



Sprung über die Elbe - Stadtumbau West

Entwicklungsperspektiven Reiherstieg und Spreehafen

November 2004



BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
ELKE PAHL-WEBER

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanung

ARGUS
Stadt- und Verkehrsplanung

Kontor Freiraumplanung
Möller • Tradowsky
Landschaftsarchitekten

Sprung über die Elbe – Stadtumbau West

Entwicklungsperspektiven Reiherstieg und Spreehafen

November 2004



Auftraggeberin:

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Landesplanung / Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung

Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Ansprechpartner: Andreas Kellner / Theda v. Kalben

fon: 040 – 42840 8252 / 040 – 42840 8465

andreas.kellner@bsu.hamburg.de / theda.vonkalben@bsu.hamburg.de

Auftragnehmer:



BPW Hamburg Elke Pahl-Weber

Stadtplanung – Forschung - Beratung

Ansprechpartner: Nicoletta Rehsöft

Bahrenfelder Chaussee 49, 22761 Hamburg

040 – 48 40 18 0 fax: 040 – 899 20 30

info@bpw-hamburg.de

Büro Düsterhöft

Architektur und Stadtplanung

Büro Düsterhöft Architektur und Stadtplanung

Ansprechpartner: Roswitha Düsterhöft

Mitarbeit: Torsten Schibisch

Schaartor 1, 20459 Hamburg

040 – 309 709 0 fax: 040 – 30 97 09 14

r.duesterhoeft@argus-hh.de

in Kooperation mit

Kontor Freiraumplanung

Möller • Tradowsky
Landschaftsarchitekten

Möller – Tradowsky Kontor Freiraumplanung

Ansprechpartner: Hans Möller

Mitarbeit: Manuela Köhler

Bahrenfelder Steindamm 47

040 – 89 20 51 fax: 040 – 899 20 30

info@kontor-freiraumplanung.de

ARGUS

Stadt- und Verkehrsplanung

Argus Stadt und Verkehrsplanung

Ansprechpartner: Rolf Sachau

Schaartor 1, 20459 Hamburg

040 – 309 709 0 fax: 040 – 30 97 09 14

r.sachau@argus-hh.de

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Allgemeine Rahmenbedingungen	4
2.1	Zielsetzungen.....	4
2.2	Einordnung in das Stadtgefüge	6
Plan 1: Einordnung in das Stadtgefüge / Ziele		
3	Verkehrliche Rahmenbedingungen	9
3.1	Hafenquerspange (HQS).....	9
3.2	U-Bahn.....	10
3.3	Verkehrsentwicklung (HQS).....	12
4	Entwicklungsszenarien	13
4.1	Vertiefungsbereich Reiherstieg.....	13
4.1.1	Szenario „Wilhelmsburg“	13
4.1.2	Szenario „Stadt“	15
4.1.3	Szenario „Hafen“	17
Plan 2: Szenarien Reiherstieg		
4.2	Vertiefungsbereich Spreehafen	19
4.2.1	Szenario „Wilhelmsburg“	19
4.2.2	Szenario „Stadt“	21
4.2.3	Szenario „Hafen“	23
Plan 3: Szenarien Spreehafen		
5	Entwurf Zielbild: Reiherstieg und Spreehafen	25
5.1	Zielbild-Entwurf Reiherstieg	28
Plan 4: Zielbild-Entwurf Reiherstieg		
5.2	Zielbild-Entwurf Spreehafen.....	33
Plan 5: Zielbild-Entwurf Spreehafen		
6	Strategische Überlegungen / Empfehlungen	36
6.1	Dialogprozess	36
6.2	Projekte als Impulsgeber	36
6.3	Entwicklungsphasen / Stufenkonzept.....	37
6.4	Räumliche Vertiefungen	38

Anhang: Abbildungen Verkehr

1 Einleitung

Aufbauend auf die Ergebnisse der Bestandsuntersuchung Wilhelmsburg West werden im Rahmen von Szenarien und Zielbild-Entwürfen die Entwicklungsperspektiven der Vertiefungsbereiche Reiherstieg und Spreehafen dargestellt.

Reiherstieg und Spreehafen liegen am Rande der Elbinsel Wilhelmsburg, zwischen Stadtquartier und Hafen, geprägt von Gewässerelementen und Hafenindustrie. Altindustrielle Umbruchbereiche, Brachflächen mit Wasserlage und imposanten Ausblicken auf den Hafen bieten attraktive Entwicklungsmöglichkeiten im Zentrum der Wachstumsachse HafenCity - Harburg. Daneben nutzen prosperierende Logistik- und Industriebetriebe die hervorragende Anbindung zum Hafen und der übergeordneten Erschließung. Beide Bereiche sollen für den Ausbau des mittleren Freihafens wichtige zugeordnete Funktionen übernehmen. Für die Bewohner Wilhelmsburgs selber bieten die Landschaftsräume große Naherholungspotenziale, gleichzeitig ist v.a. der Reiherstieg wichtiger lokaler Arbeitsstättenstandort.

Mit Hilfe von Entwicklungsszenarien werden diese divergierenden Ansprüche räumlich verortet, mögliche Synergieeffekte herausgearbeitet und Konfliktfelder verdeutlicht. Zentraler Bestandteil ist dabei die Prüfung verkehrsplanerischer Rahmenbedingungen, insbesondere zu Anforderungen geplanter Infrastrukturmaßnahmen (Hafenquerspange, U-Bahn). In Zielbild-Entwürfen werden einzelne Entwicklungsbausteine aus den Szenarien zu einem gemeinsamen Konzept zusammengeführt sowie Hinweise auf mittelfristig umsetzbare Projekte und deren Integration in aktuelle Vorhaben (wie IGS, IBA, Stadtumbau West) gegeben.

Szenarien und Zielbild-Entwürfe bilden die Diskussionsgrundlage für die Entwicklung eines Strukturkonzeptes Wilhelmsburg West. Mit konkreten Projektvorschlägen formulieren sie zudem erste Bausteine eines Maßnahmen- und Handlungskonzeptes.¹

¹ Empfehlungen zum weiteren Vorgehen vgl. Sprung über die Elbe – Stadtumbau West: Bestandsuntersuchung und Kap.6.

2 Allgemeine Rahmenbedingungen

Reiherstieg und Spreehafen unterliegen besonderen Rahmenbedingungen, die sich sowohl auf Planungsmethodik als auch auf Konzeptinhalte auswirken:

- In beiden Bereichen werden Ansprüchen von Seiten der Stadt(-teil)- und Hafententwicklung formuliert, deren Abwägung noch stattfinden muss. Die Erarbeitung von Szenarien mit polarisierenden Zielsetzungen ermöglicht hier eine Prüfung verschiedener Entwicklungsoptionen und kann zukünftig als Diskussionsgrundlage dienen.
- Beide Vertiefungsbereiche sind eingebettet in übergeordnete Entwicklungen mit z.T. noch offenen Schwerpunkten. Konzeptionelle Überlegungen werden daher im engen Zusammenhang mit übergeordneten Entwicklungsoptionen betrachtet; zudem bieten sie Spielraum für eine flexible Anpassung an übergeordnete Ziele.
- Spreehafen und Reiherstieg weisen neben Bereichen im Umbruch auch stabile Nutzungsbausteine auf, die zumindest mittelfristig erhalten werden sollen. Eine enge Orientierung am Bestand sowie strategische Überlegungen (Phasen, Projekte, Schwerpunktbereiche) sind daher von zentraler Bedeutung.
- Mit der Internationalen Gartenschau und Bauausstellung 2013 wird die Elbinsel Veranstaltungsort mit Hamburgweiter Bedeutung. Die strategische Einbindung von IGS und IBA bietet eine besondere Chance für die Initiierung einer langfristigen Qualifizierung der gesamten Elbinsel.

2.1 Zielsetzungen

Den konzeptionellen Rahmen für Szenarien und Zielbild-Entwürfe bilden allgemeine Zielsetzungen, die auf Grundlage von Fachgesprächen mit Verwaltung und Experten formuliert wurden.² Im Spannungsfeld zwischen Stadt(teil-)entwicklung und Hafenwirtschaft sind die Entwicklungsziele für Reiherstieg und Spreehafen folgenden Polen zuzuordnen:

- Stärkung der endogenen Entwicklungspotenziale Wilhelmsburgs, Förderung von Identität und Image
- Brückenschlag: Verknüpfung der Entwicklungspole Innenstadt/ HafenCity und Harburg („Sprung über die Elbe“)
- Förderung der Hafententwicklung

Diese „Oberziele“ liegen grundsätzlich allen Entwicklungsoptionen – Szenarien und Zielbildern – zugrunde, werden jedoch innerhalb der Entwicklungsszenarien bewusst unterschiedlich gewichtet (s. Kap.4).

² Im Rahmen einer dialogorientierten Planung müssen sie diskutiert und ergänzt werden, s. Kap. 6.1.

Entwicklungsziele

Stärkung endogener Entwicklungspotenziale Wilhelmsburgs Förderung von Identität und Image

- Förderung der Identität des Stadtteils und des Images unter Bewahrung der Eigenständigkeit und Erhalt des Inselcharakters
- Qualifizierung der „Wilhelmsburger Melange“: Kunst/ Kultur, Handwerk/ Kleingewerbe, Wohnen und Arbeiten, Sport/Kleingärten
- Sicherung vorhandener Gewerbestrukturen als wichtiger Arbeitgeber für den Stadtteil
- Öffnung Reiherstieg und Spreehafen: Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser, Ausblicke, öffentlich zugängliche Nutzungsbausteine
- Entwicklung Flächenpotenziale zur Aufwertung des Stadtteils, Nutzung hochwertiger (Wasser-) Lagen und Stabilisierung der Nutzungsstruktur
- Nutzung Flächenpotenziale am Reiherstieg für stadtteilbezogene Angebote in Verbindung mit hafengebundenen Nutzungen
- Spreehafen als Schwerpunkt freiraumbezogener Naherholung (Wassersport, Öffnung Deich, Sport/Naherholung südlich Harburger Chaussee)
- Nutzung IGS/ IBA als Entwicklungsmotor für langfristige Stabilisierung und Aufwertung
- Reduzierung Konflikte zwischen Wohnnutzung und Gewerbe/ Hafen: Optimierung Gewerbe-/ Hafenerschließung, Verlagerung Emittenten
- Verknüpfung Wilhelmsburg mit Nutzungspotenzialen der Umgebung

Brückenschlag: Verknüpfung der Entwicklungspole Innenstadt / HafenCity und Harburg

- Integration Wilhelmsburg in eine Wachstumsachse HafenCity – Harburg, Aufwertung als Wohn- und Arbeitsstandort unter Nutzung der Lagegunst
- Umstrukturierung Reiherstieg für hochwertige Nutzungen, Intensivierung der Nutzung mit enger Verknüpfung nach Wilhelmsburg
- Spreehafen als Trittstein nach Norden: Nutzungsbausteine hochwertiger Nutzung mit Anbindung an Wilhelmsburg
- Entwicklung besonderer Nutzungsformen auf Grundlage vorhandener Strukturen (Hafen, Mischnutzung, Freiraum)
- Aufhebung der Barrierewirkung von Hafen, Gewerbeflächen und Erschließungsachsen, Entwicklung attraktiver Wegeverbindungen
- Entwicklung Einzelprojekte mit Hamburgweiter „Sichtbarkeit“ (Leuchtturmprojekte, Infrastrukturmaßnahmen, Events)
- Nutzung IGS/IBA als Entwicklungsmotor für punktuelle Umstrukturierungen, Inwertsetzen von Entwicklungsbereichen (z.B. Freizeitpark, Fährverbindungen, experimentelles Bauen)

Förderung der Hafententwicklung

- Ausbau Mittlerer Freihafen zum modernen Containerterminal mit Umstrukturierung angrenzender Bereiche für zugeordnete Funktionen
- Sicherung eines räumlichen Puffers zwischen Stadtquartier und Hafennutzung
- Erhalt/ Ausbau Hafenbetriebe in Nachbarschaft zu Wilhelmsburg mit Sicherung einer langfristigen Flexibilität der Hafententwicklung
- Optimierung der Transportwege: Straße, Schiene, Wasser (Hafenquer- spanne, Hafenbahn/ Hafenbahnhof Süd, Wasserwege)
- Nutzung der Standortpotenziale Reiherstieg für Hafenzwecke, Intensivierung Logistik/ hafengebogene Dienstleistungen am Reiherstieg
- Sicherung Spreehafen für hafengebogene Nutzungen, Verlagerungen aus dem Travehafen/ Hansahafen

2.2 Einordnung in das Stadtgefüge

Wechselwirkungen der Vertiefungsbereiche Reiherstieg und Spreehafen mit der Entwicklung ihrer Umgebung - der Entwicklungsachse HafenCity-Harburg, dem Hafen, dem Stadtteil Wilhelmsburg, der IGS und der „Neuen Mitte“ - sind grundlegend für eine Abschätzung ihrer Entwicklungspotenziale.³

Im **Szenario „Wilhelmsburg“** wird die Elbinsel als eigenständiger Stadtteil entwickelt, dessen Potenziale aus einer besonderen Ortsidentität hervorgehen. Umstrukturierungsbereiche wie Veringkanal, Jaffe-David-Kanal, Fährstieg und Spreehafeninsel werden unter Nutzung des historischen Hafensflairs und der ortstypischen „Wilhelmsburger Melange“ qualifiziert und damit auch für Projekte mit Hamburgweiter Bedeutung interessant. Gewerbestrukturen werden gesichert und weiter ausgebaut; Reiherstieg, Spreehafen und Kleiner Grasbrook übernehmen Funktionen im Zusammenhang mit dem Ausbau mittlerer Freihafen. An besonderen Orten können Einzelprojekte entwickelt werden, die als Trittsteine zwischen HafenCity und Wilhelmsburg dienen. Besondere Rolle spielt dabei die Umgestaltung des Reiherstieg-Knies, das mit Freizeitpark, Open-Air-Bühne und Gärten zum zentralen Schwerpunktbereich der IGS 2013 entwickelt wird. IGS-Projekte dienen auch als Initiatoren zur Aufwertung der Wilhelmsburger Mitte, die funktional ergänzt und städtebaulich qualifiziert wird.

Im **Szenario „Stadt“** sind Spreehafen und Reiherstieg funktionaler Teil einer durchgehenden Entwicklungsachse zwischen der Innenstadt/ HafenCity und Harburg. Voraussetzung für die funktionale Verknüpfung nach Norden ist die Umstrukturierung des Kleinen Grasbrooks (z.B. im Rahmen von Olympia). Einen wirksamen Entwicklungsmotor stellt die Verlängerung der U4 bis nach Wilhelmsburg dar, die auch eine Qualifizierung von Übergangsbereichen wie Industriestraße/ Veringkanal und Hafenrandstraße/ Ernst-August-Kanal fördert. Die IGS verknüpft den Reiherstieg über eine starke Freiraumachse mit der „Neuen Mitte“, die mit einem kommerziellen Freizeitpark einen Nutzungsbaustein mit Hamburgweiter Bedeutung erhält. Die (Frei-)Hafengrenze wird nach Westen verschoben; angrenzende Hafengebiete übernehmen dann Pufferfunktion zwischen Stadt und Hafen. Das Erschließungsnetz muss an die umfangreiche Nutzungsintensivierung angepasst werden, wobei die Verlagerung der Freihafengrenze neue Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen HafenCity und Wilhelmsburg bietet. Die Hafenspanne sollte zur Sicherung der hohen Freiraumqualität des Spreehafens in diesem Bereich unterirdisch geführt werden.



