



Sprung über die Elbe - Stadtumbau West

Bestandsuntersuchung Wilhelmsburg West

Februar 2005



BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
ELKE PAHL-WEBER

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanung

ARGUS
Stadt- und Verkehrsplanung

Kontor Freiraumplanung
Möller • Tradowsky
Landschaftsarchitekten

3 Vertiefungsbereiche **Entwicklungspotenziale und Restriktionen**

Innerhalb der Vertiefungsbereiche wird der Fokus auf Entwicklungspotenziale und –restriktionen gerichtet. Die Arbeitsgrundlage bietet eine grundstücksscharfe Aufnahme der Ausgangslage in den drei Vertiefungsbereichen. Die übergreifende Darstellung für den gesamten Vertiefungsbereich ermöglicht gleichzeitig eine räumliche Einordnung.

Für jeden der drei Vertiefungsbereiche ergeben sich, je nach räumlicher Einbindung und aktuellen Projekten, unterschiedliche Fragestellungen für die Bewertung von Potenzialen und Restriktionen. Sie sind die Grundlage für eine zielgerichtete Auswahl von Untersuchungskriterien. Den Bewertungsmaßstab liefern konzeptionelle Überlegungen, die parallel zur Bestandsaufnahme formuliert und im Rahmen von Entwicklungsszenarien visualisiert werden (vgl. „Sprung über die Elbe – Stadtumbau West: Entwicklungsperspektiven“).

3.1 Vertiefungsbereich „Reiherstieg und Veringkanal - Wege ans Wasser“

Zentrale Fragestellungen

Welche Wege – stadtstrukturell und strategisch – führen Wilhelmsburg ans Wasser?

- Welche Anknüpfungspunkte bieten die Uferbereiche am Reiherstieg und Veringkanal? Wo befinden sich wichtige Übergänge zum Stadtquartier?
- Welche Rolle wird der Reiherstieg langfristig im Rahmen der Hafenentwicklung spielen? Welche Flächenpotenziale stehen für Nicht-Hafen-Nutzung zur Verfügung?
- Welche Restriktionen ergeben sich durch die aktuelle Hafennutzung und Umweltbelastungen? Welche Entwicklungspotenziale bietet die Verlagerung von Emittenten, insbesondere am Veringkanal?
- Wie ist eine schrittweise Umstrukturierung mit dem Schutz vorhandener Gewerbestrukturen möglich? Welche Projekte / Maßnahmen können als Motor für eine Umstrukturierung dienen?

Entwicklungspotenziale und Restriktionen

Im Vertiefungsbereich sind zwei Bereiche zu unterscheiden:

- Reiherstieg Nord, als hafengewerblich geprägtes Gebiet „jenseits“ des Deiches mit enger Anbindung zur benachbarten Hafenentwicklung
- Gewerbegebiet Industriestraße und Gemengelage Veringkanal, als Übergang zwischen Wohnquartier und Hafen im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsansprüche.

Der Reiherstieg bietet durch die Nähe zum Mittleren Freihafen und die Möglichkeit einer trimodalen Erschließung (Straße, Hafenbahn, Wasserweg) gute Standortbedingungen für hafenzugewandene Nutzungen. Gleichzeitig legt die besondere Lage am Wasser eine funktionale und stadträumliche Qualifizierung der Uferbereiche mit Anbindung an das nahegelegene Stadtquartier nahe. Restriktionen bestehen für beide Entwicklungspole durch eingeschränkten Flächenzugriff, hohe Entwicklungskosten (Altlasten, Flutschutz) sowie eine derzeit unzureichende Erschließung der Vordeichflächen. Als wirksamer Entwicklungsmotor wird dagegen die Verlängerung der HafenCity-U-Bahn gesehen, deren Realisierungschancen jedoch ungeklärt sind.

Besondere Anforderungen ergeben sich hinsichtlich der schrittweisen, punktuellen Umstrukturierung des Reiherstiegs. Nutzungskonflikte, unterschiedliche Geländeneiveaus und Erschließungserfordernisse erschweren die Entwicklung hochwertiger, einprägsamer Milieus bei gleichzeitiger Sicherung der gewerblichen Bestandsstruktur. Eine zentrale Bedeutung haben in diesem Zusammenhang stadtteilübergreifende Initialprojekte (sog. „Leuchtturmprojekte“); besondere Standortpotenziale bieten die historischen Anknüpfungspunkte zwischen Stadt und Hafen, der Fährstieg und das Reiherstieg-Knie.



Der Veringkanal bietet mit umfangreichen Flächen im Umbruch in attraktiver Wasserlage große Potenziale für eine Qualifizierung der Uferbereiche. Seine Entwicklungschancen stehen im engen Zusammenhang sowohl mit der Stabilisierung der benachbarten Wohn- und Versorgungsquartiere als auch den Qualifizierungsbestrebungen entlang des Reiherstiegs. Dem Veringkanal kommt dabei die wichtige Rolle als Verknüpfungselement zwischen neuem Reiherstieg-Quartier und gewachsener Struktur zu. Zugleich führt die traditionell gewerbliche Nutzung mit direkter Nachbarschaft zum Gewerbegebiet Industriestraße, das als wichtiger lokaler Arbeitsstättenstandort gesichert werden soll, zu erheblichen Qualifizierungshemmnissen (Altlasten, Gewässergüte, Emissionen, Schwerlastverkehr, gewerbliche Erweiterungsreserven).



