestehenden Stadtradstationen sowie das umliegende Netz des ÖPNV verzeichnet sind (siehe Abb. 68). Zusätzlich sind die sogenannten Hotspots markiert, an denen ein besonders hohes Aufkommen und Zusammenkommen der Nutzungen auf der Alster identifiziert wurde. So sollen diese Orte in das Bewusstsein der Nutzer:innen gerückt werden, um kritische Bereiche gegebenenfalls zu vermeiden und darauf aufmerksam zu machen, dass hier besonders viel Rücksicht und Aufmerksamkeit geboten ist.

Hooks

Die *Hooks* sind zentrale Anlaufstellen für den individuellen Wasserspaß und können als Wechselpunkt beziehungsweise "Switch Point" zwischen Land und Wasser begriffen werden. Die Hooks wurden mit dem Hintergrund entwickelt, Hotspots zu entlasten, Uferzonen zu schützen und den Zugang zum Wasser zu erleichtern. Zusätzlich sollen mit den Hooks zentrale Orte der Information und Kommunikation geschaffen werden.

Um die identifizierten Hotspots zu entlasten, wurden die Standorte der Hooks in Betracht des Leitsatzes Entlastung durch Entzerrung gewählt. Bei der Standortwahl wurde insbesondere darauf geachtet, dass keine Segel- oder Rudervereine sowie Bootsverleihe in der unmittelbaren Nähe zu den Hooks bestehen, da dies das Nutzungsaufkommen an den jeweiligen Stellen nur verstärken würde. Zudem wurde bei der Verortung der Hooks Wert auf den Abstand zu den rechtlich geschützten Biotopen gelegt. Dies soll einerseits die Flora und Fauna in Form von Ufervegetation und brütenden Vögeln schützen. Andererseits soll einer Vermüllung durch ein hohes Freizeitaufkommen entgegengewirkt werden. Letztlich hat ebenso die Anbindung in Form von öffentlichen Verkehrsmitteln und Stadtradstationen die Standortauswahl erheblich beeinflusst.

An der Außenalster und dem Alsterlauf werden insgesamt drei Standorte für die Hooks vorgeschlagen, welche weder im Konflikt mit Vereinen und Verleihen oder Hotspots, noch im Konflikt mit dem Naturschutz stehen (siehe Abb. 68). Da die identifizierten Standorte unterschiedliche örtliche Gegebenheiten aufweisen, variieren die Größen der Hooks in ihrer Flächeninanspruchnahme und Ausstattung. Die einzelnen Infrastrukturen werden als Module verstanden, weshalb die jeweiligen Hooks ganz individuell und entsprechend der Größe und des Bedarfs ausgestattet werden können. Als gemeinsame Grundlage verfügen jedoch alle Standorte über eine gute ÖPNV-Anbindung (unmittelbare Nähe zu S- und U-Bahn oder Bushaltestelle), über eine naheliegende Stadtradstation sowie einer Möglichkeit, das Wassersport-Equipment ins Wasser zu lassen. Als zentrale Anlauf- und Einlassstelle bieten alle Hooks eine Plattform für Kommunikation und Aufklärung. Wassersportler:innen können an diesen Orten gezielt angesprochen und auf die möglichen Konflikte zwischen den Akteur:innen auf den Wasserflächen aufmerksam gemacht werden. Zudem werden die Hooks jeweils durch die Alster-Regeln, die AlsterKampagne und den AlsterPlan ergänzt. Wer die Wasserflächen nutzen möchte, wird also direkt vor Ort auf die Grundsätze für eine "Alster für Alle" aufmerksam gemacht.

räumliche interventionen

Als Ansprechpartner:innen sollten eigene Akteur:innen ernannt oder beauftragt werden, wie die sogenannte "Parkfluencer", welche bereits in dem Berliner Projekt "Zusammen sind wir Park" zum Einsatz kamen (vgl. meingrünesberlin.de o. J.). Zudem werden die Hooks jeweils durch die *AlsterRegeln* und den *AlsterPlan* ergänzt. Wer die Wasserflächen nutzen möchte, wird also direkt vor Ort auf die Grundsätze für eine *Alster für Alle* aufmerksam gemacht.

Der umfangreichste *Hook* befindet sich am Kuhmühlenteich nahe der U-Bahn-Station Uhlandstraße. Hier wird ein Wasserzugang in Form einer großzügigen Steganlage geschaffen (siehe Abb. 69). Zudem können im Zuge der Hooks Lagermöglichkeiten für SUP, Kanus und Kajaks entstehen. Ergänzend stehen individuell nutzbare Schließfächer zur Verfügung, die temporär gemietet werden können (siehe Abb. 70 & 71). Eine Luftstation mit automatischer Luftpumpe ermöglicht zudem das schnelle Aufpumpen privater SUP (siehe Abb. 72). Ein kleinerer Hook entsteht im Alsterkanal am Seelemannpark. Hier wird lediglich eine Luftpumpe, eine Einlassmöglichkeit sowie Schließfächer geschaffen.

Da die Übernutzung der Alster vor allem an heißen Sommertagen zur Herausforderung wird, werden die Hooks ebenfalls durch temporäre Maßnahmen wie Steganlagen unterstützt (siehe Abb. 73). Die temporären Stege sollen eine Alternative zu dem unkontrollierten Einstieg an den Uferkanten sein. Diese können punktuell an den Orten installiert werden, an welchen an den Sommerwochenende ein besonders hohes Nutzungsaufkommen beobachtet wird. Sobald der Nutzungsdruck abnimmt, kann die Steganlage entfernt werden, welches eine Kosten- und Materialeinsparung mit sich bringt. Allerdings muss hier gegebenenfalls auch die Lagermöglichkeit an Land mitgedacht werden.

Zusammenfassend vereinen die *Hooks* alle Leitsätze einer *Alster für Alle* und sind somit ein guter Ausgangspunkt für die verträgliche Gestaltung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche. Die Planung der Hooks müsste in Zusammenarbeit der Behörde und den drei Bezirksämtern erfolgen. Die Zuständigkeit für die Unterhaltung und Pflege muss dabei frühzeitig geklärt sein.



Abb. 69: Steganlage

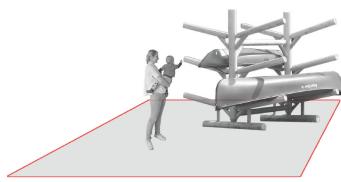


Abb. 70: Lagerstellage

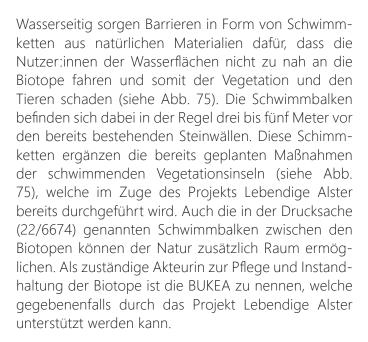


Abb. 71: Schließfächer

räumliche interventionen

Biotope

Neben den *Hooks* und der übergeordneten Kommunikationskampagne führen gezielte Maßnahmen an den gesetzlich geschützten Biotopen dazu, die sensible Natur an diesen Orten zu schützen. Landseitig werden in diesem Zuge unmittelbar an den Biotopen unauffällige Barrieren in Form von Zäunen instandgesetzt und geschaffen. Diese sollen das unerlaubte Betreten von Menschen und Hunden verhindern. Zusätzlich sollen ansprechend gestaltete Schilder aus der Kommunikationskampagne die landseitigen Besucher:innen für den geschützten Lebensraum sensibilisieren (siehe Abb. 74). Hier können umfassende Informationen über die Biotope im Sinne der Naturbildung integriert werden.