Szenario „Wilhelmsburg“



Szenario „Stadt“

³ Sie ist damit grundlegend für eine vergleichende Bewertung der Szenarien z.B. im Rahmen einer dialogorientierten Planung, vgl. Kap.6.1

Das **Szenario „Hafen“** beansprucht Reiherstieg und Spreehafen als qualifizierte Hafenstandorte im Zusammenhang mit dem Ausbau Mittlerer Freihafen. Voraussetzung für eine Nutzungsintensivierung ist die Optimierung der trimodalen Erschließung (Straße, Hafenbahn, Schifffahrt). Im Übergang zwischen Hafen und Stadt werden vorzugsweise Logistik und hafenbezogene Dienstleistungen angesiedelt. Belastungen für das Stadtquartier können durch Verkehrslenkung v.a. auch auf die Hafenuferspanne reduziert werden, zudem übernimmt das Gewerbegebiet Industriestraße/ Veringkanal Pufferfunktion zur Wohnbebauung. Der Spreehafen kann für den Stadtteil zugänglich gemacht werden; am Reiherstieg konzentriert sich die Anbindung ans Wasser auf die Bereiche Fährsteig/ Alte Schleuse. Die „Neue Mitte“ wird zum zentralen Trittstein zwischen den Polen Innenstadt/ HafenCity und Harburg ausgebaut; die IGS konzentriert hier ihre Projekte. Voraussetzung für die Entwicklung hoher stadträumlicher Qualitäten ist die Umstrukturierung der Gewerbeerschließung Rubbertstraße wie sie z.B. im Rahmen der Realisierung Hafenuferspanne möglich ist (s. Kap.3).



Szenario „Hafen“

3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

In den Beschreibungen der Szenarien und Zielbildentwürfe sind die jeweils relevanten verkehrlichen Randbedingungen aufgeführt. In diesem Kapitel werden somit die verkehrlichen Themen vertiefend behandelt, die für ein besseres Verständnis erforderlich sind.

3.1 Hafenquerspange (HQS)

Die endgültige Trasse der so genannten Hafenquerspange (A 252) ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt. Von den verschiedenen untersuchten Trassenvarianten wurde seitens der FHH die Nordtrasse favorisiert und hierfür ein Antrag auf Linienbestimmung nach §16 FStrG gestellt. Sofern es bei der Nordtrasse bleibt ist somit lediglich der grobe Verlauf der Trasse definiert. In Anlage 1 ist diese Linienführung für den Bereich Reiherstieg und Spreehafen dargestellt. Erst im weiteren Planungsprozess wird sich unter genauerer Berücksichtigung technischer, topographischer und ökonomischer Aspekte die endgültige Trassenlage ergeben. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand können sich dabei durchaus Verschiebungen der Trasse von 100 bis 200m ergeben.

Für die Erarbeitung der städtebaulichen Szenarien und Zielbildentwürfe wurde jedoch vereinbart, die in Anlage 1 dargestellte Trassenlage zugrunde zu legen.

Neben der Trassenlage sind für die städtebauliche Bearbeitung die Höhenlage und Trassenbreite von besonderer Bedeutung.

Trassenbreite

Im Rahmen der für die HQS durchgeführten Machbarkeits-/Trassenuntersuchungen wurden als Straßenquerschnitt ein RQ 26,5 zugrunde gelegt und die Rampenbauwerke der Anschlussbereiche einschließlich erforderlicher Böschungen konzipiert.

Als Baufeld für die Herstellung der HQS ist eine deutlich größere Trassenbreite erforderlich als für den Straßenkörper selbst, um straßenbegleitende Maßnahmen wie z.B. Lärmschutzanlagen, Unterhaltungswege usw. zu realisieren und um verschiedene Sicherheitsabstände einhalten zu können. Mit dem Amt für Verkehr (V1) wurde vereinbart, von einer städtebaulich zu berücksichtigenden Trassenbreite von jeweils 50m beiderseits der Hauptachse auszugehen. In den Anlagen 2, 4 und 5 ist die Trassenbreite idealisiert dargestellt.

Höhenlage

Insbesondere aus Kostengründen, aber auch aufgrund der überwiegend durch Hafengebiet verlaufenden Trasse, wurde für die HQS einschließlich der Anschlussstelle Hamburg Steinwerder von einer Hochlage (Brücke) ausgegangen, und so auch der Antrag auf Linienbestimmung gestellt.

In Anlage 2 ist für den Bereich Spreehafen die zu berücksichtigende idealisierte Situation bei Hochlage der HQS dargestellt. Der Spreehafen wird mit einer lichten Höhe von ca. 6m ü.NN überquert (vgl. Anlage 3).

Da Trassenbreite, Brückenbauwerk und Böschungen die städtebaulichen Entwicklungen bei Hoch- und Tieflage (Tunnel) der HQS unterschiedlich stark beeinflussen, wurde zusätzlich auch die Situation bei Führung der HQS in einem Tunnel erarbeitet. Zwangspunkt ist hierbei die nicht veränderbare Höhensituation der Anschlussstelle Hamburg Wilhelmsburg-Nord.

In den Anlagen 4 und 5 sind die idealisierten Situationen für einen kostenoptimierenden „kurzen“ Tunnel und einen flächenoptimierenden „langen“ Tunnel dargestellt. Der Spreehafen wird in einer Tiefe von ca. 12m ü.NN und mit einer Überdeckung von ca. 3m unterquert (vgl. Anlage 6).

Es wird deutlich, dass bei Führung der HQS in Tieflage für die Flächen nordwestlich des Tunnelmundes nur geringe oder keine Restriktionen für die städtebauliche Entwicklung bestehen.

Da nach ersten Einschätzungen des Amtes für Verkehr (V1) die Kosten für die Tunnelstrecke ca. das vierfache einer Brückenlösung betragen und aus diesem Grunde eher von einer zukünftigen Brückenlösung auszugehen sein dürfte, soll der Erarbeitung der Zielbildentwürfe eine Hochlage der HQS zu Grunde gelegt werden.

3.2 U-Bahn

Derzeit ist die Verlängerung der geplanten Trasse der U4 von der Hafencity über den Grasbrook bis nach Wilhelmsburg und Harburg in der Diskussion. Dabei wird die angedachte Bahnlinie die Trasse der HQS im Bereich des Spreehafens kreuzen.

Für die Erarbeitung der Szenarien und des Zielbildentwurfes können die Trassenverläufe in den Bereichen Spreehafen und Reiherstieg sowie analog zur Hafenuferspanne die Höhenlage und Trassenbreite von Bedeutung sein.

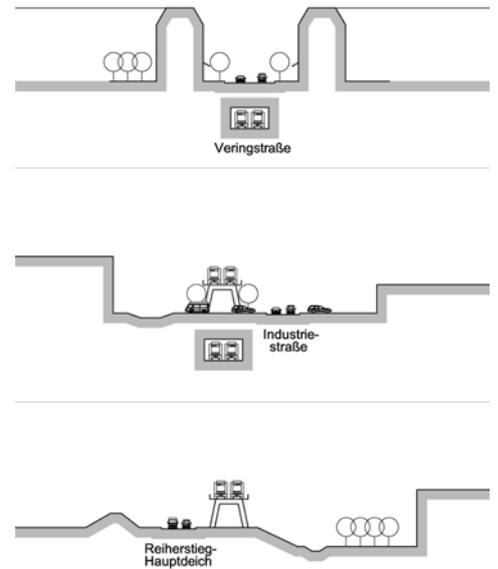
Es ist davon auszugehen, dass ein U-Bahnanschluss nur dann realisiert wird, wenn ein hinreichend großes Fahrgastpotenzial vorhanden oder durch entsprechende Entwicklungen zu erwarten ist. Dies stellt sich in den verschiedenen Szenarien unterschiedlich dar. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass ein U-Bahnanschluss auch eine Schlüsselmaßnahme darstellen kann, die bestimmte Entwicklungen initiiert.

Trassenführung

Abhängig von Nutzungen, Dichte, städtebaulicher Situation, den ÖPNV-Einzugsbereichen und künftigen Entwicklungsbereichen sind drei Varianten der Trassenführung aktuell (vgl. Anlage 7).

- Führung in der Veringstraße mit Haltestellen am Stübenplatz und an der Bonifatiusstraße. Auf Grund des Straßenquerschnitts ist hier nur eine unterirdische Führung der Trasse möglich.
- Führung in der Industriestraße mit Haltestellen am Vogelhütendeich West und an der Wollkämmerei/ Industriestraße. Auf Grund ausreichender Flächenpotenziale sind hier beide Höhenlagen denkbar.
- Führung am Deichfuß entlang der Harburger Chaussee und Reiherstieg Hauptdeich in Hochlage als Viadukt. Diese Lösung bietet den Vorteil einer touristischen Attraktion (Hafen gucken...) mit Führung parallel zu Hauptstraßen. Haltestellen sind hier angeordnet an der Achse Veringstraße/ Stübenplatz am Ernst-August-Kanal sowie im Süden an der Wollkämmerei/ Industriestraße.

Die Führung der U-Bahntrasse ist im Bereich des Spreehafens variabel, sie ist u.a. abhängig von Mindestradien, Lage der Haltestelle im Norden, optimierten Brückenlängen, Lage der HQS, Deichlinien etc..



Trassenführung der U-Bahn / Straßenquerschnitte

Höhenlage

Bezüglich der Höhenlage können im Rahmen dieses Gutachtens lediglich allgemeine Angaben gemacht werden.

Höhenlage der Bahn- und der HQS-Trasse stehen in einer Abhängigkeit zueinander. So dürfte es sich vermutlich ausschließen sowohl die HQS als auch die U-Bahn in Hochlage zu führen. Aufgrund der notwendigen Lichtraumprofile wären zumindest im Kreuzungsbereich der Trassen große Bauwerkshöhen erforderlich, die entsprechende städtebauliche Berücksichtigung finden müssten.

Am günstigsten ist voraussichtlich die Hochlage der einen und die Tieflage der anderen Trasse.

Wenngleich eine Führung beider Trassen in Tieflage zur Hochlage analoge Bauwerkstiefen erfordert, sind die städtebaulichen Restriktionen am geringsten. Allerdings entfällt der Erlebniswert für die Fahrgäste einer in Hochlage geführten Bahn.

Da für die HQS von einer Hochlage auszugehen war (s.o.) wird für die Erarbeitung der Zielbildentwürfe eine Tieflage der U-Bahn zu Grunde gelegt.

Trassenbreite

Werden die Bauwerksabmessungen der geplanten U4 übertragen, so ergibt sich für die unterirdische Gleisstrecke eine Trassenbreite von rd. 11m.

Für die unterirdischen Haltestellen ist von einer Breite von ca. 24m (ca. 150m langer Bahnsteigbereich) und einer Gesamtlänge (einschl. Gleisauweitungen und –zusammenführung beiderseits des Bahnsteigs) von rd. 300m auszugehen.

3.3 Verkehrsentwicklung (HQS)

Das Amt für Verkehr (V1) hat als Auszug des Antrages auf Linienbestimmung Angaben zur Entwicklung der Verkehrsstärken durch Realisierung der HQS zur Verfügung gestellt. Ausgehend von einem Prognoseverkehr für das Jahr 2010 ergeben sich danach für ausgewählte Straßen nebenstehende Verkehrsentwicklungen.

Straße, Straßenabschnitt	Bezugsfall 2010		mit HGS		Differenzen	
	Kfz/d	Lkw/d	Kfz/d	Lkw/d	Kfz/d	Lkw/d
B4/75 Nord	55.700	3.200	46.000	3.500	-9.700	300
B4/75 Süd	62.700	4.300	49.100	4.200	-3.600	-100
Hafenrandstraße	13.600	8.600	5.300	3.000	-8.300	5.600
Harb. Chaussee	23.000	10.300	14.300	4.600	-8.700	-5.700
G.Wilh.Str. Nord	12.200	1.800	11.900	1.500	-300	-300
G.WilhStr. Süd	15.800	2.300	13.300	1.900	-2.500	-400
Kornweide	9.600	4.200	11.300	3.600	1.700	-600
Veddeler Damm	23.900	6.200	26.100	5.300	2.200	-900

Verkehrsentwicklung mit HQS (Quelle: BSU/V1)

Bereich Dratelnstraße / Rubbertstraße

Das Gewerbegebiet beiderseits Drateln- und Rubbertstraße ist für den Pkw-Verkehr im Süden an die Neuenfelder Straße und im Norden (die Wilhelmsburger Reichsstraße unterquerend) über den Vogelhüttendeich an die Georg-Wilhelm-Straße bzw. Schlenzigstraße an die Harburger Chaussee angebunden. Für den Schwerverkehr ist die nördliche Anbindung nicht nutzbar, da die Unterführung der Wilhelmsburger Reichsstraße keine ausreichende Höhe aufweist. Der Schwerverkehr muss somit das Gebiet nach Süden verlassen.

Im Zusammenhang mit der HQS ist die Anschlussstelle Hamburg Wilhelmsburg-Nord als Verbindung der Wilhelmsburger Reichsstraße, HQS und der BAB 252 im Bereich des Knotens Vogelhüttendeich/ Schlenzigstraße geplant. Hierfür ist eine Verlegung des nördlichen Teils der Wilhelmsburger Reichsstraße vorgesehen, der heute die in der Durchfahrtshöhe beschränkte Unterführung des Vogelhüttendeiches enthält. Der vom Amt für Verkehr zur Verfügung gestellte Plan für die Anschlussstelle sieht vor, dass die HQS die Schlenziger Straße unterquert und die Rampenverbindungen mit der Wilhelmsburger Reichsstraße beiderseits der Schlenziger Straße verlaufend den Vogelhüttendeich und die HQS überqueren.

Die geplante Anschlussstelle wird somit die heutige Situation der beschränkten Durchfahrtshöhe aufheben und damit eine vollwertige Anbindung des Gewerbegebietes auch im Norden gewährleisten.

Die vollwertige Nordanbindung des Gewerbegebietes ermöglicht grundsätzlich dann die Aufhebung der südlichen Anbindung (Dratelnstraße), z.B. zur Realisierung des im IGS-Konzept enthaltenen Sees, wenn Umwegfahrten für den von und nach Süden orientierten Verkehr hingenommen werden. Um diese Umwegfahrten deutlich zu reduzieren, sollte geprüft werden, ob zusammen mit dem Neubau der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Nord nicht auch Rubbertstraße und Schlenzigstraße/ Vogelhüttendeich angebunden werden können.