3.1.1 Reiherstieg Nord

Stadtbild/Ortsidentität

Die besondere stadträumliche Lage an der Landschaftsachse Reiherstieg stellt die Grundlage für eine Qualifizierung des östlichen Reiherstiegufers dar. Inmitten (hafen-)gewerblicher Nutzungen wird die Wahrnehmung dieser besonderen Qualität bisher auf einzelne Punkte beschränkt, die mit Blick auf Wasser und Hafen jedoch große Potenziale für die Entwicklung identitätsprägender Orte bieten. Das Reiherstieg-Knie mit dem Gegenüber von Rethespeicher und Rethebrücke, mit Sicht bis zur Innenstadt ist das besondere „Highlight“ am Reiherstieg. Eindrucksvolle Ausblicke entlang der Wasserstraße bietet auch die Freifläche südlich der Neuhöfer Straße am prägnanten Ortseingang Reiherstieg-Klappbrücke. Nördlich der Neuhöfer Straße sind prominente Orte („Nase“ südlich der Werften, Reiherstieg-Höft) nicht öffentlich zugänglich, während Uferbereiche, die sich räumlich vom Wasser zurückziehen – z.B. Fährstieg, Holzhafen, Schleusenfleet – zwar Wasserlage, jedoch kaum attraktive Ausblicke bieten.

Stellt der Reiherstieg die Hauptattraktion für eine Qualifizierung dar, bieten die historischen Verbindungen nach Wilhelmsburg große Potenziale für die Verknüpfung von Reiherstieg und Stadtquartier: Im Süden vom Bonifatiusviertel über „Alte Schleuse“ zum Reiherstieg Knie und im Norden von der Veringstraße über Fährstieg zum ehemaligen Fähranleger. Beide Verbindungen sind heute durch querende Hauptverkehrsstraßen, Hafenbahngleise und Hauptdeich getrennt, direkte Straßenbezüge bestehen nicht mehr. Günstig für eine Anbindung ist das ähnlich niedrige Höhenniveau von Stadtquartier und Verknüpfungsbereichen (3-5m ü.NN, s. Flutschutz), zudem wurden mit dem Open-Air-Kino am Fährstieg und der geplanten Brücke am Veringkanal bereits erste „Schritte ans Wasser“ unternommen. Im Rahmen einer schrittweisen Umstrukturierung können diese Bereiche eine zentrale Rolle für erste punktuelle Qualifizierungsmaßnahmen und Projekte spielen.

Historische Strukturen wurden am Reiherstieg größtenteils von hafengewerblicher Nutzung überformt. Neben dem identitätsprägenden Gewässernetz mit Häfen und Brücken, Schleusen und Sperrwerken bieten historische Spuren wie die Allee Fährstieg oder die Alte Schleuse am Äußeren Veringkanal Potenziale zur Entwicklung einer eigenen Ortsidentität. Hinzu kommen Merkmale des Hafenumfeldes selber wie Silos, Tanks, Container und Krananlagen, die z.B. durch Beleuchtungs-/Kunstprojekte im Rahmen der IGS/IBA entwickelt werden könnten. Restriktionen können sich dagegen aus dem Ausbau von Logistikanutzungen ergeben. Umfangreiche betriebsbezogene Freiflächen (Container, LKW-Stellplätze, Lagerflächen) und ein geringer Anteil raumprägender Bebauung (niedrige Lagerhallen, wenig Büronutzung) erschweren die Entwicklung einer einprägsamen Ortsidentität, Sicherheitsaspekte und Wassertransport (der zu-



künftig ggf. an Bedeutung gewinnt, s.u.) die Zugänglichkeit von Uferzonen.

Prägende Freiflächenstrukturen sind am Reiherstieg-Ufer nur punktuell vorhanden (Allee Fährstieg, Witts Weide, unbefestigte Uferbereiche). Von zentraler Bedeutung ist die lineare Grünstruktur des Hauptdeiches, da sie deutlich erhöht die Grenze zwischen Hafen/Vordeichfläche und Stadtquartier/geschütztem Inselbereich markiert.

Nutzungsstruktur

Die Nachbarschaft von wirtschaftlich stabilen Logistik- und Industrieunternehmen, einer kleinteiligen Mischung verschiedener Lager-, Produktions- und Handwerksbetriebe sowie Bereichen im Umbruch mit Frei- und Brachflächen bietet ebenso Potenziale für einen Ausbau der (hafen-)gewerblichen Bestandsstruktur wie Ansätze für eine Qualifizierung des Reiherstiegers.