Punktuelle Interventionen

Neben den standortbezogenen Interventionen sorgen ebenfalls *punktuelle Eingriffe* dafür, die Nutzungsansprüche von Wassersport und -spaß, Naturschutz und Alsterschifffahrt verträglich miteinander zu gestalten. Landseitig entstehen so punktuell Lagermöglichkeiten für Kanus und Kajaks, welche hauptsächlich in den Kanälen etabliert werden, da in der Vergangenheit insbesondere die Ufervegetation in den Kanälen durch wildlagernde Wassersportgeräte beeinträchtigt wurden. Die Lagermöglichkeiten können dabei in diversen Ausführungen gedacht werden. Hier kann

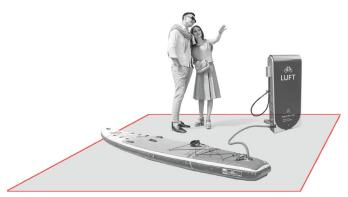


Abb. 72: Luftpumpe

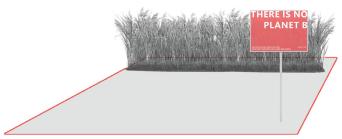
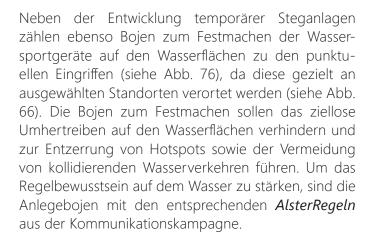


Abb. 74: Informationsschilder

räumliche interventionen

neben der Neuschaffung von Lagermöglichkeiten in Form von Stellagen auch das Potenzial von bereits bestehenden Boots- oder Lagerhäusern einbezogen werden. Die Lagermöglichkeiten müssen stets mit einem (einfachen) Wasserzugang kombiniert werden. Zwar kann dies in Teilen einen Rückschnitt des Vegetation erfordern, allerdings sorgen Wasserzugänge für eine Kanalisierung und Lenkung Freizeitsportler:innen und Naherholungssuchenden und können so zu einer Entlastung der anliegenden Uferbereiche beitragen.



Zusammenfassend leistet die Kombination aus *Hooks*, Naturschutz sowie temporären und punktuellen Interventionen einen Beitrag zu einer Verträglichkeit der Nutzungen auf und an der Alster, da alle Aspekte des Wassersports und -spaßes, des Naturschutzes und der Alsterschifffahrt unter dem übergeordneten Leitsatz *Alster für Alle* und den untergeordneten Leitsätzen *Einfach kommunizieren, Entlastung durch Entzerrung, Temporäres wagen* und *Natur beschützen* vereint werden.

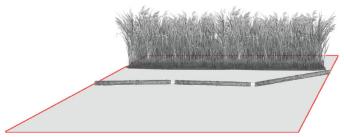


Abb. 75: Schwimmbalken

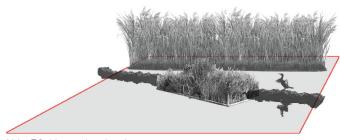


Abb. 76: Vegetationsinseln



Abb. 77: Bojen

EXKURS: BADEN

Mit Blick auf die Geschichte der Alster fällt der Blick auch auf die - früher funktionale und heute freizeitliche – Badenutzung. So kann die Verortung von Badeanstalten an der Alster bis ins 13. Jahrhundert zurückdatiert werden. Heute sind an der Alster keine Badeanstalten mehr zu finden. Ein Grund für das Verschwinden der Anstalten war die schlechte Wasserqualität in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Obwohl sich die Wasserqualität mit der Entwicklung des Hamburger Abwassersystems bis zur Jahrtausendwende enorm verbesserte, wird das Baden im Jahr 2022 noch immer nicht empfohlen. Grund dafür war die Belastung des Gewässers durch Starkregenereignisse, oder die Entwicklung von Blaualgen an heißen Sommertagen. Zudem stellt auch der Schiffsverkehr eine Gefahr für Badende dar, sofern diese "wild" schwimmen.

Badens Trotz der Gefährdung des durch Starkregenereignisse mit überlaufende Mischwassersiele, Blaualgen und dem Schiffsverkehr kann unter bestimmten Bedingungen bedenkenlos in der Alster gebadet werden. Die Bedingungen beinhalten, dass es für einen längeren Zeitraum nicht regnet, damit weder der Reifenabrieb von den Straßen, noch das Mischwasser aus überlaufenden Sielen in das Gewässer eintritt. Zudem darf es nicht zu heiß sein, damit keine gesundheitsschädlichen Blaualgen entstehen. Zuletzt ist der Ort des Badens ausschlaggebend, damit die Badenden nicht durch den Schiffsverkehr gefährdet werden.

Die Alster Ampel und ausgewiesene Badestellen sollen das Baden in der Alster offiziell, ohne Regelverstoß und ohne die Gefährdung der Gesundheit ermöglichen. Die AlsterAmpel zeigt in den Farben Grün und Rot die Wasserqualität der Alster auf. Zeigt die Ampel ein grünes Licht, ist das gesunde Baden in der Alster bedenkenlos möglich. Ist die AlsterAmpel rot, sollte das Baden aufgrund gesundheitsschädlicher Stoffe im Gewässer unterlassen werden. Die AlsterAmpeln können Teil der Kommunikationskampagne werden, in Bussen, Bahnen und auf Anzeigetafeln erscheinen. Zusätzlich werden sie fest an den Hooks sowie den fest verorteten Badestellen inszeniert. Die Badestellen ermöglichen das sichere Baden, ohne eine Gefährdung der Badenden durch den Schiffsverkehr. Ein beispielhafter Ort für eine Badestelle ist am Schwanenwik, da hier keine Route der Alstertouristik beziehungsweise Alsterdampfschifffahrt entlang führt und keine Ruder- und Segelvereine in der unmittelbaren Nähe sind. Hinzufügend ist der Ort fußläufig von mehreren Bushaltestellen zu erreichen.



Abb. 78: Baden

al(s)ternativen

AL(S)TERNATIVEN

In der Analyse hat sich gezeigt, dass den Nutzungskonflikten an der Alster auch strukturelle und gesamtstädtische Problematiken und Herausforderungen zu Grunde liegen. Neben den strukturellen Anpassungen in der Verwaltung und Planung gilt es demnach entsprechend die gesamte Stadt in den Blick zu nehmen. Das bietet in Hamburg auch besonderes Potenzial zur Entlastung der Alster. Als Stadt am Wasser verfügt Hamburg über zahlreiche attraktive Wasserflächen, die einen Alternativstandort insbesondere für den Wasserspaß dienen können. Besonders hervorzuheben sind hierbei die Bille mitsamt der Kanäle, die sowohl zentral in der Stadt gelegen sind als auch in Teilen über eine gute Anbindung verfügen. Als weiterer Potenzialraum wird auch der Veringkanal in Wilhelmsburg gesehen, der wiederum eher für den Hamburger Süden ein attraktives Freizeitziel darstellen kann (siehe Abb. 79).

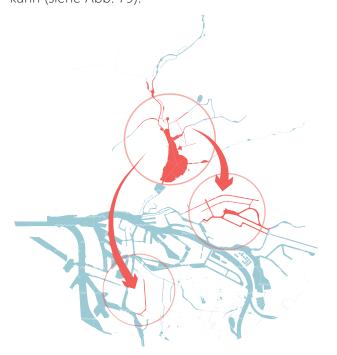


Abb. 79: Al(s)ternativen im Hamburger Stadtraum

Diese Potenzialräume abseits der Alster sind in der Politik und Verwaltung bereits in das Bewusstsein gerückt (vgl. BFHH Drucks. 2021, S. 3f.). Im Zusammenwirken verschiedener Bezirke wurde darüber nachgedacht, inwiefern die Nutzungsvielfalt auf der Alster räumlich entzerrt werden kann, wobei stadtweit nach alternativen Nutzungsräumen geguckt wurde. In den oben genannten Potenzialräumen fehlt es jedoch bisher an Infrastrukturen und Angeboten. Die Möglichkeiten sind in den Bezirken jedoch unterschiedlich: in Eimsbüttel sind die Alternativen sehr begrenzt, während es in Mitte noch viele Potenzialräume gibt (vgl. Int. Camp/Koriath 2022, Z. 376ff.).