Verkehrsführung Rubbertstraße und „Neue Mitte“

4 Entwicklungsszenarien

Auf Grundlage der Bewertung des Bestandes und der Formulierung der Entwicklungsziele werden jeweils drei Szenarien für die Vertiefungsbereiche Reiherstieg und Spreehafen skizziert: Szenario „Stadt“, Szenario „Wilhelmsburg“ und Szenario „Hafen“. Sie polarisieren die divergierenden Nutzungsansprüche, verdeutlichen Abhängigkeiten, mögliche Synergieeffekte aber auch nicht vereinbare Konflikte. Angelehnt an das Rahmenkonzept verdeutlichen sie die Spielräume verschiedener Nutzungsbauusteine und Schwerpunkte im Rahmen des „Sprung über die Elbe“.

Grundlage aller Szenarien ist eine schrittweise Entwicklung aus dem Bestand, wobei das Szenario „Wilhelmsburg“ eine eher bestandsorientierte, kurz- bis mittelfristige Entwicklung darstellt, während „Stadt“ und „Hafen“ langfristige Optionen, mit z.T. deutlichen Eingriffen in die Bestandssituation, formulieren.

Die Entwicklungsszenarien führen Informationen aus Fachgesprächen mit Experten und Behörden zu einem räumlichen Bild zusammen; eine gemeinsame Abstimmung und Diskussion der Entwicklungsansprüche hat nicht stattgefunden, wird auf Grundlage dieser Szenarien aber dringend empfohlen.

4.1 Vertiefungsbereich Reiherstieg

Hauptanliegen ist die Verknüpfung des heute recht heterogen gewerblich genutzten Areals mit den Wilhelmsburger Stadtquartieren Reiherstiegviertel, dem Rotehaus und Bonifatiusquartier. Dies erfordert einen Abgleich mit den Zielen der Hafenentwicklung, die den Reiherstieg im Rahmen des Ausbaus mittlerer Freihafen als Standort für Logistik vorsehen. Dabei gilt es, die grüne Einbindung der Wilhelmsburger Wohnviertel mit Deich und Ernst-August-Kanal als stadtbildprägende Merkmale und Orientierungspunkte zu erhalten, gleichzeitig aber die Verknüpfung mit den Vorflächen und die Anbindung an das Ostufer des Reiherstieges sowohl funktional als auch gestalterisch herzustellen. Mit einer Verlagerung von Emittenten aus der Umgebung, der Nutzung von Flächenpotenzialen, und dem flexiblen Umgang mit dem HafenEg bieten sich unterschiedliche Entwicklungsoptionen an.

4.1.1 Szenario „Wilhelmsburg“

Grundannahme ist die Qualifizierung des Bestandes und damit die Verbesserung der Lebensqualität in Wilhelmsburg. Dazu gehören die Reduzierung von Umweltbelastungen durch Verlagerung emittierender Betriebe im direkten Einzugsbereich von Wohnviertel. Abzuwägen ist dies mit der Sicherung von Arbeitsplätzen durch Erhalt alteingesessener lokaler Gewerbebetriebe. In den Bereichen Veringkanal, Holzhafen, Fährstieg und Schlachthofstraße gilt es, bereits etablierte Nischennutzungen

und die eng mit Bevölkerung und Stadtteil verbundene „Wilhelmsburger Melange“ zu erhalten. Darüberhinaus ist die An eignung von Hafenf lächen, z.B. in Form von temporären Nut zungen zu etablieren, zum anderen die Zugänglichkeit und Verknüpfung von Uferzonen des Reiherstiegs mit dem Stadtteil soweit wie möglich zu realisieren.

Nutzung und Bebauungsstruktur

Die wichtigsten Ost-Westverbindungen zwischen Stadtteil und Reiherstieg werden funktional und gestalterisch gestärkt:

- Die historische Achse Fährstraße/ Fährstieg mit einer Aufwer tung der bestehenden Baustruktur und Mischung aus Hand werk, Kleingewerbe und Kunst sowie einer Neubebauung der Brache am Schleusenfleet (z.B. Dienstleistung).
- Die Achse Neuhöfer Straße mit einem Anlegeplatz Gastronomie/ Servicepoint im Rahmen der IGS am Fuß der Reiherstieg Klappbrücke.
- Die Verknüpfung Bonifatiusquartier-Reiherstieg Knie mit ei ner neuen Fußgängerbrücke über den Veringkanal und über die Alte Schleuse. Ein Sport-/ Eventpark und Freilichtbühne mit Blick auf die imposante Hafenkulisse wertet diesen Standort auf.

Bestandsqualifizierung, Sicherung und ggf. Ausbau vorhande ner hafenbezogener Nutzungen erfolgt beidseitig der Neuhöfer Straße. Freiflächen bieten Entwicklungspotenziale zur Erweite rung vorhandener Logistikbetriebe oder zur Verlagerung ha fenbezogener Nutzungen aus anderen Bereichen (z.B. Rub bertstraße).

Die Wilhelmsburger Spitze mit dem Sasol-Gelände wird mit neuen Strukturen ergänzt. Hierzu zählen der Schutz der vor handenen Wohnbebauung durch Konzentration von Dienstlei stungen in z.T. neuer Gebäudestruktur und die Aufhebung ha fenfremder Nutzungen (z.B. KFZ-Handel, Schrottplätze).

Werften und hafenbezogene Betriebe im Bereich Reiherstieg Deich/ Holzhafen werden gesichert, jedoch eine zusätzliche Fußwegverbindung zur Reiherstieg Brücke entlang des Reiher stiegs entwickelt.

Die Nordspitze des Veringkanals wird als Kulturinsel ausgebaut. Hierzu zählen eine Erweiterung der Schule Fährstieg, der Ausbau der Honigfabrik und die Integration der Gewerbehöfe am Ost ufer des Veringkanals. Eine Brücke über den Kanal setzt die Verbindung ins Rotehausquartier fort. Emittierende Betriebe an der Industriestraße werden zugunsten einer kleinteiligen Mi schung aus Handwerk und Gewerbe und Wohnen am Kanal verlagert.



Szenario „Wilhelmsburg“

Freiraum

Wichtigstes Freiraumelement ist der Erhalt und die Pflege des Reiherstieg Hauptdeiches als Wilhelmsburg umgebender Naturraum und der naturnahen Flächen am Ernst-August-Kanal. Im Rahmen der IGS wird eine neue Fußwegverbindung zwischen Wilhelmsburger Mitte, Schleuse und dem Reiherstieg Knie eingerichtet. Eine stadtbildprägende Brücke über Wollkämmerei und Hafengleise bietet Aussicht bis zum Rethe-Ensemble.

Verkehr

Zur Entlastung des bestehenden Erschließungsnetzes wird als Durchstich nach Süden eine Verlängerung von Witts Weide als zusätzlicher Anschluss an die Wollkämmerei vorgesehen. Dies dient zur Lenkung der Lkw-Hafenverkehre aus dem Reiherstiegbereich und zu einer Entlastung der Wohngebiete an der Harburger Chaussee und Reiherstieg-Hauptdeich. Zur weiteren Entlastung von Wohngebieten entfällt künftig die Verbindung der Industriestraße mit der Fährstraße.

Zwischen der City Hamburg und dem Reiherstieg wird der Fährverkehr wieder aufgenommen. Denkbar ist eine Verlängerung der Linie 73 (Landungsbrücken-Argentinienbrücke). Stationen sind am Fährstieg, an der Reiherstieg Brücke und am Äußeren Veringkanal (Realisierung im Rahmen der IGS).

Eine neue Ringbuslinie entlang der Harburger Chaussee und Wollkämmerei verbindet die Elbinsel zwischen Reiherstieg und dem Wilhelmsburger Osten.

4.1.2 Szenario „Stadt“

Vor dem Hintergrund einer wachsenden Stadt und dem Bedarf nach weiteren Gewerbeflächen wird der Reiherstieg zum urbanen Stadtquartier am Wasser entwickelt. Auf Grund der Hafennähe sind empfindliche Nutzungen weitgehend ausgeschlossen und es entsteht ein hochwertiger Arbeitsstättenstandort, der das verbleibende Hafenumfeld als weiches Standortpotenzial nutzen und hervorragende Wasserlagen offerieren kann. Um monostrukturierte Bereiche zu vermeiden, werden gemischte neue Nutzungsformen integriert.

Voraussetzung ist die Herausnahme des Reiherstiegs Ost aus dem Hafengebiet. Mit Aufgabe der Hafenbahngleise und Herstellung von Flutschutz für neue hochwertige Nutzungen entfallen für eine Reihe von Bestandsbetrieben wichtige Grundlagen.

Nutzung und Bebauungsstruktur

Entlang der wichtigsten Verbindungsachsen in den Stadtteil entstehen neue Baufelder auf flutgeschützten Warften oder Poldern mit unterschiedlichen Struktur- und hochwertigen Nutzungsformen, die den Reiherstieg akzentuieren. Zwischen den

Baufeldern gibt es große Freibereiche für Naherholungs- und Freizeitnutzungen. Störende Betriebe und extensive gewerbliche Nutzungen werden zugunsten von Dienstleistungen in andere Teile des Hafens verlagert. Besondere Projekte am Wasser fungieren als Entwicklungsmotoren der einzelnen Bereiche:

- Wilhelmsburger Höft im Norden des Reiherstiegs als hochwertiger Dienstleistungsstandort mit neuen Formen der Nutzungsmischung, Lofts und Zukunftslabor
- Fährstieg/ Schleusenfleet auf Grundlage des kleinteiligen Bestandes mit Ergänzung der Fährstiegbranche um neue Formen der kleinteiligen Mischung
- Quartier Holzhafen/ Reiherstieg Deich im Ambiente der alten Werften und mit Aussichtspunkt über den Reiherstieg
- Entwicklung eines Stadteingangs an der Reiherstieg Brücke mit Neubebauung der ehemaligen Deponieflächen
- Ausbau des Logistik-Clusters südlich Neuhöfer Straße mit städtebaulicher Qualifizierung der Deichkante
- Innovative Arbeitsformen am Reiherstieg Knie in Verlängerung der Rotenhäuser Straße, z.B. Wissenschaft und Forschung

Industriestraße/ Veringkanal werden als Verbindungszone zwischen Stadtteil und den neuen Quartieren neu strukturiert. Die Verlagerung von störenden Betrieben aus der Industriestraße (z.B. Inde-Gas, Ölmühle Carroux) eröffnet Spielräume für eine gemischte Nutzung entlang des Veringkanals und den Ausbau der Kulturinsel um die Honigfabrik.

Freiraum

- Der Deich bildet eine grüne Raumzäsur zwischen Warften am Reiherstieg und den Wilhelmsburger Quartieren; Verknüpfung über öffentlich zugängliche grüne Zonen
- Niveaugleiche Anbindung des Fährstiegs an das Stadtquartier durch Öffnung des Deiches (Flutschutztor)
- Entwicklung einer durchgehenden Promenade am Wasser vom Reiherstieg-Knie bis zum Promenaden-Platz am Quartier Reiherstieg-Deich
- Freilichtbühne am Reiherstieg-Knie mit Blick auf die Kulisse der Rethespeicher; verbunden mit stadtteilbezogenen Sport- und Freizeitnutzungen am Äußeren Veringkanal

Verkehr

Der Zuwachs an neuen Nutzungen am Reiherstieg steigert das Verkehrsaufkommen in erheblichem Maße. Um den alten Stadtteil und auch die neuen Stadtteilcluster davon möglichst zu entlasten, werden die Hauptverkehrsströme über Reiherstieg Hauptdeich, Neuhöfer Straße und Wollkämmerei/ Schmidts Breite ins Netz geführt. Das prognostizierte Verkehrsaufkom-



Szenario „Stadt“

men erfordert den Ausbau der Straße Reiherstieg Hauptdeich mit niveaugleicher Anbindung der Reiherstieg Brücke. Die Erschließung der neuen Cluster am Reiherstieg erfolgt durch Schleifen vom Reiherstieg Hauptdeich/ Wollkämmerei. Die Rotehäuser Straße wird nach Westen verlängert.

Die U-Bahntrasse wird von der HafenCity nach Wilhelmsburg verlängert und erhält zwei Haltepunkte am Stübenplatz und im Übergang zum Bonifatiusquartier (vgl. Kap.3.2).

Fährverbindungen mit Haltepunkten am Fährstiege, Neuhöfer Straße und Reiherstieg Knie/ Schleuse Veringkanal verbinden Wilhelmsburg mit der Innenstadt auch über das Wasser.

4.1.3 Szenario „Hafen“

Mit dem Ausbau des mittleren Freihafens im Bereich Travehafen und dem Bau eines zweiten Güterverteilzentrums bietet der Reiherstieg in direkter Nähe hohe Standortpotenziale für Zulieferer und hafenbezogene Logistik. Zusätzlich ist der Standort hervorragend geeignet für den Ausbau des trimodalen Transports - mit Ausbaumöglichkeiten der Hafenbahn, Anschluss des Verkehrsnetzes an die geplante Hafenuferspanne und möglichem Wassertransport mit port feeder bargen. Der Reiherstieg kann so als Schnittpunkt trimodaler Logistikketten (Lagern, Verteilen, Entsorgen, Reinigen, Bearbeiten) und marktaktiver, kundenorientierter Dienstleistungsunternehmen den räumlichen Puffer zwischen dem Wohnort Wilhelmsburg und dem modernen Hafenebetrieb übernehmen.

Nutzung und Bebauungsstruktur

Mit Ausnahme des bestandsorientierten Bereichs am Fährstiege und Aussichtsterrassen am Reiherstieg Knie werden noch nicht flutgeschützte Flächen aufgehöhht und für Logistikknutzungen höherwertig entwickelt. Bestandsbetriebe ohne Hafenebezug oder geringe Nutzungsdichten werden verlagert.

- Durch Zuschütten des Reiherstieg Schleusenfleets und Aufgabe der kleinteiligen Gewerbenutzungen um die Firma Sasol und Schlachthofstraße entsteht eine zusammenhängende Entwicklungsfläche mit Wasserlage. Angesiedelt werden hier neben großflächigen Logistikknutzungen hafenbezogene Dienstleistung und Infrastruktur (z.B. ein logistic service point, Kompetenzzentrum Hafenemanagement).
- Ein weiterer Logistikkstandort entsteht auf den Flächen der Deponie unter Einbeziehung der Werften am Reiherstieg-Deich.
- Der vorhandene Logistikkstandort südlich der Neuhöfer Straße wird ausgebaut und erhält nach Süden weitere Entwicklungsflächen.



Szenario „Hafen“

Im Sinne einer städtebaulichen Qualifizierung erfolgt die Erschließung der neuen Unternehmen mit zugeordneten Eingangsfunktionen jeweils vom Reiherstieg Hauptdeich aus. Die interne Güterverteilung erfolgt über die Verlängerung der Witts Weide mit der Möglichkeit eines Hafengebäudeanschlusses. Am Reiherstieg besteht die Möglichkeit des Wasserumschlages.