Die Nordspitze des Bereichs ist geprägt durch den alteingesessenen Chemiebetrieb Sasol Wax GmbH, der zusammen mit verschiedenen Betrieben einen stabilen Schwerpunkt produzierenden Gewerbes bildet. Verschiedene Bindungen zum Standort – z.B. die Anbindung von Sasol an das Gewässer- und Hafennetz, direkte Nachbarschaft zu Sasol Steinwerder, lokale Kooperationen – erschweren Umstrukturierungsbestrebungen. Vorhandene Freiflächen bieten aufgrund der wenig attraktiven internen Lage nur wenig Qualifizierungspotenziale und geringe Möglichkeiten zur Freiflächenvernetzung.

Am Alten Schlachthof besteht eine heterogene Mischung von Betrieben mit eher geringen Standortbindungen (u.a. Großbäckerei, Kfz-Reparatur, Holzlager, Schrottplatz), aber auch hafenbezogene Logistik-/Umschlagbetriebe und Firmen mit direkter Anbindung zum Firmencluster um Sasol (Hamburger Wachindustrie).

Am Fährstieg bietet eine kleinteilige Mischung verschiedener Firmen v.a. durch die ansässigen Künstlerateliers Anknüpfungspotenziale zum Stadtteil Wilhelmsburg. Auf der gegenüberliegenden aufgehöhten großen Brachfläche (Fährstieg-Brache) wurden erste Schritte zu einer temporären Inwertsetzung durch ein Open-Air-Kino unternommen. Hafengewerbliche Nutzungsansprüche stehen hier im Konflikt mit einer Aufwertung dieses auch historisch wichtigen Bereichs (s.o.).

Der Reiherstieg-Holzhafen weist als traditioneller Werftstandort noch heute mit den Werften Buschmann und ASW sowie verschiedenen maritimen Firmen enge Beziehungen zum Hafen, Schifffahrt und Reiherstieg auf. Leerstände (Werft Föhrtmann und Behne) sowie Brachen ehemaliger Werftstandorte weisen auf deutliche Umbruchtendenzen hin und bieten attraktive Flächenpotenziale am Wasser. Witts Weide und Reiherstieg sind durch Logistik- und Lagerfunktionen geprägt; die Fläche der



ehemaligen Mülldeponie bis zur Neuhöfer Straße wird fast vollständig als Containerlager (CMR) genutzt. Standortbindungen bestehen durch funktionale Verknüpfungen zum Hafen, wobei der Güterverkehr vollständig über die Straße abgewickelt wird.

Südlich der Neuhöfer Straße bietet ein Cluster moderner Logistikbetriebe, die mit Erweiterung der Firma Transbaltic weiter ausgebaut werden sollen, entwicklungsfähige Standortqualitäten für hafenbezogene Logistik. Die südlich angrenzenden untergenutzten Flächen (Bauschutt Wellmann, Lagerflächen) sind als direkte Erweiterungsoption zu prüfen. Gleichzeitig müssen sie im Zusammenhang mit den Qualifizierungsbestrebungen des sog. „Reiherstieg-Knies“ gesehen werden.

Das Reiherstieg Knie bietet nach Aufgabe des DEA-/Shell-Standortes umfangreiche Brach- und Entwicklungsflächen, die v.a. angesichts der besonderen stadträumlichen Lage mit Blick auf das Rethe-Ensemble eine Qualifizierung dieses Gebietes nahe legen. Die Einbeziehung von Bestandsstrukturen um die „Alte Schleuse“ ist dabei im engen Zusammenhang mit den Umstrukturierungen am Veringkanal/Bonifatiusviertel zu sehen. Sie bieten große Potenziale zur Anbindung an das nahegelegene Stadtquartier Wilhelmsburgs.

Erschließung/Verkehr

Mit Neuhöfer Straße und Reiherstieg Hauptdeich liegt eine leistungs- und bei Bedarf ausbaufähige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz vor, die mit der Hafenspanne zukünftig weiter verbessert wird. Gleichzeitig ist die lokale Erschließung eingeschränkt. Der gesamte Vordeichbereich wird durch die Hochlage der Neuhöfer Straße zweigeteilt, Nord- und Südteil sind jeweils über nur eine Deichquerung erschlossen. Im Norden führt dies insbesondere durch das Containerlager zu Überlastungen und Nutzungskonflikten, die sich u.a. auch restriktiv auf eine Qualifizierung um den Bereich Fährstieg auswirken. Die Erschließung des Südteils muss v.a. im Hinblick auf eine Inanspruchnahme der Brachflächen am Reiherstieg-Knie ausgebaut werden. Starke Verkehrsbelastungen auf der Haupterschließung An der Wollkämmerei wirken sich insbesondere durch die Lärmemissionen restriktiv auf die Qualifizierung angrenzender Flächen aus. In beiden Teilbereichen bietet eine verkehrliche Verknüpfung z.B. über Fährstieg und Alte Schleuse Potenziale für eine stadtstrukturelle Anbindung an das Stadtquartier, wobei Niveauunterschiede zwischen Stadtteil, Deich, Straße und Vordeichflächen in Verbindung mit Flutschutzüberlegungen zu lösen sind.