Insofern sollte diese Suche nach neuen Räumen für den Wasserspaß ausgeweitet und vertieft werden. Dabei müssen für eine Entwicklung der Bereiche zunächst die notwendigen Infrastrukturen und Angebote geschaffen werden, um z. B. attraktive Wasserzugänge herzustellen. Gleichzeitig ist von großer Wichtigkeit, dass in der Entwicklung die Belange des Naturschutzes von vornherein identifiziert und entsprechend geschützt werden. Ebenso sind weitere standortspezifische Nutzungsansprüche zu beachten. Demnach könnte ein geeigneter Lösungsansatz sein, ein Gewässerkonzept (hamburgweit oder ortsspezifisch, z. B. für die Bille) aufzustellen, dass die Nutzung der Gewässeräume zukunftsfähig definiert und den Grundstein für eine verträgliche Nutzung legt.

Die entwickelte Kommunikationskampagne bietet auch in Bezug auf die Bille eine geeignete Herangehensweise, von vornherein die grundlegenden Verhaltensregeln auf dem Wasser zu kommunizieren. Der Ansatz ist somit übertragbar und sollte zur Wiedererkennung das gleiche Design umfassen, wenngleich die Regeln ortsspezifisch angepasst werden können.

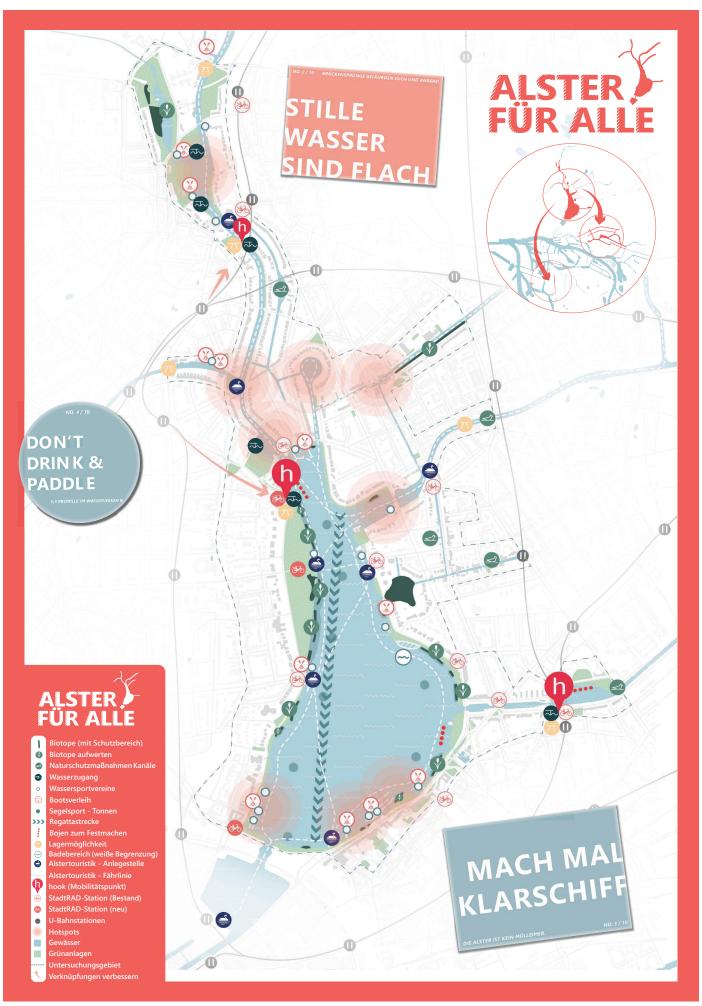


Abb. 80: Konzeptposter Alster für Alle

VIREFLEKTIEREN

- 94 Fazit und Beantwortung der Forschungsfrage
- 96 Reflexion
- 97 Ausblick

Das Ziel des **AlsterAtlas** war es, die komplexen Hintergründe des enormen Nutzungsdrucks auf der Außenalster und den Kanälen zu ergründen und ein Grundlagenwerk zu schaffen, dass den räumlichen Bestand mit den zahlreichen Nutzungsansprüchen in Bezug setzt.

Die Schaffung eines Bewusstseins über die bestehenden Strukturen und Akteur:innen bildete den ersten notwendigen Schritt, um eine konzeptionelle Auseinandersetzung mit dem Raum zu ermöglichen. Das entstandene Konzept zielte somit darauf ab, neue Impulse und Lösungsansätze für die zahlreichen Konfliktlagen zu bieten. Insofern ermöglichte das generierte Wissen über die bestehenden Strukturen im Bestand die Entwicklung räumlicher Interventionen zur Konfliktbewältigung mit einer expliziten Verortung.

fazit und beantwortung der forschungfrage

FAZIT UND BEANTWORTUNG DER FORSCHUNGSFRAGE

Zu Beginn des Projektberichts wurde folgende Forschungsfrage gestellt, anhand derer sich die Haupterkenntnisse zusammenfassen lassen:

Welche Nutzungsansprüche bestehen an die Außenalster und die Kanäle als öffentliche Freiräume und wie können diese verträglich gestaltet werden?

Die erste Teilfrage zur Erhebung der Nutzungsansprüche wurde im Zwischenfazit ausführlich und umfassend beantwortet. Die Nutzungsansprüche an der Außenalster und den Kanälen stellten sich als sehr divers heraus und sind durch individuelle Interessen der Akteursgruppen geprägt. Zur Vereinfachung und Systematisierung wurden die unterschiedlichen Nutzungen und Funktionen in drei Themenkomplexe gegliedert: den Wassersport und Wasserspaß, den Naturschutz und die Schifffahrt. Aufgrund der spezifischen Nutzungsansprüche entstehen zwischen diesen Nutzungen Konflikte und gegenseitige Beeinträchtigungen. Das Aufkommen solcher Konflikte ist dabei grundsätzlich wenig problematisch, da zwischen den verschiedenen Akteur:innen größtenteils eine sehr gute Kommunikation besteht und die Konflikte auf diese Weise gemeinsam gelöst werden können. Die Gruppe der individuell agierenden Freizeitsportler:innen und Naherholungssuchenden, die sich dem Wasserspaß zuordnen lassen, sind in dieser Hinsicht jedoch differenziert zu betrachten. Da sie keine verantwortungstragende Institution umfassen, sondern sich aus tausenden Individuen zusammensetzt, kann diese Gruppe durch die aktuell angewendeten Kommunikationsformen nicht erreicht werden. Angesichts der steigenden Nutzung während der Covid-19-Pandemie und den sinkenden Hürden für den Besitz von Wassersportgeräten werden die Konflikte massiv verstärkt und zunehmend von dieser Nutzergruppe verursacht.

Zu den Hauptkonflikten gehören folgende:

- 1. Zerstörung von Biotopen durch (unerlaubten) Eintritt
- 2. Kollidierende Wasserverkehre
- 3. Störung der Natur durch den Wasserverkehr
- 4. Beeinträchtigung von Uferkanten
- 5. Badenutzung
- 6. Brückensprünge
- 7. Verschmutzung der Alster
- 8. "Ballermannisierung"
- 9. Festmachen an privatem Grund

Die Gründe für die Verursachung dieser Konflikte sind divers, werden aber meistens durch den individuellen Wasserspaß ausgelöst. Dabei spielen vor allem Regelunkenntnis und -missachtung, Fehleinschätzung gefährlicher Situationen und fehlende Sensibilität im Umgang mit der Natur eine Rolle.

Im Angesicht der Defizite und Herausforderungen wurden vier zentrale Leitsätze für die zukünftige Entwicklung und Handlungsweise formuliert. Die Leitsätze Einfach kommunizieren!, Entlastung durch Entzerrung!, Temporäres wagen! und Natur beschützen! legen den Grundstein für das Konzept, dessen Maßnahmen sich alle in den rahmengebenden Leitsätzen einordnen.