Die Bereiche Alte Schleuse und Fährstieg bieten sich als Verknüpfungspunkte zum Stadtteil für stadtteilbezogene, kleingewerbliche Nutzungen an.

Verkehr

Zur verträglichen Führung des Verkehrsaufkommens aus den neu entwickelten Flächen (insbesondere Hafenlogistik) werden die Verkehre auf kurzem Wege direkt an den Reiherstieg Hauptdeich geführt. Von hier wird der Hafenverkehr gezielt über die Neuhöfer Straße West/ Hafenuferspange, Hohe Schaar und Veddeleer Damm in das umliegende Straßennetz geleitet. Hierdurch wird insbesondere der Lkw-Durchgangsverkehr Bereich Hafenuferstraße/ Harburger Chaussee minimiert.

Die Erschließung der neuen Gewerbeflächen am Reiherstieg Knie erfolgt über die Zufahrt Wollkämmerei und einer zusätzlichen Einmündung in Höhe Groß-Sand/ Bonifatiusstraße mit Querung des Hafengebäudegleises.

Zur weiteren Entlastung der Wilhelmsburger Wohngebiete erhält die Industriestraße einen direkten Anschluss an den Reiherstieg Hauptdeich.

Freiraum

Punktuelle Freibereiche am Ufer bieten Aussichtspunkte über den Reiherstieg und verknüpfen den Stadtteil mit der Freiraumachse:

- Zur Stärkung stadtteilbezogener Nutzungen am Fährstieg werden Brachflächen am Holzhafen für Naherholungs- und Freizeitnutzungen vorbehalten.
- An der Reiherstieg-Klappbrücke wird ein Uferplatz eingerichtet und über Fuß- und Radwege entlang der Neuhöfer Straße mit dem Quartier Veringstraße verbunden.
- Freiflächen am Reiherstieg Knie bieten zwischen Gewerbe- und Logistikbereichen Raum für stadtteilbezogene Sport- und Freizeitnutzungen; Aussichtsterrassen vor dem Deich mit Blick auf das Rethen-Ensemble

4.2 Vertiefungsbereich Spreehafen

Der Spreehafen trennt und verbindet zugleich die Stadtbereiche HafenCity/ Grasbrook, Veddel und den Wilhelmsburger Norden. Funktional ist der Bereich durch Hafenbahnhof, Verkehrsstraßen, Wasserflächen und Hafengleise belegt. Gleichzeitig stellt er sich gestalterisch als Naturraum mit begrünem Deich und dicht bewachsenen Uferbereichen von Hafenbahnhof und Spreehafeninsel dar. Soll es gelingen, dieses Areal als Trittstein zwischen City und Harburg zu begreifen, ist eine funktionale als auch gestalterische Einbindung erforderlich; die intelligente Integration der geplanten Hafenuerspanne und U-Bahn ist dabei von zentraler Bedeutung.

4.2.1 Szenario „Wilhelmsburg“

Durch Verlegung der Freihafengrenze und einem teilweisen Rückbau der Harburger Chaussee gelingt der Sprung Wilhelmsburgs an den Spreehafen. Der Spreehafen wird Teil eines Natur- und Erholungsraumes mit intensiver Nutzung der Uferkanten. Einzige bauliche Elemente sind die historischen Eisenbahnbrücken und die Hafenuerspanne mit einem landmarkähnlichem Brückenkopf. Die hafengewerbliche Nutzung wird intensiviert, auf Insel und Nordflächen konzentriert, während die südlichen Flächen Freizeitnutzungen vorbehalten bleiben.

Nutzung und Baustruktur

Die Hafenuerspanne in Hochlage dominiert das Spreehafensareal. Ziel ist es, ein raumbestimmendes, dynamisches Brückenbauwerk in den Kontext positiv zu integrieren, mit hohem Symbolwert einer Verknüpfung der Wilhelmsburger Elbinsel mit dem Umfeld. Die Spreehafeninsel fungiert als wichtiger Fußpunkt des Brückenbauwerkes. Durch die stützenweite Überspannung gelingt es große Wasser- und Landflächen ohne Einschränkungen zu nutzen.



Szenario „Wilhelmsburg“

- Durch Konzentration der Hafengebäudeflächen wird ein Freistellen der Inselspitze als Brückenfuß und grüner Park mit Aussicht auf den Spreehafen möglich.
- Während Hafenverkehre weiterhin den Spreehafenkanal nutzen, kann der Süduferbereich gewerbliche Hausboote aufnehmen.
- Der westliche Teil des Spreehafenufers ist in Verknüpfung mit dem Stadtteil Freizeitnutzungen vorbehalten: es entstehen Anleger für Gastronomie, Segelsport und Hafenfähre.
- Schuten z.T. mit Schlangenanlagen befinden sich am Südufer des Hafengebäudehofes im Spreehafenkanal und im Muggenburger Zollhafen.
- Zur Verknüpfung von Grasbrook und Spreehafen setzen mehrgeschossige dominante Einzelbaukörper im Wasser an der Südkante des Hafengebäudehofes Akzente. Diese können über Stege erschlossen werden.
- Weitere bauliche Akzente setzen die historischen Brückenbauwerke Niederfelder und Muggenburger Brücken, die nach der Sanierung als Fuß- und Radwege dienen.
- Auf den Brachflächen beidseitig der Georg-Wilhelms-Straße werden vorhandene Sportnutzungen intensiviert; der Stadteingang nach Wilhelmsburg am Ernst-August-Kanal wird baulich akzentuiert.

Verkehr

Mit dem Bau der Hafengebäudebrücke erfolgt eine Entlastung der Harburger Chaussee von Hafenverkehren, die es erlaubt, sie zumindest zwischen den Knotenpunkten (z.B. zwischen der Einmündung Stenzelring und der Hafengebäudestraße) im Querschnitt zu reduzieren. Diese gilt jedoch nur dann, wenn durch die Verkehrserzeugung aus der Entwicklung umliegender Quartier, z.B. am Reiherstieg die Reduzierung durch die Hafengebäudebrücke nicht aufgehoben wird.

Die Hafengebäudebrücke wird in Hochlage (Brücke) über den Spreehafenkanal und Spreehafen geführt, um dann im weiteren Verlauf südlich der Harburger Chaussee in einem Trogbauwerk an die BAB252 anzubinden.

Die Straße südlich des Hafengebäudehofes wird zur Erschließung weiterer Gewerbeflächen ausgebaut und dient als Fuß- und Radwegeverbindung zum Hansahafen.

Freiraum

- Mit Verlagerung des Zollzaunes wird der Deich für stadtteilbezogene Naherholung und eine durchgehende Fußwegeverbindung geöffnet.
- Nord und Südufer des Spreehafens werden über einen Fuß- und Radweg unterhalb der neuen Brücke verbunden; am

Nordufer verläuft der Fußweg entlang der neuen Erschließung bis zum Hansahafen.

- Die historischen Eisenbahnbrücken bleiben als Fuß-/ Radwegverbindung erhalten. Sie bilden wichtige Verknüpfungspunkte der „historischen Achse“ zwischen 50er-Schuppen, Veddel und Auswandererhalle.
- Der Ernst-August-Kanal wird als grüne Stadtkante mit durchgehender Promenade zwischen Veringstraße und Georg-Wilhelm-Straße entwickelt; eine neue Brücke schafft einen barrierefreien Zugang vom Stübenplatz zum Deich.

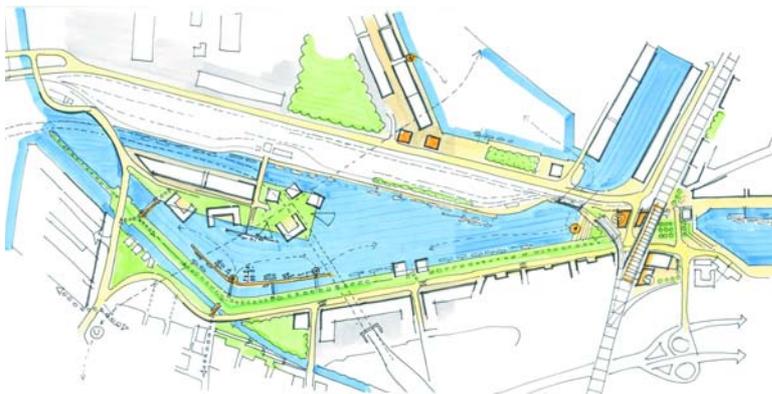
4.2.2 Szenario „Stadt“

Als Trittstein zwischen HafenCity, Grasbrook und Wilhelmsburg wird der Spreehafen funktional und baulich räumlich an seinen Kanten weiterentwickelt. Der bis dahin als Grünraum ablesbare Bereich gewinnt zunehmend urbane Strukturen - durch Heranführen Wilhelmsburgs an das Südufer mit Ausbildung einer Stadtkante, durch ein Inwertsetzen der Spreehafensinsel sowie den Ausbau des Bahnhofs Veddel mit Verknüpfung der Stadtquartiere Veddel und Wilhelmsburg. Barrieren wie die Hafenspanne verlaufen unterirdisch, Wasserflächen werden für Freizeit und Sport reserviert. Voraussetzung ist die Verlagerung der hafengewerblichen Nutzung auf der Spreehafensinsel und eine Verschiebung der Freihafengrenze an den Güterbahnhof.

Nutzung und Baustruktur

Eine neue räumlich-urbane Definition des Spreehafensareals wird durch mehrere Maßnahmen vollzogen:

- Amphibische Großformen auf der Spreehafensinsel schaffen eine imposante Neubebauung in der Mitte des Spreehafens. Sie stellen damit ein weiteres Baucluster in Fortsetzung des Reiherstiegs West dar.
- Veringstraße/ Georg-Wilhelm-Straße werden über bauliche Köpfe mit der Harburger Chaussee und dem Spreehafen verknüpft: Erweiterung des Gewerbegebietes Stenzelring und Anleger/ Gastronomie in Verlängerung Veringstraße



Szenario „Stadt“

- Gestaltung der historischen Achse zwischen 50ger Schuppen, Saalehafen und Müggenburger Zollhafen; Erhalt der Bahnbrücken, Markierung mit baulichen Einzelpunkten am Veddeler Damm
- Die Zuschüttung der Müggenburger Durchfahrt bietet Platz für einen umfassenden Ausbau des Veddeler Knotens, der mit Bahnhofsneubau und Bootsanleger Gelenkfunktion zwischen Veddel, Wilhelmsburg und dem Saalehafen übernimmt.
- Das Südufer ist gekennzeichnet durch gewerbliche Hausboote, Freizeitnutzungen und einen Fähranleger/ Gastronomie. Hafengewerbliche Liegeplätze finden Platz am Nordufer, im Spreehafenkanal und im Müggenburger Zollhafen.

Freiflächen

Das südliche Spreehafenufer wird mit Verlagerung des Zollzauns für Freizeitangebote geöffnet; eine umlaufende Fuß- und Radwegeverbindung verknüpft den Spreehafen mit dem Kleinen Grasbrook und Veddel.

- Neue Brückenverbindungen am Ernst-August-Kanal und Potsdamer Ufer verknüpfen Stübenplatz – Deich und Spreehafeninsel
- An der Südseite des Hafenbahnhofs verläuft ein Steg als Fuß- und Radweg direkt am Wasser.
- Die historischen Eisenbahnbrücken über die Niederfelder Durchfahrt bleiben als Fuß- und Radwegverbindung erhalten.
- An der ehemaligen Müggenburger Durchfahrt entsteht eine terrassierte Anlage in Verbindung mit der Auswandererstadt zum Zollhafen.

Verkehr

Der Veddeler Knoten wird im Zusammenhang der Entwicklung Stadttor Süd-Ost umgebaut. Vorgesehen wurde ein Durchstich unter der Bahntrasse von der Veddeler Rampe an die Harburger Chaussee. Im Rahmen des hier behandelten Szenarios mit Verfüllung der Müggenburger Durchfahrt wird die Verbindung Harburger Chaussee - Veddeler Rampe zwischen Bahntrasse (DB) und Hafenbahntrasse geführt.

Die U-Bahntrasse und HQS verlaufen unterirdisch mit Trassenkreuzung unter der Spreehafeninsel.

4.2.3 Szenario „Hafen“

Mit dem geplanten Ausbau des mittleren Freihafens unter Hinzunahme der Flächen des Travehafens sowie der Intensivierung des Hafengebäudes Süd gelangen Spreehafen und Muggenburger Zollhafen zunehmend ins Visier als Standort für weitere hafengewerbliche Nutzungen. Die Uferkanten bieten ausreichend Platz für Schuten, Hafentieger und gewerbliche Hausboote. Diese intensive gewerbliche Nutzung der Wasserflächen definiert das Areal neu.

Die Führung der Hafenquerspange in Hochlage über den Spreehafen ist raumbestimmend. Trotz dieser Barriere gilt es, hier ein Stück Hafen zum Anfassen nicht nur für die Wilhelmsburger zu schaffen.

Nutzung und Baustruktur

Der Spreehafen wird für Hafenzwecke gesichert und ausgebaut, Umschlagbetriebe auf der Spreehafeninsel werden räumlich konzentriert. Mit der Verfüllung des Spreehafenkanals und der Erweiterung der Südkante des Hafengebäudes stehen weitere Flächen für hafengewerbliche Nutzungen zur Verfügung. Nutzungspotenziale unter der Hafenquerspange in Hochlage sind dabei im Detail zu überprüfen. Eine enge Verknüpfung von Ufer und hafengewerblicher Wassernutzung ist am Südufer, im Osten der Spreehafeninsel und südlich des Hafengebäudes gegeben.

- Nutzung der Wasserflächen und Uferzonen für Hafentieger/Schuten als Ersatz für Liegeplätze im Travehafen.
- Ersatzflächen für die Nutzungen des Hansahafens und Lübecker Kais.
- Weitere Wasserflächen für gewerbliche Nutzungen stehen im Muggenburger Zollhafen zur Verfügung.

Die Südseite des Spreehafens bleibt als grüne Kante weiterhin Standort für gewerbliche Hausboote und trägt so zu einer Verknüpfung mit Wilhelmsburg bei. Die Sportflächen Georg-Wilhelm-Straße werden mit dem Bau der Hafenquerspange z.T. nach Westen verlagert.



Szenario „Hafen“

Nördlich des Veddeler Damms bilden mehrere dominante Bauten die visuelle Verbindung zum Kleinen Grasbrook und begrenzen das offene Spreehafenareal.

Freiraum

Deich und Ernst-August-Kanal bilden als Grünraum die Pufferzone zwischen Hafen und Stadtteil. Mit Verlagerung des Zollzaunes an das Nordufer und einem Fuß-/ Radweg auf dem südlichen Spreehafendeich wird dieses Stück Hafen erlebbarer - nicht nur für die Wilhelmsburger. Die historischen Eisenbahnbrücken am Veddeler Knoten bleiben als Fuß- und Radwegverbindung erhalten.

Ggf. ist eine Ausbaggerung des südlichen Spreehafens notwendig, da mit Zuschüttung des Kanals die Durchfahrt für die gesamte Hafennutzung über die Süddurchfahrt entlang des Potsdamer Ufers erfolgen muss.