Das Hafengleisnetz stellt für die angebundenen Betriebe einen wichtigen Standortfaktor dar, wirkt durch die dadurch notwendige Hochlage der Neuhöfer Straße sowie Querungsstellen zwischen Straße und Gleisanlagen jedoch restriktiv auf Umstrukturierungsüberlegungen für den Reiherstieg. Derzeit an die



Hafenbahn angeschlossen sind die Betriebe Sasol an der Nordspitze und das Logistikcluster im Süden. Im Hinblick auf eine Stärkung des Logistikstandortes stellt ein Ausbau des Hafenanbahnanschlusses ein zentrales Entwicklungspotenzial dar.

Der Reiherstieg ist mit Solltiefen von mindestens NN-5,00 im gesamten betrachteten Bereich auch bei Niedrigwasser (Wassertiefe MTnw: ca.3,50)¹⁶ für hafeninternen Wassertransport erreichbar und bietet damit für den Ausbau hafenbezogener Logistikfunktionen große Entwicklungspotenziale (s. Kap. 2.3.4). Südlich der Reiherstieg-Klappbrücke besteht darüber hinaus mit Solltiefen von NN-11m die Möglichkeit der Nutzung durch Seeschiffe mit großem Tiefgang; in diesem Bereich wären daher auch Umschlagnutzungen möglich. Aktuell nutzen nur wenige ansässige Betriebe die Wasseranbindung (Sasol, Werften), ausgebaute Kaikanten sind am Holzhafen vorhanden. Grundsätzlich ist eine Herstellung des Wasseranschlusses mit dem Bau von Kaimauern bzw. Pierumschlaganlagen am gesamten Reiherstiegufer möglich; lediglich im Bereich des Reiherstieg-Knies gibt es Restriktionen aufgrund notwendiger Wendeflächen für große Frachter.



Für den Personenfäherverkehr wird die Anbindung zur Innenstadt und Harburg durch den Zeitbedarf an der Reiherstieg-Schleuse sowie geringe Durchfahrtshöhen am Argentinienknoten (3,94m bei MThw)¹⁷ erschwert. Ausreichende Fahrgastzahlen sind derzeit v.a. temporär z.B. im Rahmen der IGS/IBA denkbar (mögliche Anlegestellen Fährstieg, Äußerer Veringkanal, ggf. Neuhöfer Straße). Im Hinblick auf eine Entwicklung von hamburgweiten, touristischen Attraktionen ist eine Fährverbindung jedoch auch langfristig als wichtiger Entwicklungsbaustein zu bewerten.

Restriktionen für eine Qualifizierung ergeben sich dagegen durch die mangelhafte ÖPNV- sowie Fuß- und Radwegeanbindung. Diese konzentrieren sich derzeit auf die Erschließung des inneren Stadtquartiers und bieten nur wenige, unattraktive Verknüpfungspunkte mit dem Reiherstieg (z.B. gestörte Wegebeziehung Fährstieg und Alte Schleuse, unattraktiver Radweg entlang des Deiches, schlechte Busanbindung zur S-Bahn). Eine deutliche Verbesserung ist jedoch bereits mit Eingriffen in das Busliniennetz zu erreichen. Die angedachte Verlängerung der HafenCity-U-Bahn würde dagegen insbesondere am Fährstieg und Reiherstieg-Knie zu einem deutlichen Qualifizierungsschub führen.

¹⁶ Pegel St.Pauli, MThw NN+2,03m /MTnw: NN-1,55m; Tidenhub: 3,58m).

¹⁷ Für Fähren der HADAG ist bei Hochwasser der Argentinienknoten nicht passierbar; vgl. Gutachten Mittlerer Reiherstieg, 2002.

Flutschutz

Die aktuelle Flutschutzsituation der Vordeichflächen ist geprägt durch ein Nebeneinander verschiedener Konzeptionen mit z.T. ungeschützten Bereichen. Dies ist insbesondere für eine schrittweise, punktuelle Entwicklung als problematisch zu bewerten.

Der Logistikscherpunkt südlich Neuhöfer Straße sowie die gesamte Deponiefläche im nördlichen Anschluss sind als Warften über 7,20m sturmflutgeschützt und hochwassersicher erschlossen, Freiflächen in diesen Bereichen lassen sich damit problemlos entwickeln. Der Nordbereich liegt dagegen größtenteils auf einem nicht sicheren Niveau von unter 5m; Witts Weide/Reiherstiegdeich sind Übergangsbereiche mit Höhen um die 7m. Witternstraße und Am Alten Schlachthof bilden eine sog. „Poldergemeinschaft“ mit gemeinsamer Flutschutzmauer, ein Teil der Werften südlich Holzhafen sind ebenfalls Polder. Eine Entwicklung von Freiflächen innerhalb dieser Polder ist möglich, ihre Anbindung an das Wasser aufgrund der umgebenden Mauer jedoch gestört. Nicht hochwassergeschützt sind derzeit eine Freifläche am Reiherstieg-Knie sowie größere Bereiche um den Holzhafen/Fährstraße.