Um diese Ursachen anzugehen, schlägt das Konzept eine umfassende Kommunikationskampagne vor: Alster für Alle. Der Titel spielt dabei auf die eingangs aufgeworfene Frage "Wem gehört die Alster?" an und soll kommunizieren, dass eine Alster für alle das rücksichtsvolle und respektvolle Miteinander und Füreinander voraussetzt.

Die Kommunikationskampagne adressiert die Defizite und Lücken in bisherigen Kampagnen und Programmen. Alster für Alle ist zielgruppenorientiert und wird strategisch an relevanten, wirkungsvollen Orten platziert. Der erste Baustein, die Alster-Regeln sind eine Ableitung aus der umfangreichen Konfliktanalyse und berücksichtigen die bestehenden Verkehrsregeln der Alster. Der zweite Baustein, der AlsterPlan, bietet eine grafische Zusammenfassung der identifizierten Konfliktbereiche und Interventionen,

fazit und beantwortung der forschungfrage

um die Kommunikation visuell zu unterstützen. Der Plan funktioniert im Kontext der vorliegenden Arbeit als Konzeptplan, soll aber gleichzeitig aufzeigen, dass räumlich verknüpfte Informationen für die Bevölkerung über eine einfache, ansprechende Plandarstellung in einer öffentlich aushängenden Karte vermittelt werden können. Als besondere Stärke der Kampagne ist ein klares, ansprechendes Design zu nennen sowie die deutliche und gleichzeitig positive Sprache. Die diversen Kampagnenformate sind mit einem QR-Code verknüpft, um die analogen Kommunikationsformen mit digitalen Angeboten zu verknüpfen.

Mit dem AlsterPlan verknüpft ist eine Reihe an planerischen Interventionen, die sich vordergründig auf zwei Aspekte fokussieren. Zum einen sollen die gesetzlich geschützten Biotope durch weitere Maßnahmen besser geschützt werden. Dazu gehören neben den bereits geplanten Vegetationsinseln beispielsweise weitere Schwimmketten oder die Errichtung von Informationsangeboten zur Sensibilisierung für Naturschutzbelange. Zum anderen sollen neue attraktive Angebote im Bereich der Freizeitinfrastruktur geschaffen werden, um die bestehenden Konfliktschwerpunkte zu entlasten. Bojen zum Festmachen, öffentliche Steganlagen mit Angeboten zur Lagerung oder die kontrollierte Erlaubnis zum Baden sind einige dieser Ansätze. Dabei ist vor allem die Möglichkeit hervorzuheben, Maßnahmen temporär umzusetzen, womit kurzfristig Testphasen durchgeführt werden können. Gleichzeitig kann die zeitliche Begrenzung aber auch eine Konstanz bekommen und immer in den Sommermonaten die bestehenden Angebote temporär ergänzen. Abseits von diesen Themenschwerpunkten sieht das Konzept zahlreiche weitere punktuelle Maßnahmen vor. Insgesamt ist dabei die Verknüpfung mit der Kommunikationskampagne von großer Bedeutung: Die räumlichen Interventionen nach dem AlsterPlan und die Kommunikationskampagne Alster für Alle stellen zusammen eine große übergeordnete Strategie mit großem Wiedererkennungswert dar.

reflexion

REFLEXION

Im Rahmen der Projektarbeit haben sich bei der Erarbeitung einige Herausforderungen gestellt. Um die Haupterkenntnisse und Konzeptvorschläge in den Bezug diesen Herausforderungen zu setzen, soll die Projektarbeit und die vorliegenden Ergebnisse kritisch reflektiert werden.

Zunächst ist der Zeitrahmen des Projekts zu nennen, welches im Wintersemester 2021/2022 durchgeführt wurde. Da sich der hohe Nutzungsdruck und damit die erläuterten Konflikte in der diskutierten Intensität auf die warmen Sommermonate beschränken, konnten keine Erkenntnisse zu den Nutzungen, dem Nutzungsverhalten und -aufkommen sowie den Konflikten aus erster Hand erhoben werden. Von beobachtenden Erhebungen wurde deshalb abgesehen. Die vorgestellten Erkenntnisse basieren in diesem Kontext maßgeblich auf den Aussagen der Interview- und Gesprächspartner:innen sowie auf den persönlichen Erfahrungen des Projektteams. Um ein möglichst differenziertes Meinungsbild zu erhalten und gegebenenfalls Einschätzungen der Akteur:innen miteinander abzugleichen, wurde eine hohe Anzahl an Gesprächen mit Vertreter:innen aller Interessensbereiche geführt. Der Zeitrahmen der Untersuchung kann aber auch als vorteilhaft gesehen werden. Mit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung zum Ende des Semesters im März 2022 bietet die Arbeit den Akteur:innen vor Ort noch vor der kommenden Hochsaison ein zusammenfassendes und grundlegendes Werk mit ersten Ideenansätzen.

Aufbauend auf den analytischen Ergebnissen formuliert die vorliegende Arbeit erste konzeptionelle Ansätze und soll zusätzlich die mögliche Handlungsrichtung für die Zukunft aufzeigen. Dabei muss aber auch klar auf die Limitationen des Konzepts hingewiesen werden. Eine Kommunikationskampagne wird nicht alle Konflikte lösen können, vielmehr wird der Erfolg der Informationsvermittlung nicht eindeutig messbar sein. Gleichzeitig lässt sich auch die bisherige Wirkung der städtischen Informationsmethoden nicht messen. Die geäußerte Kritik an der bestehenden Kampagne der Stadt ist insofern als Einschätzung seitens der Projektgruppe zu verstehen. In Bezug auf die Kommunikationskampagne kann das Studien-

projekt als experimentelle Alternative zur städtischen Planungen verstanden werden: Die Entwicklung der eigenen Kommunikationskampagne im Rahmen eines Studienprojekts zeigt auf, dass sich dies ohne hohe finanzielle oder zeitliche Ressourcen aufstellen lässt. Die Kosten entstehen letztlich in der Verbreitung über Werbeanzeigen, Beiträge in den sozialen Medien oder Druckaufträge. Die Umsetzung einer derartigen Kommunikationsweise wird aber nur dann eine weitreichende Wirkung entfalten, wenn sie umfänglich umgesetzt und multimedial verbreitet wird.

Schlussendlich muss auch hervorgehoben werden, dass die Erarbeitung einige grundlegende Konflikte aufgezeigt hat. Ohne eine grundsätzliche stadtpolitische Handlung, die diesen Problematiken entgegenwirkt, werden diese Konflikte auf der Alster weiter bestehen bleiben. Dazu zählt in erster Linie der allgemein hohe Nutzungsdruck auf öffentliche Freiräume. Die bauliche Nachverdichtung ohne die ausreichende Bereitstellung von qualitativen, großen Freiräumen für die Stadtbevölkerung wird diesen Nutzungsdruck weiter verstärken. Insofern ist an dieser Stelle auf die Ziele einer doppelten Innenentwicklung zu verweisen und die Forderung großflächiger neuer Freiräume, insbesondere Grünflächen, zu unterstützen. Aber auch in anderen Aspekten zeigen sich Probleme auf, welche den öffentlichen Raum stadtweit betreffen. Dazu gehört beispielsweise der Mangel an bereitgestellten Infrastrukturen wie öffentlichen Toiletten und Steganlagen oder die oftmals unzureichende Barrierefreiheit öffentlicher Freiräume. Oftmals wird dabei auf fehlende Finanzierung in der Umsetzung, Instandhaltung und Pflege verwiesen. Wenn entsprechende Konflikte jedoch bekannt sind und der Lösungsansatz aufgrund mangelnder finanzieller Ressourcen nicht umgesetzt wird, dann muss schlichtweg ein politisches Umdenken stattfinden und mehr finanzielle Ressourcen für derartige öffentliche Infrastrukturen bereitgestellt werden.