Verkehr

Die Hafenuerspange verläuft in Hochlage über den Spreehafen und den verfüllten Spreehafenkanal.

Die Straße südlich des Hafenbahnhofs wird ausgebaut und nach Westen verlängert.

5 Entwurf Zielbild: Reiherstieg und Spreehafen

Innerhalb der Zielbild-Entwürfe werden einzelne Bausteine der Entwicklungsszenarien zu einem gemeinsamen Konzept zusammengeführt; nach der polarisierenden Darstellung der Szenarien zeigen sie damit eine Möglichkeit zur Abstimmung der verschiedenen Nutzungsanforderungen. Dabei werden die Bausteine so kombiniert, dass Nutzungskonflikte möglichst minimiert und Synergieeffekte genutzt werden können. In Verbindung mit den Entwicklungsszenarien stellen die Zielbilder damit eine anschauliche Diskussionsgrundlage für die weitere Planung dar.

Reiherstieg und Spreehafen sind in großen Teilen funktionierende Bestandsgebiete. Eine Aufwertung und Neuordnung kann nur schrittweise, in teilweise sehr unterschiedlichen Zeiträumen erfolgen. Vor diesem Hintergrund berücksichtigen die Zielbilder weitgehend vorhandene Rahmenbedingungen wie z.B. Erschließungs- und Flutschutzsituation oder betriebliche Anforderungen.

Gleichzeitig bilden einzelne Funktions-/ Baucluster einen flexiblen Rahmen für eine langfristige Entwicklung; detaillierte Aussagen innerhalb dieser Cluster z.B. zur Baustruktur, detaillierten Nutzungsverteilung oder Betriebsverlagerung/ Bestandserhalt sind beispielhaft zu verstehen. Die Notwendigkeit eines flexiblen Rahmens wird deutlich, betrachtet man z.B. die aktuellen Umstrukturierungen im Hamburger Hafen im direkten Umfeld der Vertiefungsbereiche oder die Standortkonkurrenz zum Hamburger Binnenhafen und der HafenCity. Beides sind Standorte, die hafensbezogene Dienstleistungen mit zudem weitaus besserer Anbindung bereithalten.

Schließlich wird in den Zielbild-Entwürfen besonderer Augenmerk auf kurzfristige Projekte und konkrete Maßnahmen gerichtet, die z.B. im Rahmen der IGS und IBA erste Impulse für eine Qualifizierung liefern können. Es werden „Leuchtturmprojekte“ mit Hamburgweiter Bedeutung und „Brückenprojekte“ zur Verknüpfung der Vertiefungsbereiche mit dem Stadtteil unterschieden (s. Plan 4).

Räumliches Leitbild

Der Reiherstieg Hauptdeich bildet die grüne, Nord-Süd gerichtete Orientierungslinie zwischen Hamburg City, Wilhelmsburg und Harburg und ist gleichzeitig das Rückgrat des Stadtteils im Westen. Mehrere Cluster unterschiedlicher Nutzung, Dichte und Struktur wechseln sich ab mit großen grünen Zwischenräumen und schaffen unterschiedliche Zäsuren an der Uferkante. Stege/ Piers und Verbindungen führen hochwassersicher ins Deichvorland von Ost nach West und implementieren Zielpunkte - sog. „Leuchttürme“ - an der Wasserkante des Reiherstiegs. Sämtliche Standorte in Wasserlage werden in unterschiedlicher Weise qualifiziert:



- Schaffen einer Waterfront in mehreren Abschnitten
- Aufwertung der vorhandenen Stichkanäle
- Durchgängige Uferverbindungen, Ausbildung der Uferzonen als Promenade/ Steg, Aussichtsbalkon
- Entwicklung großer, zusammenhängender öffentlicher Räume am Wasser mit hoher Aufenthaltsqualität
- Grüne Wegeverbindungen und Sichtachsen zwischen den Uferzonen und dem Stadtteil
- Gestaltung der Entreebereiche/ Stadteingänge
- Unterschiedliche Ausformung des Flutschutzes mit Warften, Poldern und terrassierten Überschwemmungsbereichen



Nach Norden hin umgibt der Ernst-August-Kanal mit seinen grünen Uferbereichen den Stadtteil. Mit Erweiterung des Gewerbegebietes Stenzelring nach Westen und der Wohnbebauung an der Harburger Chaussee bilden diese Cluster gemeinsam die nördliche Stadtkante von Wilhelmsburg am Spreehafen. Das südliche Spreehafenufer mit dem Deich wird mit Verlagerung des Zollzaunes zur öffentlichen Promenade.

Den Sprung nach Norden in Richtung Grasbrook signalisiert ein raumbestimmendes Brückenbauwerk der Hafenuferspanne über den Spreehafen mit Pylon und Zwischenlager am Kopf der Spreehafeninsel. Mit Umgestaltung des Veddeler Knotens werden die Bereiche Wilhelmsburg/ Spreehafen, Veddel/ Muggenburger Zollhafen/ Auswandererhalle und Kleiner Grasbrook/ Hansahafen eng miteinander verknüpft.

Verkehr

Auf Basis der Bestandssituation erfolgt eine schrittweise Entwicklung der Vertiefungsbereiche. Hierbei wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass das vorhandene Straßennetz in seiner Dimensionierung geeignet ist, den moderaten zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Darüber hinaus liegt mit Neuhöfer Straße, Reiherstieg-Hauptdeich, Hafenuferstraße/ Harburger Chaussee und Hafenuferspanne eine ausbaufähige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz vor. Gleichwohl wird es lokal Anpassungserfordernisse geben, die dann im Bedarfsfall vorgenommen werden.

Die Zielbild-Entwürfe sehen eine gemischte Nutzung aus hafenbezogenem Gewerbe, Hafenlogistik, Dienstleistung und stadtteilbezogenen Angeboten vor, die unterschiedliche Anforderungen an die Erschließung und die Verträglichkeit untereinander bedingen. Darüber hinaus ist es Ziel, die vorhandenen Straßenzüge in den Wohnquartieren vor zusätzlichen Verkehren zu schützen.

Die Realisierung der Hafenuferspanne führt zu unterschiedlich stark ausgeprägten Entlastungen des bestehenden Straßennetzes. Entsprechend wird in Abhängigkeit von der schrittweisen Entwicklung der Gebiete und vor allem den tatsächlichen Nut-

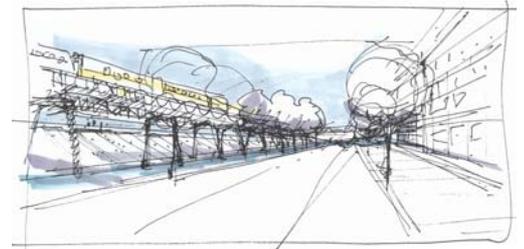
zungen ein Teil des neuen Ziel- und Quellverkehrs die Hafenuferspanne und damit deren direkte Zuwegungen nutzen. Die HQS wird in Hochlage (Brücke) über den Spreehafenkanal und Spreehafen geführt, um dann im weiteren Verlauf südlich der Harburger Chaussee in einem Trogbauwerk an die BAB 252 anzubinden. Die Harburger Chaussee wird durch die Hafenuferspanne vor allem von Lkw-Verkehren entlastet und kann insgesamt auf eine Zweispurigkeit rückgebaut werden.

Die Anbindung an das Hafenbahnnetz stellt eine wichtige Grundlage für vorhandene und neu zu entwickelnde Logistik-/Umschlagbetriebe am Reiherstieg und Spreehafen, insbesondere aber auch in den angrenzenden Hafenbereichen dar. Verkehrliche Auswirkungen im Zusammenhang mit der Intensivierung des schienengebundenen Verkehrs (z.B. in wichtigen Verknüpfungsbereichen wie Veddeler Knoten/ Argentinienknoten) und mit dem Ausbau des Hafenbahnhofs am Veddeler Damm sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht modifizierbar.

Sofern sich ein entsprechendes Fahrgastpotenzial entwickelt, erfolgt die Führung der U-Bahn von der Hafencity über den Grasbrook nach Wilhelmsburg. Sie quert den Spreehafen im Bereich der Spreehafeninsel unterirdisch und erhält Haltestellen am Stübenplatz und an der südlich Veringstraße/ Bonifatiusstraße. Alternativ ist mit deutlich höherem Erlebniswert eine Führung in Hochlage in der Industriestrasse oder am Deichfuß in der Harburger Chaussee und im Reiherstieg Hauptdeich denkbar.

Das überörtliche Radwegenetz wird ausgebaut, um so insbesondere die Verbindungen nach Norden zum Alten Elbtunnel und Grasbrook/ Veddel sowie in den Süden nach Harburg zu schaffen.

Der Fährverkehr der Linie 73 zwischen den Landungsbrücken und der Argentinienbrücke wird nach Süden mit Haltestellen am Fährstieg, optional an der Reiherstieg Brücke und am äußeren Veringkanal fortgesetzt. Hierdurch erhalten die neuen Entwicklungsflächen aber auch die westlichen Wohnviertel eine zusätzliche Anbindung an die City. Eine Circle-Linie verbindet die City mit dem Spreehafen (Anleger Wilhelmsburg), dem Hansahafen (historische 50er Schuppen) und der Auswandererstadt am Müggenburger Zollhafen. Im Rahmen der IGS sind weitere Fährverbindungen ins innere Wilhelmsburg (z.B. Ernst-August-Kanal, Assmannkanal, Dove Elbe) denkbar.



5.1 Zielbild-Entwurf Reiherstieg

Der Reiherstieg als Standort sowohl hafenbezogener Logistik als auch hochwertiger Dienstleistung, alteingesessener produzierender Betriebe, attraktiver Freizeitangebote und neuer Nutzungsmischungen setzt einen neuen Umgang mit Nutzungsverträglichkeiten voraus. Ohne diese Flexibilität sind innovative Formen der Mischung nicht denkbar, sie sind Voraussetzung für eine Weiterentwicklung der Bestandsstrukturen.

Mittel- bis langfristig sollten starke Emittenten verlagert und Störungen durch Gewerbeverkehr reduziert werden, um empfindliche Nutzungen auch in direkter Nähe zu schützen.

Bereich 1: Wilhelmsburger Höft

Die hohe stadträumliche Qualität und Lagegunst mit Uferlagen am Reiherstieg, Ernst-August-Kanal und Schleusenfleet prädestinieren die Reiherstiegspitze für höherwertigere hafenbezogene Nutzungen und eine Ausgestaltung zum Stadteingang Wilhelmsburgs.

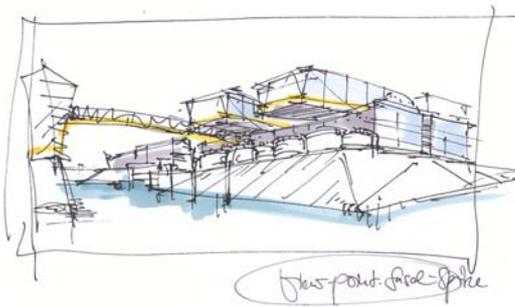
Auf der Basis des Bestandes wird ein hochwertiger Dienstleistungsstandort, z.T. mit neuen Formen der Nutzungsmischung entwickelt. Dabei werden vorhandene Gewerbestrukturen stufenweise ergänzt, erweitert, zusammengefasst oder überformt. Hafenfremde Nutzungen mit großem Flächenbedarf (z.B. KFZ-Handel, Schrottplätze) werden verlagert. Bestehende Firmen und Betriebsverbände werden in z.T. neuer Gebäudestruktur am Standort konzentriert. Der Produktionsschwerpunkt um die Firmen Sasol/ Schürmann wird in die Entwicklungen integriert und zum Kompetenzzentrum Hafen erweitert.

Mit der Entwicklung von Waterfronten an den Kopfenden der Erschließung und am Schleusenfleet sowie einer punktuellen Überformung des Areals erfolgt eine angemessene städtebauliche Qualifizierung. Die vorhandene Wohnbebauung wird durch Pufferbebauung im Rückbereich und grüne Zäsuren geschützt.

Die Verkehre werden auf den vorhandenen Straßen Am Alten Schlachthof und Witternstraße geführt. Langfristig ist hier ggf. eine zusätzliche interne Querverbindung sinnvoll. Die Nutzung der Hafensbahn für Bestandsbetriebe ist weiterhin möglich. Im Zusammenhang mit einer sukzessiven Entwicklung sind jedoch alternative Transportarten (z.B. zu Wasser) zu prüfen.

Leuchttürme und Brückenprojekte

- **Sasol Portcenter:** Architektonisch spektakuläres, innovatives Projekt (Dienstleistung, Forschung, Ausbildung). Mit Auskragung in den Reiherstieg wird dies ein weithin sichtbarer Auftakt und Markierung der Wilhelmsburger Spitze im Hafensareal.



- Kunstprojekte an den Sasol Tanks oder Climbing am Futtermittelsilo können temporäre Verbindungen und Akzeptanz zwischen unterschiedlichen Nutzungen und Akteuren schaffen.

Bereich 2 : Fährstieg und Werften am Holzhafen

Eine direkte Verknüpfung zwischen dem Ufer des Reiherstiegs und den Wilhelmsburger Wohnquartieren Fährstraße/ Vogelhüttendeich erfolgt rund um Holzhafen und Fährstieg. Hier werden unter Einbindung ihrer identitätsprägenden Bestandsstrukturen kleinteilige Quartiere weiterentwickelt und qualifiziert, sowohl als Dienstleistungsstandort als auch als Experimentierfeld neuer, z.T. temporärer Nutzungsmischungen.

Die historische Verbindungsachse Fährstieg wird mit einer Aufwertung der bestehenden Baustruktur, stadtteilbezogener Nutzungen im Bestand - „Wilhelmsburger Melange“ - aus Handwerk, Kleingewerbe und Kunst gestärkt. Durch Öffnung des Hauptdeiches (Flutschutztores) wird eine ebenerdige Wegeverbindung und Anbindung an das Straßennetz geschaffen.

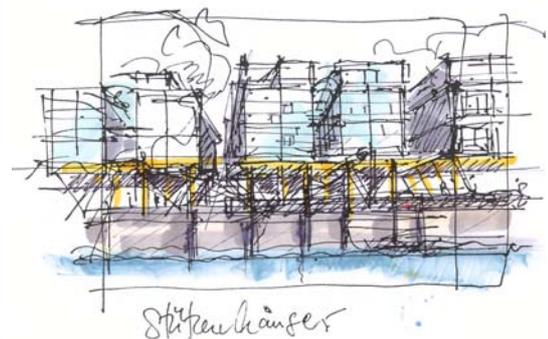
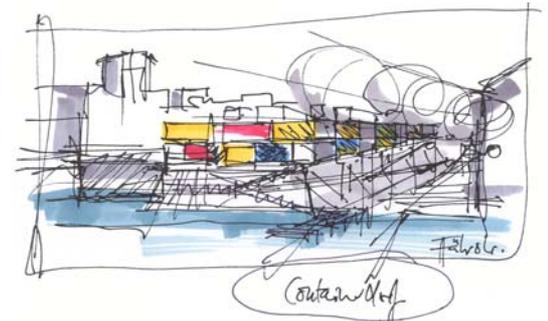
Die erhöhte Dispositionsfläche Fährstiegbrache mit Wasserlage am Reiherstieg Schleusenfleet bietet sich an für temporäre experimentelle Bauformen, mittelfristig für hafenbezogene Dienstleister.