Während Freiraumnutzungen auch auf nicht geschützten Flächen möglich sind (bei einer Höhe ab 4,5m besteht ca. 10 Mal im Jahr Überschwemmungsgefahr bei schwerer Sturmflut), sind für bauliche Neuentwicklungen Maßnahmen zum Hochwasserschutz erforderlich. Dispositionsflächen für neue Logistik/Hafenindustrie werden grundsätzlich aufgehöhht. Geschieht dies punktuell entstehen - wie z.B. am Fährstieg - erhebliche Niveausprünge zur Umgebung, mit problematischen Auswirkungen auf Erschließung und Stadtbild. Für eine Qualifizierung niedrig liegender Bereiche (z.B. Holzhafen/Fährstieg, Am Alten Schlachthof/Witternstraße) bieten dagegen Polderlösungen mit niedriger Erschließung Potenziale für eine Verknüpfung zum niveaugleichen Stadtquartier.

Das Reiherstieg-Knie, das sich größtenteils geschützt hinter der Deichlinie befindet, ist dagegen vergleichsweise unaufwändig zu entwickeln. Aufgrund der Tieflage hinter dem Deich kann es von der besonderen Lagegunst am Wasser jedoch nur bei einer entsprechenden Höhenentwicklung von Gelände bzw. Bebauung profitieren.

Die Fläche des Reiherstieg Hauptdeiches selber kann als Grünraum öffentlich zugänglich gemacht und gestaltet werden. Bauliche Entwicklungen sind hier aufgrund des Deichschutzes nicht möglich.

Gewerbliche Emissionen/Gefährdungen

Auch wenn der rechtliche Rahmen in Hamburg relativ weit gesteckt ist (s. Kap. 2.4.4), wirken sich gewerbliche Umweltbelas-



tungen erheblich auf die Entwicklungspotenziale sowohl des Reiherstieg-Ufers als auch der angrenzenden Bereiche aus.

Am östlichen Reiherstieg befinden sich mehrere genehmigungspflichtige BImSch-Betriebe, die Belastungen und Gefährdungen für ihre Umgebung verursachen. Konfliktpotenziale bieten derzeit v.a. die Verknüpfungspunkte zum Stadtquartier (Fährstieg, Alte Schleuse), da hier die Wohnbebauung nahe an das Hafengebiet heranrückt. Besondere Engpässe entstehen am Ernst-August-Deich, mit Wohnbebauung im Rückbereich des industriellen Clusters um Sasol. Zudem wird über diesen Punkt der Gewerbeverkehr der gesamten nördlichen Vordeichflächen geführt.

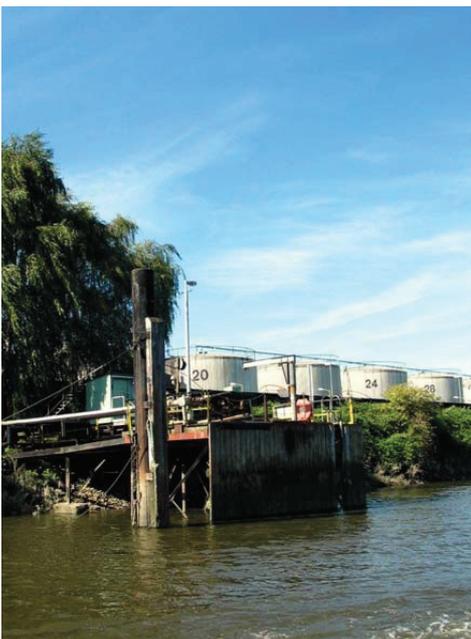
Insgesamt wirkt am Ostufer des Reiherstiegs die direkte Nachbarschaft von Wohnen restriktiv auf die hafengewerbliche Entwicklung. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten werden von Strom- und Hafenbau vorzugsweise Logistik-/Lagernutzungen angesiedelt, die vergleichsweise geringe Luft- und Lärmemissionen verursachen. Als potenzielle Störfallbetriebe stellen sie jedoch ebenfalls Gefährdungen für ihre Umgebung dar und verursachen zudem erheblichen Gewerbeverkehr (s. Kap. 2.4.4).

Einer punktuellen Qualifizierung sind mit der aktuellen Belastungssituation enge Grenzen gesetzt – sofern es nicht gelingt, für bestimmte Emittenten Ersatzstandorte zu finden. Dies betrifft z.B. die Umstrukturierung des Reiherstieg-Knies, für die eine Verlagerung der Bauschuttbrechanlage Wellmann (Staub, Lärm) geprüft werden muss, oder auch Futtermittelumschlag Luckow&Hinrichsen (Staubbelastungen) als Gegenüber des potenziellen Entwicklungsschwerpunktes Fährstieg. Inwiefern Emittenten, die z.B. aufgrund ihres besonderen Standortbezuges gesichert werden sollen, mit den Qualifizierungsbestrebungen zu vereinbaren sind, ist im Einzelnen auch im direkten Gespräch mit den Betrieben zu klären (z.B. Mineralölverarbeitung Sasol, Spedition Transbaltic, Werften); dies betrifft auch Firmen außerhalb des Vertiefungsbereiches (Chemiefirma Haltermann, Getreideumschlag Rethespeicher).