Im Konzept wird an verschiedenen Stellen die Schaffung von neuen, attraktiven Angeboten mit dem Hintergrund der Entlastung überlasteter Bereiche und der kontrollierten Lenkung von Freizeitnutzungen aufgeworfen. Auch diese Maßnahmen sind als Teillösung

anzusehen und können die bestehenden Konflikte nicht eigenständig lösen. In diesem Kontext sind auch die gesetzliche Kontrolle und Regulierung zu diskutieren und ob Verstöße gegen gängige Regeln, wie die Promille-Grenze oder Verschmutzung durch Müll, ausreichend sanktioniert werden.

Der Individualisierungstrend befördert neue Anspruchshaltungen der Nutzer:innen, die teilweise so weit gehen, dass eine uneingeschränkte Verfügung und Nutzung von Freiräumen für sich selbst abgeleitet wird. Die damit einhergehende Ignoranz gegenüber anderen Nutzungen kann auch über Maßnahmen wie die Kommunikationskampagne nicht beseitigt werden, sondern bedarf gegebenenfalls einer maßregelnden Handhabung. Teilweise fehlt es allerdings dafür an den rechtlichen Grundlagen. So ist die Ausstellung einer Ordnungswidrigkeit bei Zerstörung von Uferbereichen nur in den §30-Biotopen möglich (vgl. Int. Bezirklicher Naturschutz 2022). Deshalb könnte auch geprüft werden, ob z. B. neue rechtliche Grundlagen für die Durchsetzung von Maßnahmen gegen die Zerstörung von schützenswerten Uferbereichen abseits der Biotope geschaffen werden können. Dabei sollte allerdings stets die Aufklärung priorisiert und die Umsetzung von Sanktionen als letztes Mittel betrachtet werden. Im Umkehrschluss müssen aber eben diese rechtlichen Grundlagen mit den geeigneten Angeboten verknüpft werden. Es reicht beispielsweise nicht, den Zugang zum Wasser an bestimmten Stellen zu verbieten, wenn nicht an anderer Stelle alternative Zugangsmöglichkeiten geschaffen werden.

Insgesamt stellen die entwickelten Konzeptideen also Teillösungen für ein Problem dar, welches direkt mit gesamtstädtischen und strukturellen Problematiken verknüpft ist und stadtpolitische Anpassungen notwendig macht. Gleichzeitig können die Ansätze jedoch einzelne, wichtige Beiträge zur Verbesserung der Situation leisten.

AUSBLICK

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit einer sehr aktuellen Problematik, für die in der nahen Zukunft keine umfassende Lösung absehbar ist. Die erläuterten Konflikte werden aller Wahrscheinlichkeit nach auch in den kommenden Sommermonaten wieder auftreten und medial sowie politisch intensiv diskutiert werden. Auch wenn die Pandemielage in den nächsten Jahren abschwächen sollte, wird der Nutzungsdruck im öffentlichen Raum, insbesondere hinsichtlich der stetigen Verdichtung des Stadtraums, weiter bestehen bleiben. Handlungsbedarf seitens der Politik und Planung ist somit weiterhin gegeben. Dabei wird es spannend sein zu beobachten, welche Konzepte und Lösungsansätze in der Zukunft entwickelt werden und ob diese die Situation entspannen können. Mit dem Runden Tisch der BUKEA ist die Grundlage für ein gemeinsames Handeln und die Entwicklung einer gemeinsamen Vision für ein verträgliches Miteinander der verschiedenen Nutzungen auf der Alster und den Kanälen geschaffen. Auf dieser Basis und der guten Kommunikation und Vernetzung der Akteur:innen sollte zukünftig aufgebaut werden. Wichtig wäre es hierbei, Ansprechpersonen für den individuellen Freizeitsport zu finden oder zu definieren und diese in die laufenden Diskussionen einzubinden. Dann steht auch eine Verbesserung der Situation in Aussicht und die Alster wird wieder mehr durch ein Miteinander und Füreinander geprägt sein als durch gegenüberstehende Nutzungsansprüche und Konflikte.

Wir hoffen, dass die vorliegende Arbeit dafür einen hilfreichen Beitrag leisten kann und den Akteur:innen neue Impulse und Ideen bietet.

ALSTER FÜR ALLE – FÜR DICH!

Auf den folgenden Seiten findest Du die AlsterRegeln-Postkarten zum Ausschneiden, Verteilen und Aufhängen!

ICHHAB DICHAUF'M KIEKER

NO. 1 / 10

AUF DER ALSTER GILT RECHTS VOR LINKS!
WIR ACHTEN AUFEINANDER.

NO. 2 / 10 BRÜCKENSPRÜNGE GEFÄHRDEN EUCH UND ANDERE!

STILLE WASSER SIND FLACH

ALSTER FÜR ALLE	

ALSTER FÜR ALLE	

MACH MAL KLARSCHIFF

DIE ALSTER IST KEIN MÜLLEIMER.

NO. 3 / 10

NO. 4 / 10

0,5 PROMILLE IM WASSERVERKEHR.

DON'T DRINK & PADDLE



ALSTER FÜR ALLE	

ALSTER FÜR ALLE	

SWIM GREEN!



NO. 5 / 10

ALSTERWASSER EIGNET SICH NUR MANCHMAL ZUM BADEN – ACHTE AUF DIE BADEAMPEL UND DEN SICHEREN BADEBEREICH AN DER SCHÖNEN AUSSICHT!

NO. 6 / 10 NUTZE DIE OFFIZIELLEN STEGANLAGEN UND HOOKS
- ZUM SCHUTZE UNSERES ALSTERUFERS.

MIND THE MAD





ALSTER FÜR ALLE	

ALSTER FÜR ALLE	

GETEILTE FREUDE ST DOPPELTE FREUDE

NO. 7 / 10

DIE ALSTER IST FÜR ALLE! DESWEGEN NEHMEN WIR RÜCKSICHT AUFEINANDER.

THERE IS NO PLANET B

UND AUCH KEINE ZWEITE ALSTER! ZUSAMMEN SCHÜTZEN WIR FLORA UND FAUNA. NO. 8 / 10

ALSTER FÜR ALLE	

ALSTER FÜR ALLE	

AHO! CAPTAIN

DIE ALSTERSCHIFFFAHRT HAT VORFAHRT UND DAS RECHTSFAHRGEBOT GILT ÜBERALL AUF DEM WASSER.