Der Erhalt der Werften und Nischennutzungen im Bereich Hakenstraße, Witts Weide und Reiherstieg Deich wird gesichert. Im Ambiente des alten Werftmilieus wird zusätzlich ein hochwertiger Bürostandort mit Wasserfronten zum Holzhafen und Reiherstieg entwickelt. Besonderes Merkmal dieser Neubebauung im nicht hochwassergeschützten Bereich sind bauliche Flutschutzmaßnahmen an den einzelnen Gebäudeteilen (z.B. Stützenkonstruktionen, Stege als Rettungswege etc.). Für den motorisierten Verkehr besteht im Hochwasserfall die Möglichkeit über die höher gelegene Straße Witts Weide nach Süden abzufließen.

Der Reiherstieg Deich wird wichtige Verbindungsachse mit prägnanter Bebauung und Promenadenplatz am Reiherstieg-Ufer mit Blick über die Wasserachse. Er ersetzt zwischen Holzhafen und Werft die durchgängige Uferpromenade. Gewerbliche Erschließungsfunktion hat er nur noch für die dort ansässigen Werften.

Leuchttürme und Brückenprojekte

- **TEU-Container Village:** Vorgeschlagen wird hier im Rahmen der Vorbereitung zu IBA/ IGS ein Experimentierfeld für Bauen mit Containern zu stationieren, zur Erprobung temporärer Formen des Arbeitens und Wohnens. Dieses stadtteilbezogene Projekt, am Ende des Fährstieges, fördert die Anbindung des Reiherstiegviertels an das Ufer.



- **WaterWorX:** Amphibische Bauformen symbolisieren die Verbindung von Wasser und Land und profilieren damit diesen Dienstleistungsstandort. Stützenkonstruktionen und Stege schaffen den notwendigen Hochwasserschutz.

Bereich 3: Logistikcluster Neuhöfer Straße

Der vorhandene Hafenlogistikstandort an der Neuhöfer Straße wird zu einer Perlenkette der Logistik ausgebaut.

Südlich der Neuhöfer Straße wird der Logistikstandort um die Firmen DPD/ Hellmann und Transbaltic um Erweiterungsflächen ergänzt. Eine städtebauliche Qualifizierung erfolgt sowohl zur Uferkante als auch zur Deichlinie, dies betrifft Hallenneubauten am Reiherstiegufer, die Anlage der Stellplätze und die Eingangsbereiche mit Service/ Dienstleistungseinheiten. Die Anbindung an Hafenbahngleise und interne Erschließung wird optimiert. Da die ansässigen Betriebe keine Wasseranbindung benötigen, kann eine Uferpromenade als Teil der übergeordneten Wegeverbindung HafenCity-Harburg entwickelt werden.

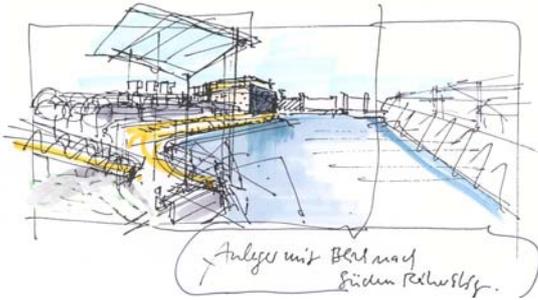
Die Flächen der ehemaligen Deponie werden zu hochwertigen Logistikstandorten mit Bahnanschluss entwickelt. Durch Umstrukturierung der internen Erschließung (Durchstich Witts Weide nach Süden/ Wollkämmereistraße und direkte Anbindung Reiherstieg-Hauptdeich) werden die nördlich angrenzenden Qualifizierungsbereiche geschützt und Betriebe vernetzt. Die neuen Grundstücke mit Größen zwischen ca. 4.000 bis 8.000/16.000qm sind unterschiedlich teilbar. Unterbrochen wird das Areal durch eine Ost-West Grünverbindung, die gleichzeitig auch als Entreebereich fungiert. Zur Uferlinie und zum Reiherstieg Hauptdeich sind Raumkanten und Zonen höherer Bebauung definiert. Wichtiger Bestandteil der bestehenden und neuen Logistikbetriebe ist die Anbindung an das Hafenbahnnetz, die langfristig gesichert wird.

Leuchttürme und Brückenprojekte

- **Park Vision:** Der Stadteingang an der Reiherstieg Klappbrücke präsentiert sich als grüner Bereich mit nutzungs-offenen Flächen für Freizeit. Im Rahmen der IGS entsteht hier ein Anlegeplatz für die Hafenfähre und ein Gastronomie/ Servicepoint.
- Stadtteil und Uferzonen werden durch eine gerichtete Fußwegverbindung, die das durchgehende Gestaltungselement des Steges aufnimmt, verbunden.

Bereich 4: Retheterrassen / Quartiere am Reiherstieg Knie

Im Zentrum der Reiherstieg Achse, gegenüber von Rethespeicher und Rethhubbrücke bilden die Retheterrassen mit unterschiedlichen gebauten Räumen und Freiräumen ein ebenbürtiges Pendant zu der imposanten Hafenkulisse. Die Qualifizie-



Die Freiflächen am Reiherstieg Knie verknüpft das Bonifatiusquartier mit dem Ufer des Reiherstiegs und verbindet die grüne Wilhelmsburger Mitte mit dem Hafen.

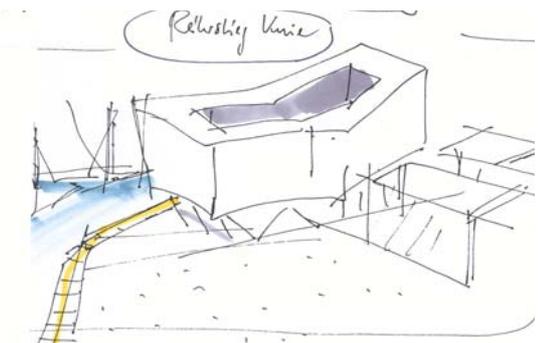
Im Einzugsbereich der U-Bahn, in Verlängerung der Rotenhäuser Straße und Anknüpfung an die Gemengelage Veringstraße entsteht Innerdeichs ein in Teilen gemischt genutztes Gewerbecampusquartier. Die Grundstücksgrößen variieren von 1.000 bis 5.000qm. Außendeichs akzentuieren städtebauliche Großformen die Wasserkante mit einer terrassenartigen Abgrenzung zu den Freibereichen. Vor dieser Baukante finden Freizeit- und freiraumbezogene Nutzungen sowohl mit Stadtteilbezug als auch mit Hamburgweiter Anziehungskraft statt.

Beide Standorte bieten hervorragende Flächen für innovative Arbeitsformen, z.B. die Erprobung eines Biosphärenreservats für Wissenschaft und Forschung.

Die Erschließung wird analog zu der intensiven Flächenentwicklung ausgebaut und als interne Ringschließung zusätzlich an die Wollkämmerei im Süden angeschlossen. Dabei sind Niveauunterschiede und die Querung des Hafenbahngleises zu berücksichtigen. Zur stadtstrukturellen Anbindung des Bonifatiusquartiers an den Reiherstieg wird die Rotenhäuser Straße als Kommunaltrasse über den Veringkanal hinaus verlängert und die Alte Schleuse als Fußwegverbindung wieder aufgenommen.

Leuchttürme und Brückenprojekte

- **ReiheCampus:** Aussendeichs am Ufer des Reiherstiegs entsteht im Ensemble prägnanter Speicherarchitektur eine markante Neubebauung für Dienstleistung, Forschung und kulturelle Sondernutzungen. Die vorgelagerte terrassierte Parkanlage inszeniert in besonderer Weise den Hafensblick.
- **Park im Fluss:** Im Rahmen von IGS/ IBA bietet das Knie eine riesige Fläche als Kultur-, Sport und Freizeitpark. Hafenarena, Open Air Bühne, spektakuläre Aufführungen im Hafenumfeld könnten hier Wirklichkeit werden. Hafengärten, Sommerresidenzen und Teile von Bestandsnutzung charakterisieren den Freibereich an der Alten Schleuse. Terrassierte Freiflächen im Vordeichbereich unterliegen den Gezeiten und lassen Ebbe und Flut erlebbar werden.
- Eine neue Promenade entlang des Äußeren Veringkanals wird zwischen Wilhelmsburger Mitte, der Alten Schleuse und dem Reiherstieg Knie eingerichtet. Eine neue Brücke über Wollkämmerei und Hafenbahntrasse bietet Aussicht über die Flächen.
- Am Äußeren Veringkanal bietet ein Fähranleger eine attraktive Verbindung zur Hamburger Innenstadt.



Bereich 5: Veringkanal

Am Veringkanal bieten hochwertige Wasserlagen in zentraler Lage attraktive Flächenpotenziale für eine Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten - wenn es gelingt, störende Gewerbebetriebe aus dem Areal in andere Teile von Wilhelmsburg zu verlagern. Mit einer Verlagerung der Ölwerke Carroux eröffnen sich im Zusammenhang mit benachbarten Brachflächen Spielräume für eine kleinteilige gemischte Nutzung direkt am Veringkanal; die Verlagerung von Emittenten am Veringhof - z.B. in die Rubbertstraße - bietet Erweiterungspotenziale für die angrenzende Wohnnutzung.

Die Nordspitze des Veringkanals wird als Kulturinsel mit stadtteilbezogenen Nutzungen ausgebaut. Hierzu zählen ein Ausbau der Schule Fährstieg unter Verlagerung des Störfallbetriebs Linde-Gas, der Ausbau der Honigfabrik und die Integration der Gewerbehöfe am Ostufer des Veringkanals. Eine Brücke über den Kanal setzt die Verbindung ins Rotehausquartier fort.

Zum Schutz der neuen Nutzungen am Veringkanal und zum schnellen Abfluss des Lkw-Verkehrs aus dem Bestand erhält die Industriestraße im Norden zusätzlich eine Anbindung an den Reiherstieg Hauptdeich. Auf der Westseite der Industriestraße wird eine grüne Pufferzone mit Nebenfahrbahn zur Aufnahme von Parkplätzen, Anlieferung und Zufahrten der Betriebe gestaltet. Die Nordanbindung an die Fährstraße entfällt zum Schutz der Wohnviertel und Gemeinbedarfseinrichtungen um die Honigfabrik.



5.2 Zielbild-Entwurf Spreehafen

Die Wahrnehmbarkeit des Landschaftsraumes Spreehafen für die Wilhelmsburger sowie Besucher, die Verknüpfung mit Grasbrook und Veddel und die Intensivierung von hafengewerblichen Nutzungen auf den Wasserflächen sind die zentralen Themen am Spreehafen. Ein Hafen zum Anfassen könnte hier entstehen, wenn es gelingt Barrieren zu überschreiten und das Nebeneinander verschiedener Nutzungsansprüche in Einklang zu bringen. Infrastrukturmaßnahmen wie die Hafenspanne oder die U-Bahn bieten die Chance, diesen etwas verlassenem Landschaftsraum auch baulich-räumlich aus seinem Dornröschenschlaf zu wecken und in Szene zu setzen. Projekte wie z.B. die Auswandererstadt und die Fährverbindung Circle-Line aus der City tragen zur Aufwertung bei.

Bereich Spreehafen Nord und Spreehafeninsel

Die gesamte nördliche Wasserfläche und die Spreehafeninsel werden für hafengewerbliche Nutzungen gesichert und ausgebaut. Im Zuge der geplanten Erweiterung des Mittleren Freihafens mit Zuschüttung des Travehafens werden sämtliche Wassernutzungen und Schuten in den Spreehafen an das Südufer von Insel und Hafenbahnhof verlegt. Ebenfalls verlagert werden hafengewerbliche Nutzungen vom Lübecker Kai.

Der Spreehafenkanal wird verfüllt und dient künftig als Fläche für Lagernutzungen, Kleingewerbe und als Konstruktionsfläche für die Hafenspanne. Im Zuge der Intensivierung des Hafenbahnhofs wird die Straße an der Südkante ausgebaut, sie dient gleichzeitig zur Erschließung der neuen Stege und der Schutenliegeplätze. Die wasserseitige Zufahrt erfolgt über den Spreehafen Süd, da dieser Teil stark verlandet, sind ggf. Maßnahmen zur Vertiefung des Gewässers notwendig.

Am Nordrand des Hafenbahnhofs am Veddeleer Damm markieren Solitärbauten und zwei Baudenkmäler die historische Achse zu den 50er Schuppen am Hansahafen. Die kleingewerblichen Nutzungen vom Lübecker Kai und die wasserseitigen Hafenlieger werden an den Kopf der Spreehafeninsel verlagert.

Neues bestimmendes Raumelement wird das markante Brückenbauwerk der Hafenspanne. Als weitgespanntes Raumtragwerk über den Spreehafen definiert es mit seinem Auflager den Inselkopf. Als Aussichtspunkt und optionale Fußwegverbindung unterhalb der Brücke verbindet es Wilhelmsburg mit dem Sprung nach Norden.

- **Projekt Steganlagen:** Steganlagen, die für Schutenliegeplätze am Nordrand des Spreehafenufers eingerichtet werden müssen, dienen gleichzeitig als öffentliche Fußwegverbindung. Damit entsteht ein Rundweg vom Deich über die Spreehafeninsel bis zum Hansahafen/ Saalehafen.



Bereich Spreehafen Süd

Durch Verlegen des Zollzaunes nach Norden wird eine Öffnung und Aneignung der südlichen Uferkante nicht nur für die Wilhelmsburger erreicht. Im Einklang mit einer Sicherung der Lage der gewerblichen Hausboote am Ufer gibt es zwischen den Stadtteil-Achsen Georg-Wilhelm-Str. und Veringstraße Angebote an Freizeitnutzung, Wassersport, Gastronomie am Südufer sowie einen weiteren Anleger der Circle-Line. Denkbar sind hier zumindest vor dem Bau der Hafenuferspanne experimentelle, temporäre Wassernutzungen wie Wohnboote, schwimmende Gärten, schwimmende Freibäder (z.B. im Rahmen der IGS).

Mit der Öffnung des südlichen Spreehafenufers wird der Stadteingang nach Wilhelmsburg nach Norden an die Harburger Chaussee verlagert. Dazu gehören eine ganze Reihe von baulichen Maßnahmen:

- Ergänzung der Stadtkante östlich und westlich der Einmündung Stenzelring mit Erweiterung des Gewerbegebiets Stenzelring.
- Ergänzung der Stadtkante zwischen Veringstraße und Georg-Wilhelm-Straße am Ernst-August-Kanal mit dem Ausbau einer Stadtpromenade am Wasser.
- Ein weiterer Markanter Punkt an der Harburger Chaussee ist das Auflager der Hafenuferspanne.