Die Entwicklungspotenziale für Wohnnutzungen sind auch im Sinne eines Bestandsschutzes der gegenüberliegenden Hafennutzung gering. Punktuelle Ansätze könnten sich aber im Zusammenhang mit der IBA ergeben, z.B. in Form von temporären, experimentellen Wohn- und Arbeitsformen.

Altlasten/Gewässerqualität

Als hafengewerblicher Standort stellen Altlasten im gesamten Reiherstiegufer erhebliche Entwicklungshemmnisse dar, da sie hohe Sanierungs- bzw. Entsorgungskosten von Bodenaushub verursachen. Unkritische Flächen sind voraussichtlich auf teilsanierten bzw. aufgehöhten DEA-Flächen sowie punktuell am Holzhafen/Bereich Sasol vorzufinden. Besondere Restriktionen ergeben sich auf der Fläche der Neuhöfer Deponie, die als flä-



chenhaft gedeckelte Mülldeponie keine Tiefgründungen ermöglicht. Eine bauliche Entwicklung wäre hier nur mit einer sehr kostenaufwändigen Sanierung möglich, für freiräumliche Qualifizierungen muss der Boden aufgeschüttet werden. Alle übrigen Flächen weisen voraussichtlich Belastungen auf, wobei bei den aufgehöhten Logistikbereichen südlich der Neuhöfer Straße tendenziell geringere Kontaminierungen als in den alt-industriellen Standorten im Norden zu erwarten sind.¹⁸ Auf den brachliegenden Flächen der DEA-/Shell-Flächen besteht akuter Handlungsbedarf, da hier massive Schadstoffe vorliegen, die mobil sind und bereits im Stauwasser nachgewiesen werden konnten.¹⁹

Insgesamt sind die Chancen zur Entwicklung empfindlicher Nutzungen (z.B. gartenbezogenes Wohnen, Kleingärten) als gering zu bewerten, aber auch für öffentliche Grün- und Sportflächen stellen der notwendige flächige Bodenaushub oder –aufschüttung Entwicklungshemmnisse dar. Möglichkeiten ergeben sich dennoch u.U. durch Projektierung im Rahmen der IGS. Die geringsten Restriktionen sind im Bereich gewerblicher Entwicklung zu erwarten, insbesondere bei Versiegelung von Freiflächen.

Die geringe Gewässerqualität des Reiherstiegs (Gewässergüteklasse II-III, kritisch belastet) ist nur begrenzt als Entwicklungshemmnis zu bewerten, da Freizeitnutzungen aufgrund seiner Rolle als Seeschiffahrtsstraße ohnehin nur begrenzt in Frage kommen.

Biotope

Grundsätzlich besteht ein Konflikt zwischen dem ökologischen Wert der Brachflächen und ihrer Entwicklungsfähigkeit in städtebaulicher und wirtschaftlicher Sicht. Aufgrund ihrer temporären Nichtnutzung hat sich ein Teil dieser Flächen durch natürliche Sukzession zu wertvollen Freiflächen entwickelt. Die Biotopkartierung der FHH weist diese Flächen als schützenswerte Biotope gemäß §28 HambNatschG aus (wobei meist nur ein Teil der dargestellten Flächen dem Schutzstatus unterliegt).²⁰ Dies betrifft sowohl brachgefallene Flächen ehemaliger Gewerbe-/Industriestandorte als auch neu erschlossene Dispositionsflächen für Hafennutzung (z.B. Trockenrasen Brache Neuhöfer Straße/wertvoll, Kleinschmielenrasen am Fährstiegs/ besonders wertvoll). Als schützenswert werden darüber hinaus begrünte Uferbereiche, z.T. auch schienenbegleitende Ausgleichsflächen eingestuft. Der DEA-Brache am Reiherstieg-Knie wurde kein Schutzstatus nach §28 zugeordnet, sie stellt jedoch nach dem Gutachten Mittlerer Reiherstieg einen wichtigen Lebensraum



¹⁸ Vgl. Bodenproben nördlicher Reiherstieg/Zuordnung gemäß LAGA, 2004.

¹⁹ Vgl. Gutachten Mittlerer Reiherstieg, 2003.

²⁰ Vgl. BSU/ Naturschutzreferat, Biotopkartierung Wilhelmsburg, Stand Februar 2005.

für Vögel dar. Die grüne Deichfläche sowie der Reiherstieg selber sind dagegen von eher untergeordneter Bedeutung.