NO. 9 / 10

TAMPEN IN DIE ÖSE



NO. 10 / 10

NUTZE DIE MARKIERTEN FESTMACHER FÜR PADDELPAUSEN



ALSTER FÜR ALLE	

ALSTER FÜR ALLE	



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb. 01: Rudersport auf der Alster. Eigene Aufnahme.
- Abb. 02: Nutzungsdruck der Alster in den Medien. Eigene Darstellung.
- Abb. 03: Methodisches Vorgehen. Eigene Darstellung.
- **Abb. 04: Untersuchungsgebiet.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local. hcuhh.de
- **Abb. 05: Verortung der Alster in Hamburg.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- **Abb. 06: Die Alster im Kontext städtischer Grünstrukturen.** Eigene Darstellung auf Grundlage von Geoportal Hamburg. Unter: https://geoportal-hamburg.de/geo-online/
- **Abb. 07: 11. Jahrhundert.** Eigene Darstellung auf Grundlage von Grundlage von Geoportal Hamburg. Unter: https://geoportal-hamburg.de/geo-online/
- **Abb. 08: 13. Jahrhundert.** Eigene Darstellung auf Grundlage von Grundlage von Geoportal Hamburg. Unter: https://geoportal-hamburg.de/geo-online/
- **Abb. 09: 19. Jahrhundert.** Eigene Darstellung auf Grundlage von Grundlage von Geoportal Hamburg. Unter: https://geoportal-hamburg.de/geo-online/
- Abb. 10: Heute. Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- Abb. 11: Die erste Ruderregatta auf der Außenalster (1844). Verein für Hamburgische Geschichte. Nach Lithographie von O. Speckter; in: Melhop, Wilhelm (1932): Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flußbautechnisch beschrieben. S. 542. Paul Hartung Verlag. Hamburg. Hamburg. Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, https://resolver.sub.uni-hamburg. de/kitodo/PPN620446609. (CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de]).
- Abb. 12: Uhlenhorster Fährhaus. Verein für Hamburgische Geschichte. Nach Lithographie von W. Heuer; in: Melhop, Wilhelm (1932): Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flußbautechnisch beschrieben. S. 482. Paul Hartung Verlag. Hamburg.Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN620446609. (CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de]).
- Abb. 13: Zahl der registrierten Boote Anfang des 20. Jahrhunderts. Melhop, Wilhelm (1932): Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flußbautechnisch beschrieben. S. 583. Paul Hartung Verlag. Hamburg. Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN620446609. (CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de]).
- Abb. 14: Lonn's Badeanstalt. Denkmalarchiv. Nach Zeichnung von Theob. Riesefell (etwa 1890); Melhop, Wilhelm (1932): Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flußbautechnisch beschrieben. S. 516. Paul Hartung Verlag. Hamburg. Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN620446609. (CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de]).
- Abb. 15: Akteursnetzwerk. Eigene Darstellung.
- **Abb. 16: Ruder- und Segelvereine.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- Abb. 17: Bootsverleih am Isebekkanal. Eigene Aufnahme.
- Abb. 18: Bootsverleihe. Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- Abb. 19: Route und Stationen der Alsterschifffahrt. Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de. Datengrundlage: ATG Alster-Touristik GmbH (2021): Alsterschippern. Unter: https://alstertouristik.de/alsterschippern/ (Letzter Aufruf: 13.02.2022).
- Abb. 20: Gastronomie am Mundsburger Kanal. Eigene Aufnahme.
- **Abb. 21: Gastronomien.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh. de. Datengrundlage: Google Maps. Unter: https://www.google.com/maps
- Abb. 22: Badeanstalt Alsterlust, ca. 1845. Privatbesitz nach Plänen des Vermessungswesens von M. Klaucke; Melhop, Wilhelm (1932): Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flußbautechnisch beschrieben. S. 444. Paul Hartung Verlag. Hamburg. Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN620446609. (CC

- BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de]).
- Abb. 23: Historische Badeanstalten. Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu. local.hcuhh.de. Datengrundlage: Melhop, Wilhelm (1932): Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flußbautechnisch beschrieben. S. 515. Paul Hartung Verlag. Hamburg. Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, https://resolver.sub. uni-hamburg.de/kitodo/PPN620446609. (CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de]).
- Abb. 24: Badeanstalt Schwanenwik, ca. 1880. Denkmalarchiv. Nach Photgraphie von G. Koppmann & Co.; Melhop, Wilhelm (1932): Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flußbautechnisch beschrieben. S. 515. Paul Hartung Verlag. Hamburg. Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN620446609. (CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de]).
- **Abb. 25: Steganlagen und Wasserzugänge.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- Abb. 26: Öffentliche Steganlage im Eichenpark. Eigene Aufnahme.
- Abb. 27: Veloroute 4. Eigene Aufnahme.
- **Abb. 28: Velorouten und Stadtradstationen.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- **Abb. 29: ÖPNV-Anbindung.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local. hcuhh.de. Datengrundlage: Google Maps. Unter: https://www.google.com/maps
- Abb. 30: Röhricht am westlichen Alsterufer. Eigene Aufnahme.
- **Abb. 31: Biotope.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de. Datengrundlage: Geoportal Hamburg. Unter: https://geoportal-hamburg.de/geo-online/
- Abb. 32: Zaun zum Schutz eines Biotops am Alsterufer. Eigene Aufnahme.
- Abb. 33: Flachwasserzone mit Steinwall und Vegetationsinsel. Eigene Aufnahme.
- Abb. 34: Winterhuder Kai. Eigene Aufnahme.
- **Abb. 35: Denkmalschutz.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh. de. Datengrundlage: Geoportal Hamburg. Unter: https://geoportal-hamburg.de/geo-online/
- Abb. 36: Segelschule auf der Außenalster. Eigene Aufnahme.
- Abb. 37: Eigentumsverhältnisse. Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local. hcuhh.de
- Abb. 38: Historischer Regatta-Plan, 1878. Melhop, Wilhelm (1932): Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flußbautechnisch beschrieben. S. 547. Paul Hartung Verlag. Hamburg. Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN620446609. (CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de]).
- **Abb. 39: Organisation der Wasserfläche.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- **Abb. 40: Bewegungsfördernde Infrastruktur.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- Abb. 41: Weiden am Alsterufer weiche Uferkante. Eigene Aufnahme.
- Abb. 42: Leinpfad mittlere Uferkante. Eigene Aufnahme.
- Abb. 43: Mühlenkampkanal harte Uferkante. Eigene Aufnahme.
- Abb. 44: Uferkanten. Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- Abb. 45: Ufertypologien. Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh. de
- Abb. 46: Böschung und öffentliche Grünfläche. Eigene Darstellung.
- Abb. 47: Biotop und öffentliche Grünfläche. Eigene Darstellung.
- Abb. 48: Böschung und privates Grundstück. Eigene Darstellung.
- Abb. 49: Mauer und öffentliche Grünfläche. Eigene Darstellung.
- Abb. 50: Mauer und privates Grundstück. Eigene Darstellung.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb. 51: Mauer mit Böschung und öffentlicher Raum. Eigene Darstellung.
- Abb. 52: Halböffentliche Steganlage eines Verleihs. Eigene Darstellung.
- Abb. 53: Öffentliche Steganlage mit Grünfläche. Eigene Darstellung.
- Abb. 54: Private Steganlage an privatem Grundstück. Eigene Darstellung.
- Abb. 55: Biotop mit Mauer und Zaun. Eigene Darstellung.
- Abb. 56: Mauer mit Bebauung. Eigene Darstellung.
- Abb. 57: Flyer "Auf der Alster unterwegs". Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (2021): Auf der Alster unterwegs. Unter: https://www.hamburg.de/contentblob/15174938/ed51b283d86ae9f49eb0ba0925420519/data/d-flyerauf-der-alster-unterwegs.pdf. (Letzter Aufruf 14.03.2022)
- Abb. 58: Kampagne auf Instagram. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (2021, 21. Juni) über Instagram. Unter: https://www.instagram. com/p/CQtUjVesDWh/ (Letzter Aufruf 14.03.2022)
- Abb. 59: Kampagnen-Plakat. Gute Leude Fabrik / Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (2021). Unter: https://www.guteleudefabrik.de/wp-content/uploads/2021/05/Wohnzimmer_Alster_01-600x600.png (Letzter Aufruf 14.03.2022)
- Abb. 60: Rudersport auf der Alster. Eigene Aufnahme.
- Abb. 61: Verbotsschild gegen Brückensprünge. Eigene Aufnahme.
- Abb. 62: Biotop ohne Ausweisung oder Informationsangebot. Eigene Aufnahme.
- Abb. 63: Wildlagernde Boote. Eigene Aufnahme.
- Abb. 64: Konfliktschwerpunkte: Grafik. Eigene Darstellung.
- Abb. 65: Konfliktschwerpunkte: Skizze. Eigene Darstellung.
- Abb. 66: Postkarten. Eigene Darstellung.
- Abb. 67: Collage: Kampagne im Stadtraum. Eigene Darstellung.
- Abb. 68: Konzeptplan Alster für Alle. Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- Abb. 69: Steganlage. Eigene Darstellung.
- Abb. 70: Lagerstellage. Eigene Darstellung.
- Abb. 71: Schließfächer. Eigene Darstellung.
- Abb. 72: Luftpumpe. Eigene Darstellung.
- Abb. 73: Temporärer Steg. Eigene Darstellung.
- Abb. 74: Informationsschilder. Eigene Darstellung.
- Abb. 75: Schwimmbalken. Eigene Darstellung.
- Abb. 76: Vegetationsinseln. Eigene Darstellung.
- Abb. 77: Bojen. Eigene Darstellung.
- Abb. 78: Baden. Eigene Darstellung.
- Abb. 79: Al(s)ternativen im Hamburger Stadtraum. Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu.local.hcuhh.de
- **Abb. 80: Konzeptposter Alster für Alle.** Eigene Darstellung auf Grundlage von HCU-Geoportal (2021). Unter: http://gdi-hcu. local.hcuhh.de

abbildungsverzeichnis

LITERATURVERZEICHNIS

Α

abendblatt.de (2020): Zu voll. zu laut, zu gefährlich: neue Probleme an der Alster. Unter: https://www.abend-blatt.de/hamburg/article230707792/Zu-voll-zu-laut-zu-gefaehrlich-Alster-Konzept-gefordert.html (Letzter Aufruf: 13.12.2021).