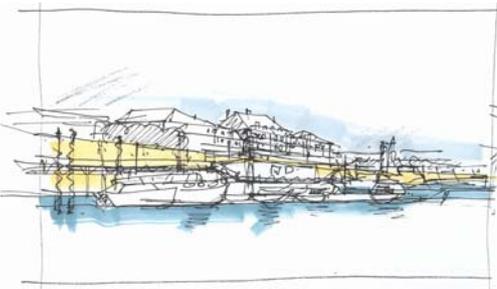
Im Zuge dieser Baumaßnahme mit Anschluss an die Wilhelmsburger Reichstraße erfolgt ein Neuordnung der Sportflächen örtlicher Vereine von Wilhelmsburg.

Die U-Bahnlinie U4 wird unterirdisch unter dem Spreehafen geführt und erhält einen Bahnhof am zentralen Versorgungsbe- reich Wilhelmsburg, dem Stübenplatz. Damit erschließt sie auch die westlichen Bereiche des Spreehafens.

- **Projekt Fähranleger Circle-Line:** Zwischen den Stadtteilachsen Veringstraße und Georg-Wilhelm-Straße wird ein Fähranleger für die übergeordnete Circle-Line zur Innenstadt eingerichtet. Wassersport und gastronomische Angebote ergänzen diesen zentralen Verknüpfungspunkt zwischen Stadtteil und Spreehafen.

Bereich Muggenburger Zollhafen

Der heute triste, von hohen Flutschutzwänden umgebene Muggenburger Zollhafen gewinnt maßgeblich an Attraktivität durch die Verlagerung von Schuten und hafengewerblicher Nutzung aus dem Travehafen in das Hafenbecken. Dies kommt dem Stadtteil Veddel zugute, gleichzeitig steigert es die Attraktivität für den Standort der Auswandererhallen am südlichen Ufer. Stege vor der Flutschutzwand, Terrassen und Wege sowie ein Anleger für die Circle-Line am Südufer steigern die Erlebbarkeit.



Im Zuge des Ausbaus des Veddeler Knotens erfolgt eine Reihe von Maßnahmen, die zur besseren Verknüpfung von Veddel und Wilhelmsburg Nord beitragen:

- Unter den Eisenbahnbrücken hindurch verläuft entlang des Wassers eine Promenade, die den Muggenburger Zollhafen mit dem Spreehafen verbindet.
- Der S-Bahnhof wird baulich erweitert und erhält beiderseits der Muggenburger Durchfahrt neue Stadtplätze, im Süden mit Integration des ZOB. Die Verbindung zum Saalehafen wird durch einen neuen Zugang aufgewertet.
- Mit Zunahme der Verkehre aus HafenCity/ Stadttor Süd-Ost wird eine weitere Verbindung zwischen der Veddeler Rampe und dem Harburger Knoten notwendig. Eine alternative Führung westlich der Bahntrasse sollte geprüft werden.
- **Projekt Auswandererstadt:** Am Muggenburger Zollhafen ist der teilweise Wiederaufbau des Auswandererstadtteils geplant. Für eine Verknüpfung mit der historischen Hafenchse (Hansahafen/ Saalehafen) ist neben einer wasserseitigen Wegeverbindung eine Vielzahl von stadträumlichen Maßnahmen am Veddeler Knoten notwendig.

Verbindungen

Der Spreehafen ist das Bindeglied zwischen den Stadtteilen Wilhelmsburg Nord, Veddel und Grasbrook. Die neue umlaufende Fuß- und Radwegverbindung trägt zur Verknüpfung der Stadtteile bei. Hauptvoraussetzung ist die Verlagerung des Zollzaunes an das Südufer des Hafenbahnhofs.

Mit der Öffnung der Deichflächen verläuft der Weg am Südufer entlang der vorhandenen Deichverteidigungsstraße und öffnet diese Flächen als Raum für Naherholungs- und Freizeitnutzungen. Über die historischen Eisenbahnbrücken erreicht man das Nordufer. Hier führt die Fußwegverbindung über den vorhandenen Steg entlang der Schutenliegeplätze zur Spreehafensinsel. Neben der Neuanlage von Wegen im Zuge einer Umgestaltung des Veddeler Knotens verlaufen weitere wichtige Verbindungen zwischen der Stadtkante Wilhelmsburg Nord, dem Reiherstiegquartier und dem Spreehafenufer:

- Die Historische Achse Georg-Wilhelmstraße wird gestalterisch aufgewertet und markiert den Stadteingang .
- Die Achse Veringstrasse wird über den Stübenplatz mit einer Brücke über den Ernst-August-Kanal bis zum Anleger am Spreehafen verlängert.
- Der Anschluss Rubbertstraße an Stenzelring und die Harburger Chaussee wird ausgebaut

Projekt: Sanierung historischer Eisenbahnbrücken als Fuß- / Radwege



6 Strategische Überlegungen / Empfehlungen

Im Spannungsfeld von Bestandssicherung und Umstrukturierung, konkreten Einzelprojekten und langfristig offenen Entwicklungsoptionen sind strategische Überlegungen für die Umstrukturierung von Spreehafen und Reiherstieg von grundlegender Bedeutung.

6.1 Dialogprozess

Mit der Formulierung von Entwicklungsperspektiven für die Bereiche Reiherstieg und Spreehafen wird ein wichtiger Schritt zur Qualifizierung dieser hochwertigen Orte am Ufer der Elbinsel Wilhelmsburg unternommen. Um hieraus abgestimmte, tragfähige Konzepte und insbesondere auch kurzfristig realisierbare Projekte ableiten zu können, ist die Initiierung eines Dialogprozesses unerlässlich. Anforderungen der wachsenden Stadt, des Stadtteils Wilhelmsburg und der Entwicklung des Hafens müssen konkretisiert und untereinander abgeglichen werden, Synergieeffekte und Konfliktfelder thematisiert und Lösungsansätze gemeinsam diskutiert werden. Neben den verschiedenen Dienststellen von Senatsbehörden und Bezirksamt spielt insbesondere für die Umsetzung konkreter Projekte die Einbeziehung ansässiger Betriebe, Grundstückseigentümer, Bürger sowie potenzieller Investoren eine zentrale Rolle.

6.2 Projekte als Impulsgeber

Projekte sind wichtige Impulsgeber für eine langfristige Umstrukturierung, auch für die Vertiefungsbereiche Reiherstieg und Spreehafen. Dies können weit sichtbare bauliche Merkmale sein, Bestandsprojekte z.B. mit kulturellen Angeboten oder auch freiraumplanerische Vorhaben, die die Öffentlichkeit in das Gebiet führen.⁴ Reiherstieg und Spreehafen bieten mit attraktiven Wasserlagen in direkter Nachbarschaft zum Stadtteil umfangreiche Potenziale für tragfähige Projekte. Gleichzeitig unterliegen sie vielfältigen funktionalen und planungsrechtlichen Restriktionen.⁵

IGS- und IBA-Projekten kommt hier eine besondere Rolle zu: Nutzungsoptionen können zeitlich begrenzt „erprobt“, planungsrechtliche Spielräume ausgelotet und zugleich die langfristige Entwicklung offen gehalten werden. Öffentliche Freiräume, stadtteilbezogene Nutzungen und Events initiieren die Aneignung der Gebiete und bringen sie ins öffentliche Bewusstsein. Experimentellen Bauformen (z.B. zum Flut- und Emissionsschutz, Altlastensanierung) können lokale Restriktio-

⁴ In den Zielbild-Entwürfen werden „Leuchtturmprojekte“ mit Hamburgweiter Bedeutung und „Brückenprojekte“ zur Verknüpfung mit dem Stadtteil unterschieden, s. Plan 4

⁵ Z.B. Emissionen und Altlasten, unzureichende Erschließung und Flutschutz, eingeschränkter Zugriff und Zulässigkeit von Vorhaben im Hafengebiet, vgl. „Sprung über die Elbe – Stadtbau West: Bestandsuntersuchung“.

nen zum Projektthema machen. Der Bezug zum Hafen bietet vielfältige Möglichkeiten zum Spiel mit besonderen Nutzungsformen zwischen Hafengewerbe und moderner Dienstleistung, Wohnen und Arbeiten, Leben am Hafen und Naherholung. Ihre Einbettung in internationale Veranstaltungen macht diese Projekte zu wirksamen Magneten mit Hamburgweiter Bedeutung.

6.3 Entwicklungsphasen / Stufenkonzept

Die Erarbeitung eines räumlichen Stufenkonzeptes ist grundlegend für eine kontrollierte, schrittweise Umstrukturierung.

Insgesamt ist von einem langfristigen Umstrukturierungsprozess auszugehen, der grundlegend von Entwicklungen in seiner Umgebung beeinflusst wird. Wichtig ist daher eine ausreichende Flexibilität des Gesamtkonzeptes, insbesondere für Bereiche mit langfristigen Entwicklungshorizonten. Gleichzeitig bieten konkrete Projekte die Möglichkeit, diese kurz- bis mittelfristig für die Aufwertung v.a. ihrer direkten Umgebung zu nutzen. Die Abstimmung ihrer Standorte und inhaltlichen Schwerpunkte auf die Gesamtentwicklung des Gebietes spielt dabei eine zentrale Rolle für ihre Wirksamkeit als Impulsgeber. Insgesamt ist für eine schrittweise Entwicklung eine enge Orientierung am Bestand grundlegend. Signifikante Eingriffe z.B. in Erschließungsnetz oder Flutschutzsituation sind dagegen erst für umfangreiche Umstrukturierungen mit langfristigem Realisierungshorizont sinnvoll.

Die Entwicklung der Vertiefungsbereiche wird in drei Phasen unterteilt:

- **bis 10 Jahre:** Umsetzung IGS- und IBA Maßnahmen; punktuelle Aufwertung des Bestandes, Aneignen der Gebiete, Gestaltung Freibereiche und Uferzonen, Wegeverbindungen, temporäre Bauvorhaben und Nutzungen, Sichern von Bestandsnutzungen
- **10 bis 20 Jahre:** Etablierung von Einzelprojekten, Aufwertung von Bereichen in Verknüpfung mit dem Stadtteil, Qualifizierung Hafennutzungen im Zusammenhang Mittlerer Freihafen, Anbindung an die Hafenspanne, ggf. Ausbau des Erschließungsnetzes
- **ab 20 Jahre:** ??? Schwerpunkte sind u.a. abhängig von der Entwicklung Kleiner Grasbrook, Umstrukturierung des Hafens, Verlängerung U-Bahn, Imageaufwertung Wilhelmsburg (s. Kap. 2.2).

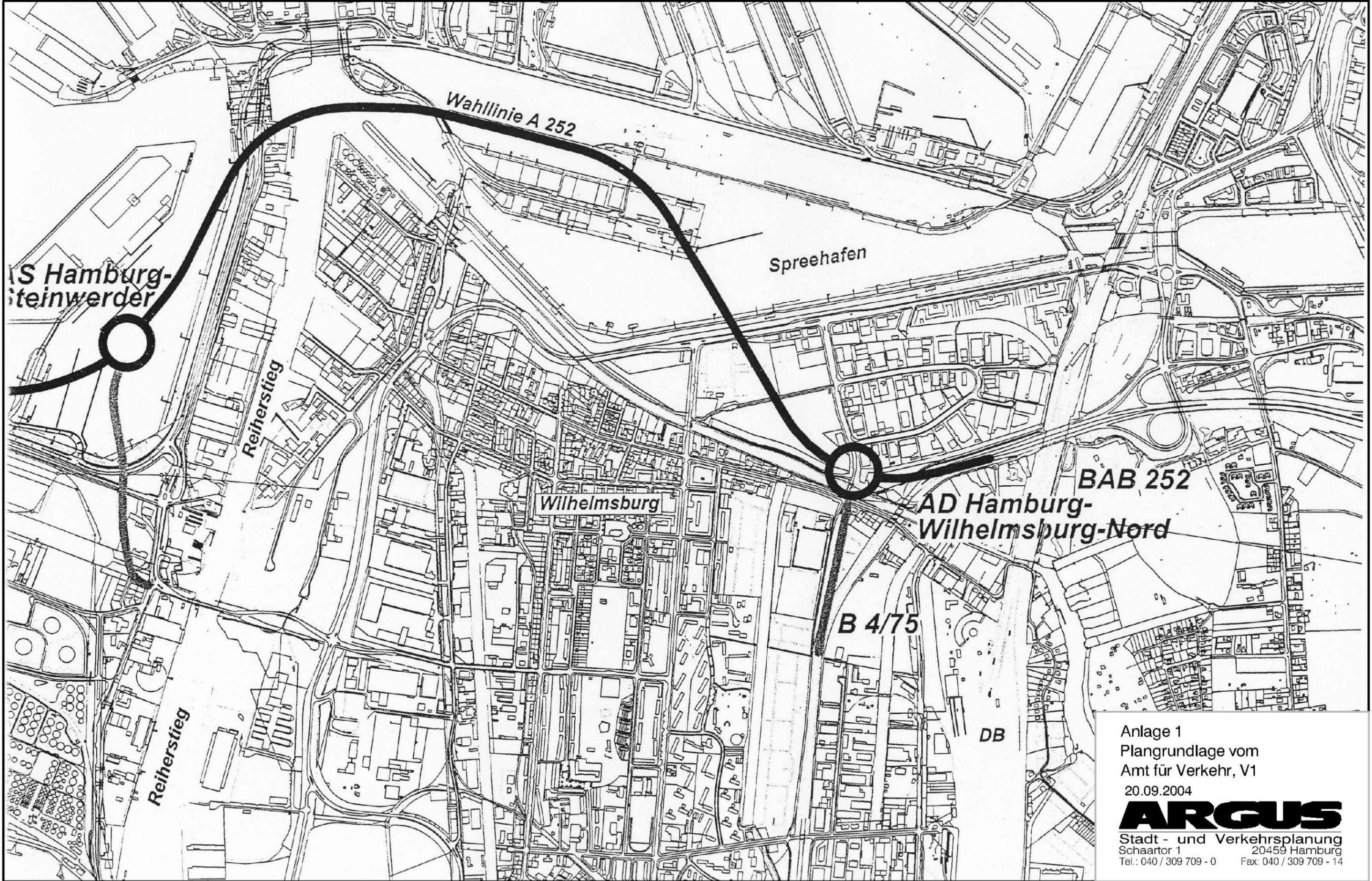
6.4 Räumliche Vertiefungen

Untersuchungserfordernisse auf übergeordneter Ebene werden in „Sprung über die Elbe – Stadtumbau West: Bestandsuntersuchungen“ genannt. Darüber hinaus werden für einzelne Schwerpunkte Empfehlungen für räumliche Vertiefungen gegeben:

- Entwurfsstudie zur Hafenuerspanne im Bereich Spreehafen: Varianten einer oberirdischen Trassenführung/ Gestaltung des Brückenbauwerks, insbesondere unter stadtraumprägenden Gesichtspunkten, Kostenschätzung
- Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der U-Bahn-Linie nach Wilhelmsburg unter Prüfung von Trassenvarianten in Verbindung mit möglichen Umstrukturierungen und Führung der Hafenuerspanne (Städtebau, Fahrgastzahlen, Kosten)
- Räumliche Vertiefung des Veddeler Knotens unter besonderer Beachtung der Erschließungserfordernisse Schiene/ Straße / Fußwegeverbindungen
- Vertiefende Untersuchung des Anschlussknotens HQS/ Wilhelmsburger Reichsstraße mit Möglichkeiten der direkten Anbindung des Gewerbegebietes Rubbertstraße
- Vertiefende Untersuchung der inneren Verkehrserschließung am Reiherstieg (Unterführung Neuhöfer Straße, direkte Erschließung über den Deich)
- Vertiefende Untersuchung des Verknüpfungspunktes Bonifatiusquartier/ Reiherstiegknie unter städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten, Übergänge Schiene/ Wasser/ Straße
- Machbarkeitsstudien bzw. Ideenwettbewerbe für innovative Projekte (Fährstieg, Alte Schleuse, Wohnen und Arbeiten am Veringkanal, Hausboote/ Wasserprojekte Spreehafen/ Veringkanal)

Anhang

Anlagen zum Verkehr



AS Hamburg-Steinwerder

Wahllinie A 252

Spreehafen

Reiherstieg

Wilhelmsburg

BAB 252
AD Hamburg-Wilhelmsburg-Nord

B 4/75

DB

Reiherstieg

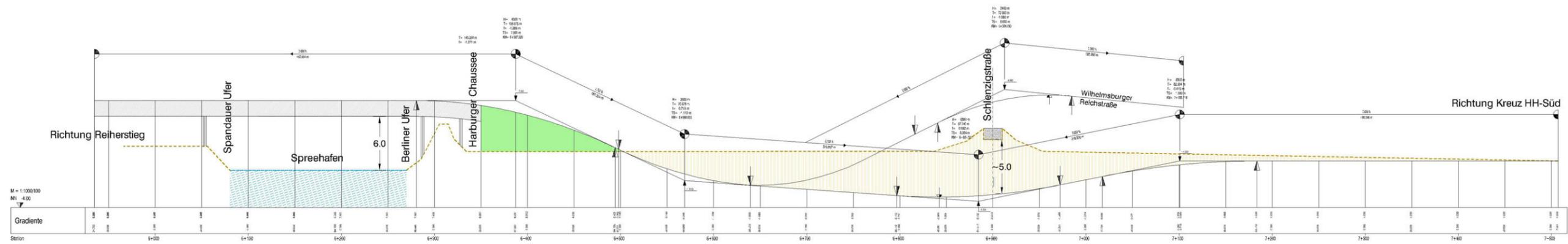
Anlage 1
Plangrundlage vom
Amt für Verkehr, V1
20.09.2004

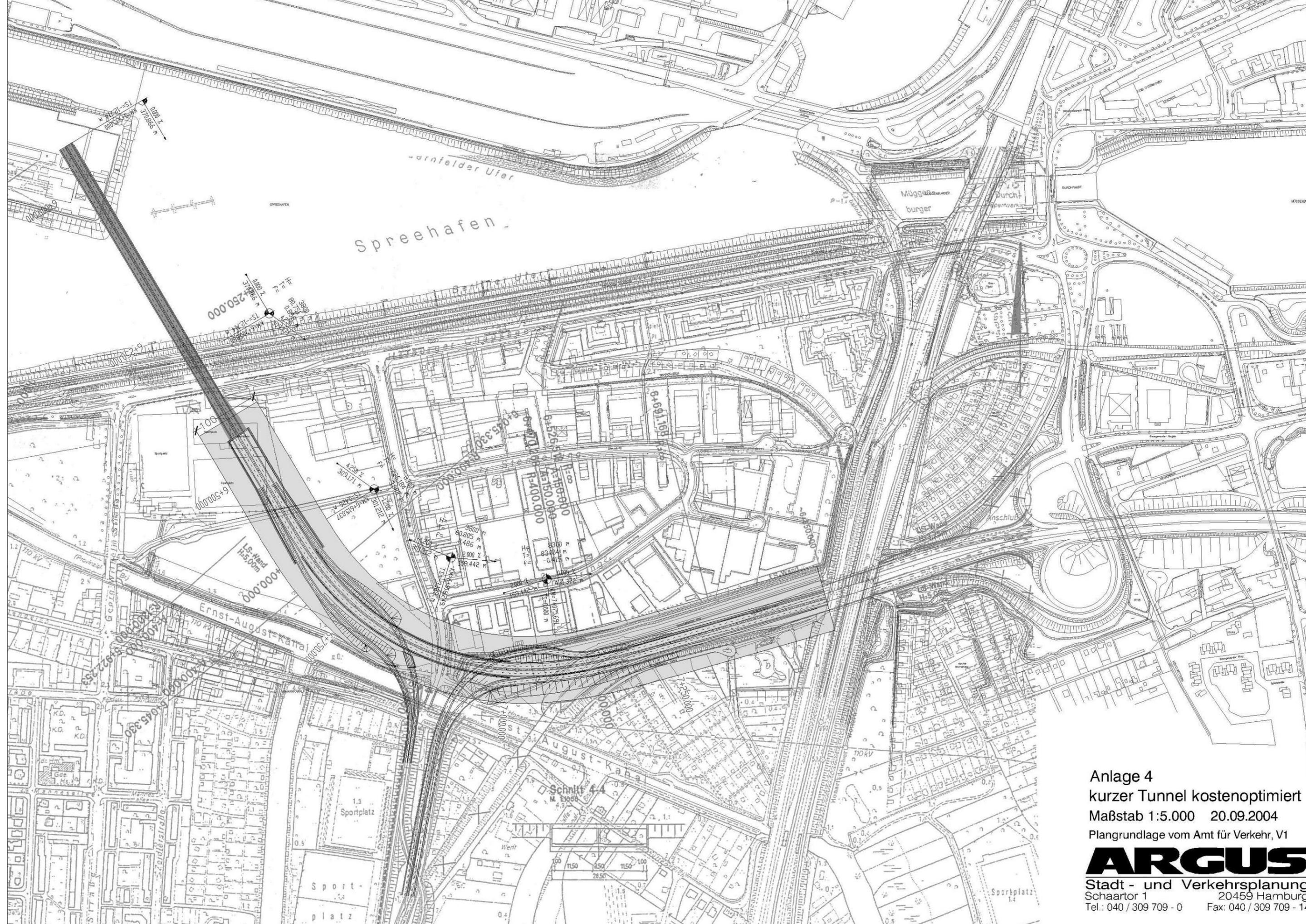
ARGUS
Stadt - und Verkehrsplanung
Schaartor 1 20459 Hamburg
Tel.: 040 / 309 709 - 0 Fax: 040 / 309 709 - 14



Anlage 2
 Brücke kostenoptimiert
 Maßstab 1:5.000 20.09.2004
 Plangrundlage vom Amt für Verkehr, V1

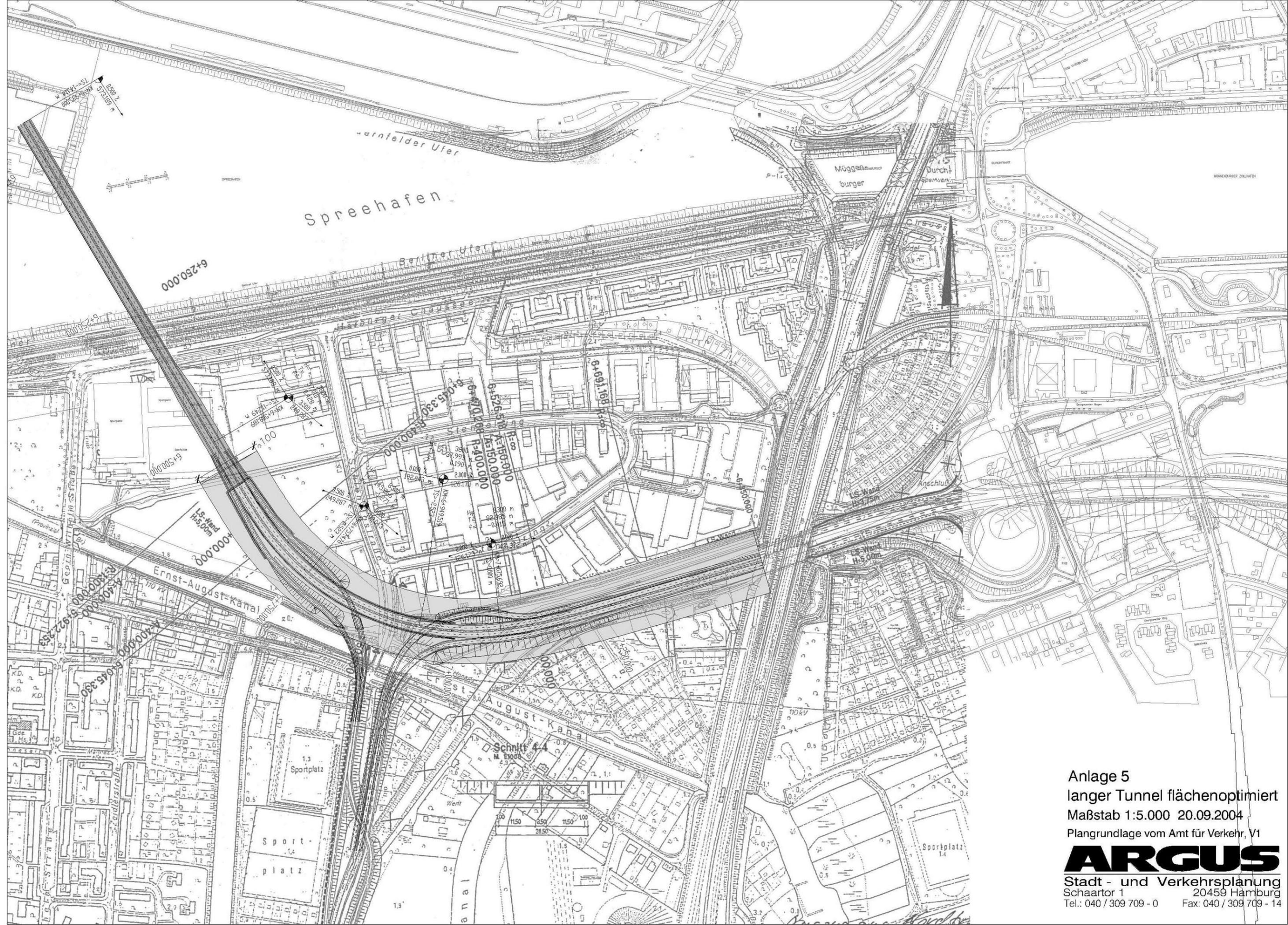
ARGUS
 Stadt - und Verkehrsplanung
 Schaartor 1 20459 Hamburg
 Tel.: 040 / 309 709 - 0 Fax: 040 / 309 709 - 14



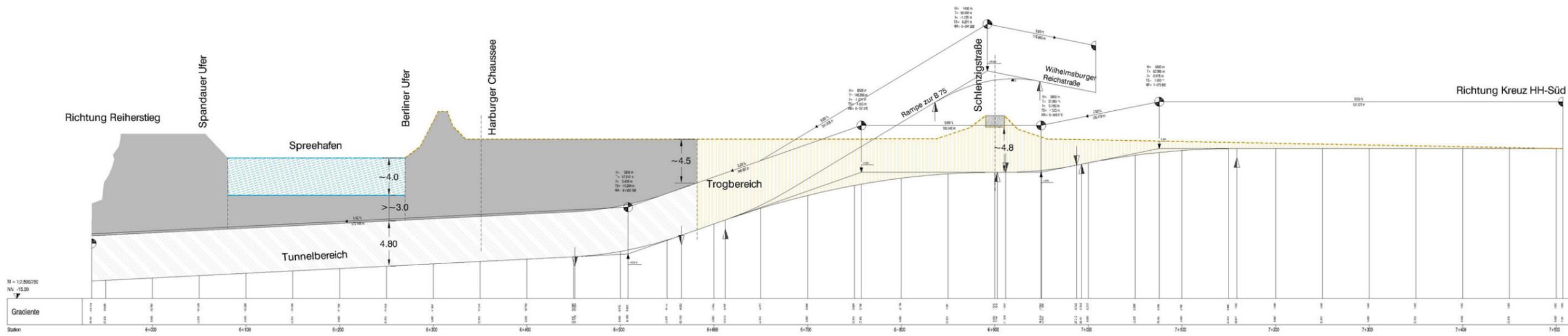
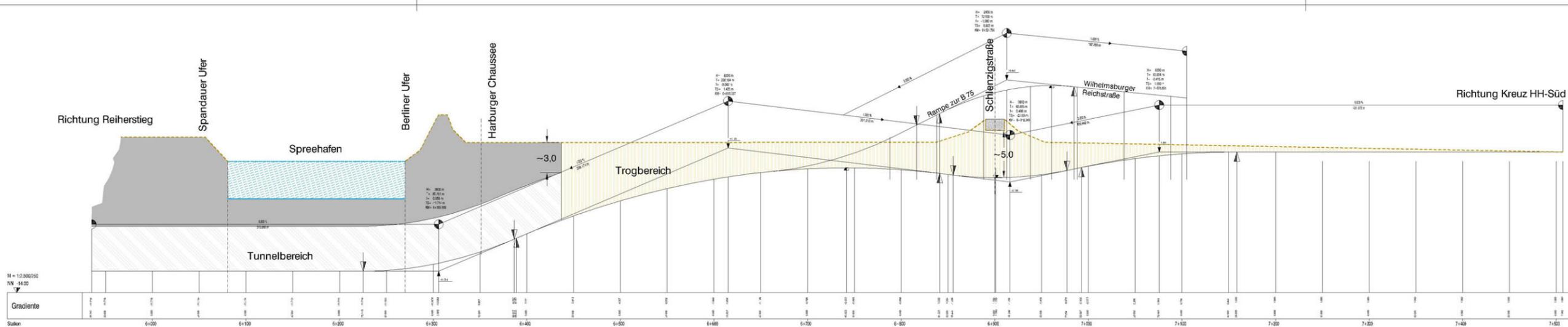


Anlage 4
kurzer Tunnel kostenoptimiert
Maßstab 1:5.000 20.09.2004
Plangrundlage vom Amt für Verkehr, V1

ARGUS
Stadt - und Verkehrsplanung
Schaartor 1 20459 Hamburg
Tel.: 040 / 309 709 - 0 Fax: 040 / 309 709 - 14



Anlage 5
 langer Tunnel flächenoptimiert
 Maßstab 1:5.000 20.09.2004
 Plangrundlage vom Amt für Verkehr, V1
ARGUS
 Stadt - und Verkehrsplanung
 Schaartor 1 20459 Hamburg
 Tel.: 040 / 309 709 - 0 Fax: 040 / 309 709 - 14



Anlage 7: Varianten zur Führung der U-Bahnlinie