Eigentumsverhältnisse

Als Bestandteil des Hafengebiets werden die Entwicklungspotenziale des Reiherstiegufers grundsätzlich von besonderen rechtlichen Rahmenbedingungen beeinflusst (s. Kap. 2.2.3). Dies betrifft insbesondere auch die Möglichkeiten des Flächenzugriffs von Seiten der öffentlichen Hand.

Am Reiherstieg befinden sich umfangreiche Flächen im Privatbesitz. Schwerpunkte sind im Bereich der Poldergemeinschaft Witternstraße/Alter Schlachthof sowie am Reiherstieg-Knie. Im privaten Eigentum der Anrainer befinden sich zudem die Reiherstiegkanäle (Wassergenossenschaften Reiherstieg Schleusenfleet, Äußerer Veringkanal, Äußerer Schmidtkanal) sowie die internen Erschließungen der Poldergemeinschaft Witternstraße/Am Alten Schlachthof.

Die übrigen Flächen befinden sich im öffentlichen Eigentum, ihre Verfügbarkeit ist jedoch größtenteils durch langfristige Mietverträge (15 bis 30 Jahre) eingeschränkt. Der Zugriff von Seiten der Stadt ist hier mit erheblichen Entschädigungskosten sowie der Bereitstellung eines geeigneten Ersatzgrundstückes verbunden. Vereinfachter Zugriff besteht auf wenige öffentliche Flächen, die kurzfristig vermietet sind. Die größten Entwicklungspotenziale bieten unvermietete Flächen im öffentlichen Eigentum:

- die ehemalige DEA-Fläche am Reiherstieg-Knie außerhalb der Hauptdeichlinie; für die übrigen DEA-Flächen steht die Stadt in Verhandlung mit dem Eigentümer
- Logistik-Erweiterung Neuhöfer Straße sowie Dispositionsflächen am Fährstieg und ehemalige Werftstandorte am Holzhafen
- Freifläche im Rückbereich von Sasol, sowie der Hauptdeich mit begleitenden Ausgleichsflächen.

Insbesondere im Bereich der potenziellen Entwicklungsschwerpunkte Reiherstieg-Knie und Fährstieg/Holzhafen stellen diese Flächen eine gute Ausgangslage für die Initiierung erster Projekte im Rahmen der IGS und Stadtumbau West oder der IBA 2013 dar.

3.1.2 Industriestraße/Veringkanal

Stadtbild/Identität der Orte

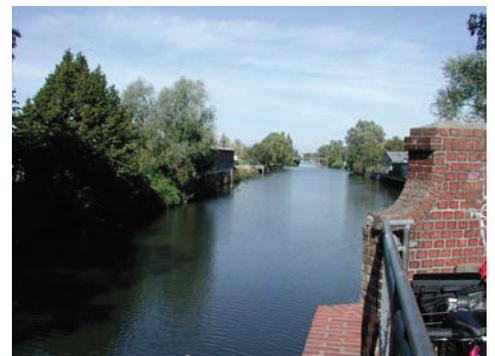
Das Gewerbegebiet Industriestraße und der benachbarte Veringkanal bilden den Übergang zwischen dem Hafenviertel um den Reiherstieg und den Wohn- und Versorgungsvierteln Vogelhüttendeich/Veringstraße/Bonifatius. Damit spielen sie eine wichtige Rolle zur Verknüpfung der Landschaftsachse Rei-



herstieg und dem Stadtquartier Wilhelmsburg, v.a. im Hinblick auf eine Qualifizierung des Reiherstieg-Ufers.

Zentrales Verknüpfungselement ist der Veringkanal. Über Wege und kleine Parks wird bereits heute versucht den Stadtteil an sein Ostufer zu führen. Dies gelingt bisher nur punktuell, da Freiräume z.T. sehr beengt sind, die Anrainer sich vom Uferbereich abgrenzen und die Uferwege nicht durchgängig entwickelt werden konnten (Ergänzungen sind im Rahmen der IGS geplant). Zudem sind die Ausblicke, die sich dem Betrachter auf das gegenüberliegende Westufer bieten, mit Industriebetrieben, Lagerflächen und Brachen wenig attraktiv. Perspektivisch bietet der Veringkanal, der als historischer Hafenkanal auch von denkmalpflegerischem Interesse ist, jedoch große stadträumliche Potenziale für die Qualifizierung beider Uferbereiche.

Die großflächige, wenig einprägsame Gewerbestruktur der Industriestraße bildet dagegen eine starke räumliche Barriere zwischen Stadtquartier und Reiherstieg. Verknüpfungsmöglichkeiten gibt im Süden der geplante Wiederaufbau der Veringkanalbrücke als Verbindung von Bonifatius/Reiherstieg-Knie, die zentrale Achse Neuhöfer Straße in Verbindung mit Gerd-Schwämme-Weg sowie im Norden die historische Verbindungsachse Fährstraße, erweitert durch den öffentlichen Schwerpunkt um die Honigfabrik. Schwerpunkte sind im Zusammenhang mit der punktuellen Qualifizierung des Reiherstieges auch hier im Bereich der historischen Verbindungen im Norden und Süden zu sehen (s. Reiherstieg).