Alsterdampfschifffahrt e. V. (o. J.): Unsere Fahrten, unter: https://www.alsterdampfer.de/fahrten#c34 (Letzter Aufruf 13.02.2022).

ATG Alster-Touristik GmbH (2021): Unsere Geschichte. Eine kleine Chronik der Alsterschifffahrt, unter: https://alstertouristik.de/geschichte/ (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

R

Behörde für Umwelt, Energie, Klima und Agrarwirtschaft (BUKEA) (2021): Auf der Alster unterwegs. Regeln - Tipps zum richtigen Verhalten - Übersichtskarte mit öffentlichen Anlegestellen. Unter: https://www.hamburg.de/contentblob/15174938/ed51b283d86ae9f49eb0ba0925420519/data/d-flyer-auf-der-alster-unterwegs.pdf (Letzer Aufruf: 13.03.2022).

Behörde für Umwelt, Energie, Klima und Agrarwirtschaft (BUKEA) (2022): Senator. Jens Kerstan, unter: https://www.hamburg.de/senatoren/4481838/jens-kerstan/ (Letzer Aufruf: 13.03.2022).

Behörde für Umwelt und Energie (BUE) (2016): Rund um die Alster. Unter: https://www.hamburg.de/contentblob/6364798/b45d1cb51a97cde8b07a4fc80d1ce935/data/rund-um-die-alster.pdf (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt (BKM) (2018): Ein Ingenieur startet durch. William Lindley in Hamburg. Hamburg.

Bezirk Bergedorf (o. J.): Politik. Die Bezirksversammlung, unter: https://www.hamburg.de/bergedorf/bezirksversammlung/3638882/beschreibung-bezirksversammlung/ (Letzter Aufruf: 16.02.2022)

Bezirksamt Hamburg Nord - Drucksache (2020): Sanierung und Erweiterung des Stegs der Ruder-Gesellschaft HANSA e.V. Drucksache 21-1851. Herausgegeben am 03.12.2020.

Bund-Landesverband Hamburg (2021): Schwimmende Inseln schützen die Röhrichtzonen an der Außenalster. Unter: https://www.bund-hamburg.de/service/meldungen/detail/news/schwimmende-inseln-schuetzen-die-roehrichtzonen-an-der-aussenalster/ (Letzter Aufruf: 30.12.2021).

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg - Drucksache (2017): Batteriebetriebene Boote auf der Alster. Schriftliche Kleine Anfrage von Dr. Wieland Schinneburg (CDU). Drucksache 21/9496. Herausgegeben am 27.06.2017.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg - Drucksache (2018): Mobilität weiterdenken – Umsetzbarkeit eines StadtBOOT-Leihsystems nach Vorbild von "StadtRAD Hamburg" prüfen. Antrag der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Rath, Dennis Gladiator, Carsten Ovens, David Erkalp (CDU) und Fraktion. Drucksache 21/14546. Herausgegeben am 08.10.2018.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg - Drucksache (2019 a): Unterwegs auf Flüssen und Fleeten – Wohin steuert die ATG Alster-Touristik GmbH und welchen Sinn ergibt der aktuelle "Wucher auf dem Wasser"? Schriftliche Kleine Anfrage von Dennis Thering (CDU). Drucksache 21/17020. Herausgegeben am 07.05.2019.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg - Drucksache (2019 b): Stand-up-Paddling in Hamburg. Schriftliche Kleine Anfrage von Daniel Oetzel (FDP). Drucksache 21/17911. Herausgegeben am 06.08.2019.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg - Drucksache (2020 a): Mobilität weiter denken, Menschen verbinden – Linienschifffahrt auf der Außen- und Binnenalster wiederbeleben, Pilotprojekt auf der Strecke Mühlenkamp – Jungfernstieg einrichten. Antrag der Abgeordneten Dennis Thering, Michael Westenberger, Dr. Jens Wolf, Stephan Gramm, Carsten Ovens, Karl-Heinz Warnholz (CDU) und Fraktion. Drucksache 21/19727. Herausgegeben am 15.01.2020.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg - Drucksache (2020 b): Hamburgs Kanäle und Flussläufe in ihrem Naturwert erhalten – und dennoch Spaß und Sport auf dem Wasser genießen. Antrag der Abgeordneten Ulrike Sparr, Lisa Maria Otte, Eva Botzenhart, Filiz Demirel, Rosa Domm, Olaf Duge, Gerrit Fuß, Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne, Dr. Miriam Putz, Dr. Gudrun Schittek (GRÜNE) und Fraktion und der Abgeordneten Alexander Mohrenberg, Dirk Kienscherf, Gulfam Malik, Marc Schemmel, Dr. Tim Stoberock, Philine Sturzenbecher, Sarah Timmann, Michael Weinreich, Güngör Yilmaz (SPD) und Fraktion. Drucksache 21/1794. Herausgegeben am 14.10.2020.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg - Drucksache (2021): Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 28. Oktober 2020 "Hamburgs Kanäle und Flussläufe in ihrem Naturwert erhalten – und dennoch Spaß und Sport auf dem Wasser genießen". Drucksache 22/6674. Herausgegeben am 07.12.2021.

D

Deutscher Alpenverein (DAV) (o. J.): In 100 Kilometern um die Stadt!. Unter: https://www.dav-hamburg.de/dav/DergrueneRing# (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Dosch, Fabian (2018): Stadtgrün unter Nutzungsdruck – Das Weißbuch Stadtgrün zur Sicherung grüner Infrastruktur. In: Meinel, G.; Schumacher, U.; Behnisch, M.; Krüger, T. (Hrsg.): Flächennutzungsmonitoring X. Flächenpolitik – Flächenmanagement – Indikatoren. Berlin: Rhombos, IÖR Schriften 76, S. 113-122.

Ε

Eppendorfer Bürgerverein 2018: Olaf Nieß. Der Schwanenvater, unter: (https://der-eppendorfer.de/schwanen-pflege/ (Letzter Aufruf: 16.02.2022).

europarl.europa.eu (2021): Verlust der Biodiversität: Ursachen und folgenschwere Auswirkungen. Europäisches Parlament. Unter: https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20200109STO69929/verlust-der-biodiversitat-ursachen-und-folgenschwere-auswirkungen (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

F

Finanzbehörde (o. J.): Bezirksämter. Bezirke in Hamburg, unter: https://www.hamburg.de/bezirke/3740916/bezirke-hamburg/ (Letzter Aufruf: 16.02.2022).

Fischer, Manfred (1994): Fritz Schumacher, Bauten und Planungen in Hamburg. Ein Stadtführer. Hans Christians Verlag. Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) (1989): Landschaftsprogramm Hamburg. Landschaftsachsenmodell. Unter: https://www.hamburg.de/contentblob/4371698/e993ca810f85f0baff45d8cf26992056/data/landschaftsachsenmodell-broschuere.pdf (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) (1990): Die Außenalster. Entwicklung, Biologie, Bepflanzung. Vermessungsamt Hamburg. Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) (2011): Umwelt hat Geschichte. Katalog zur Ausstellung. Unter: https://www.hamburg.de/contentblob/2780338/3d922c48822f4474aae9d68898e51d1b/data/pdf-katalog-umwelt-hatgeschichte.pdf (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) (2020): Grünzug soll Alster und Elbe verbinden.

Hamburgs neue grüne Magistrale. Unter: https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/13564388/2020-02-04-bue-alster-bille-elbe-gruenzug/ (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) (2021): Natur pur genießen – mit Rücksicht

Behandle Hamburg wie dein Wohnzimmer. Unter: https://www.hamburg.de/wohnzimmerhh/15025290/kamapagne/ (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH a) (o. J.): Harvestehude/Rotherbaum. Außenalster. Unter: https://www.hamburg.de/parkanlagen/3233664/aussenalster3/ (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH b) (o. J.): Grüne Verbindungen zwischen der Stadt und dem Umland. Was sind Landschaftsachsen?. Unter: https://www.hamburg.de/landschaftsachsen/ (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH c) (o.J.): Baden in der Alster - bitte nicht. Unter: https://www.hamburg.de/wasser/alster/15038416/baden/ (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH d) (o.J.): Velorouten – das stadtweite Netz. Unter: https://www.hamburg.de/fahrradfahren-in-hamburg/300372/velorouten/ (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH e) (o.J.): Service - Stadtrad. https://fahrrad.hamburg/de/service/stadtrad/ (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

н

hamburg.de (o. J. a): Alster. Hamburgs Herz. Unter: https://www.hamburg.de/alster/ (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

hamburg.de (o. J. b): Rudern in Hamburg. Ran an die Riemen!, unter: https://www.hamburg.de/wassersport/3023362/an-die-riemen-hamburger/ (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

hamburg.de (o.J. c): Alsterrundfahrten. Stadtrundfahrt auf dem kühlen Nass, unter: https://www.hamburg.de/alsterrundfahrt/ (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

hamburg.de (2022): Elbe Hamburg. Vom Elbstrand bis Containerhafen, unter: https://www.hamburg.de/elbe/ (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

hamburg-magazin.de (2022): Hamburg am Wasser, unter: https://www.hamburg-magazin.de/stadtinfo/hamburg-am-wasser (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

Hamburger Schwanenwesen (2022): Geschichte, unter: http://www.alsterschwaene.de/das-schwanenwesen/geschichte (Letzter Aufruf: 16.02.2022).

Hamburg Tourismus GmbH (2022): Hamburg ist Leben am Wasser, unter: https://www.hamburg-tourism.de/das-ist-hamburg/stadt-am-wasser/leben-am-wasser/ (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

hamburgwasser.de (o. J.): Das Alster-Entlastungsprogramm. Unter: https://www.hamburgwasser.de/privatkunden/unser-wasser/umweltschutz/gewaesserschutzprogramme/alster-entlastungsprogramm (Letzter Aufruf: 13.03.2022)

Hanauer, Florian (2007): Fünf riesige Planschbecken für die Alster. Unter: https://www.welt.de/regionales/hamburg/article1094074/Fuenf-riesige-Planschbecken-fuer-die-Alster.html (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

Hasse, Edgar (2020): Schlechte Zeiten für Kanuverleihe an der Alster. Unter: https://www.abendblatt.de/hamburg/article229728408/Alster-Kanu-Verleih-Corona-Elbe-Boot-mieten-kaufen-Hamburg-Krise-Nachfrage-SUP-Kanu-Bobby-Reich.html (Letzter Aufruf: 13.03.2022).

Honey-Rosés, Jordi et al. (2020): The impact of COVID-19 on public space: an early review of the emerging questions – design, perceptions and inequities, Cities & Health. Unter: https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23748834. 2020.1780074 (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

K

Kistemann, Thomas (2018): Gesundheitliche Bedeutung blauer Stadtstrukturen. Aus: Baumgart, Sabine; Köckler, Heike; Ritzinger, Anne; Rüdiger, Andrea (Hrsg.): Planung für gesundheitsfördernde Städte, Hannover 2018. Forschungsberichte der ARL 08.

L

Lebendige Alster (2020): Das Projekt Lebendige Alster. Unter: https://www.lebendigealster.de (Letzter Aufruf 16.02.2022).

lebendigealster.de (o. J.): Das Projekt. Unter: https://www.lebendigealster.de/das-projekt/ (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

Lehner, Wiebke (2021): Party-Hotspot: Konflik am Winterhuder Kai spitzt sich zu. In: Hamburger Abendblatt. Unter: https://www.abendblatt.de/hamburg/article232506605/Party-Hotspot-Konflikt-am-Winterhuder-Kai-spitzt-sich-zu. html. (Letzter Aufruf 13.12.2021).

M

Melhop, Wilhelm (1932): Die Alster. Geschichtlich, ortskundlich und flußbautechnisch beschrieben. Paul Hartung Verlag. Hamburg.

meingrünesberlin.de (o. J.): Zusammen sind wir Park. Unter: https://meingruenes.berlin.de (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

Ν

ndr.de (2017): 125 Jahre Linienverkehr auf der Hamburger Alster. Unter: https://www.ndr.de/geschichte/125-Jahre-Linienverkehr-auf-der-Hamburger-Alster,alsterdampfer144.html (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

ndr.de (2019): Die Bille - Hamburgs unbekannter Fluss. Unter: https://www.ndr.de/ratgeber/reise/hamburg/Die-Bille-Hamburgs-unbekannter-Fluss,bille102.html (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

Neugebohrn, Lars et al. (2005): Die Wiederherstellung der Röhrichte an der Außenalster von Hamburg. In: Berichte des Botanischen Vereins zu Hamburg, Heft 22: 53-70. Unter: https://www.zobodat.at/pdf/Ber-Bot-Ver-Hamburg_22_0053-0070.pdf. (Letzter Aufruf: 30.12.2021).

0

Osswald, Torben (2021): Freibad in der Alster: was ist aus den großen Plänen geworden? Unter: https://www.mopo. de/hamburg/was-ist-eigentlich-aus-den-alsterschwimmbad-plaenen-geworden/ (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

Ρ

Port of Hamburg (2021): Geschichte des Hamburger Hafens. Unter: https://www.hafen-hamburg.de/de/hamburger-hafen/geschichte/ (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

S

Schmoock, Matthias (2019): Stadtgeschichte: Als Hamburg vor 150 Jahren ins Wasser ging. In: abendblatt.de (2019). Unter: https://www.abendblatt.de/hamburg/article226168681/Als-Hamburg-vor-150-Jahren-ins-Wasser-ging.html (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

segeln.de (2015): Alster, unter: http://www.segeln.de/segelsport/segelverein/europa/deutschland/hamburg/alster (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

Senatskanzlei (2022): Landesregierung. Die Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg, unter: https://www.hamburg.de/behoerden/3733948/fachbehoerden/ (Letzter Aufruf: 16.02.2022).

Siebert, Jürgen (2000): Das Alster-Entlastungskonzept, Hamburg. In: Wasser in der Stadt - Perspektiven einer neuen

Urbanität. Transit Buchverlag, Berlin.

Т

Tiedemann, Alex (2018): Als Hamburg vor 150 Jahren die Segel setzte. Unter: https://www.abendblatt.de/hamburg/article214115239/Als-Hamburg-vor-150-Jahren-die-Segel-setzte.html (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

W

Wellman-Meyer, Jens (2021): Hier gibt es Gratis-Kanus für Müllsammler in Hamburg, unter: https://www.abend-blatt.de/hamburg/article232468333/Hier-gibt-es-Gratis-Kanus-fuer-Muellsammler-in-Hamburg.html (Letzter Aufruf: 13.02.2022).

Wood, Geneviéve (2020): Schwimmen in Alster und Elbe - wo die Gefahren lauern. Unter: https://www.abendblatt. de/hamburg/article229374158/Alster-Elbe-Hamburg-Baden-Schwimmen-Gefahren-Stroemung-Urlaub-zu-hause. html. (Letzter Aufruf 13.12.2021).

Z

zukunftsinstitut.de (2022 a): Megatrend Individualisierung. Unter: https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-individualisierung/

zukunftsinstitut.de (2022 b): Die Individualisierung der Welt. Unter: https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/die-individualisierung-der-welt/