Nutzungsstruktur

Die heterogene Nutzungsstruktur am Veringkanal, mit engem Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten, Bereichen im Umbruch und stabilen Nutzungsbausteinen, schaffen vielfältige Möglichkeiten für ein Inwertsetzen dieser hochwertigen Wasserlage. Diese ist jedoch im engen Zusammenhang mit der Sicherung des Gewerbegebietes Industriestraße zu sehen.

Neben verschiedenen wirtschaftlich stabilen Betrieben aus den Bereichen Produktion, Logistik und Kfz-Gewerbe ist der Veringkanal durch eine Vielzahl von Leerständen, Brachen und Bereichen im Umbruch geprägt. Dies betrifft sowohl traditionell (hafen-)gewerblich genutzte Grundstücke entlang des Veringkanals als auch neuere Dienstleistungs- oder Versorgungsschwerpunkte am Ostufer, wie z.B. die beiden Gewerbehöfe Sanitasstraße und Veringhof. In direkter Nähe zur Veringstraße bieten sie große Entwicklungspotenziale für stadtteilbezogene Angebote (z.B. Dienstleistung/Versorgung), aber auch für attraktive Wohnlagen am Wasser. Wichtiger Anknüpfungspunkt zum Stadtteil ist die Honigfabrik mit Veranstaltungszentrum, Ateliers, Cafés, Kleingewerbe und benachbarter Schule. Im südlichen Bereich liegt die Verknüpfung über Bonifatius-Alte Schleuse unter Einbeziehung des Krankenhauses und vorhan-



dener Wohnbebauung nahe. Kleingewerblich genutzte Wassergrundstücke sollten hier als Entwicklungsflächen geprüft werden (z.T. Leerstand).

Restriktiv wirkt dagegen die direkte Nachbarschaft zur industriellen Nutzung. Umweltbelastungen wie Altlasten und Emissionen (s.u.) stellen ein deutliches Entwicklungshemmnis für empfindliche Nutzungen dar. Insbesondere der hohe Schwerlastverkehr auf der Industriestraße scheint für eine Qualifizierung in diesem Bereich problematisch, zudem sind Konflikte zu Erweiterungsbedarfen ansässiger Firmen zu erwarten.²¹ Potenziale für eine Wohnnutzung sind damit v.a. am Westufer stark eingeschränkt und nur im Zusammenhang mit besonderen Maßnahmen zur Konfliktvermeidung denkbar.

Insgesamt liegt der Entwicklungsschwerpunkt westlich der Industriestraße auf der Sicherung des gewerblichen Bestandes. Die Industriestraße ist Standort von wenigen, z.T. alteingesessenen Betrieben mit engen Ortsbindungen (z.B. Procter&Gamble: Saftproduktion mit Wasserrechten auf dem Grundstück, alteingesessener Produktionsbetrieb Merkel/Freudenthal, Hellmann als Teil des Logistikstandortes Reiherstieg). Diese Betriebe sind wichtige Arbeitgeber für den Stadtteil, ihre Sicherung ist zentraler Bestandteil der Stabilisierung Wilhelmsburgs. Unter welchen Voraussetzungen sich dies mit den Qualifizierungsbestrebungen am Veringkanal vereinbaren lässt, ist daher im Einzelnen in engem Kontakt mit den ansässigen Betrieben zu klären.

Erschließung/Verkehr

Während die Erschließungssituation für den Bereich westlich des Veringkanals als befriedigend bewertet werden kann, stellt sie sich am Ostufer aufgrund der Anbindung über das Stadtquartier als problematisch dar. Das Gewerbegebiet Industriestraße sowie der schmale westliche Uferstreifen werden über die Industriestraße erschlossen, die über Neuhöfer Straße und An der Wollkämmerei leistungsfähig an das übergeordnete Straßennetz angebunden sind. Eine dritte Anbindung wurde im Norden über Fährstraße/Reiherstieg Hauptdeich offen gehalten, die jedoch zu erheblichen Konflikten mit Wohn- und Gemeinbedarfseinrichtungen führt. Im Zusammenhang mit der Qualifizierung des Bereichs um die Honigfabrik bestehen ggf. Möglichkeiten einer Alternativenanbindung südlich des Wohnquartiers (vgl. „Sprung über die Elbe – Stadtumbau West: Entwicklungsperspektiven“). Der Bereich östlich des Veringkanals ist neben der Neuhöfer Straße auch über die Quartiersachse Veringstraße an das übergeordnete Netz angebunden, was insbesondere zu Konflikten zwischen Schwerlastverkehr und ansässiger Wohnnutzung führt. Die Lage innerhalb des Quartiers erschwert zudem die Lenkung des Gewerbeverkehrs auf den äußeren Er-

²¹ Vgl. Vorbereitende Untersuchung südliches Reiherstiegviertel, 2004.

schließungsring Wollkämmerei-Mengestraße; ein beträchtlicher Teil des Schwerlastverkehrs sucht seinen Weg zur Autobahn durch die inneren Wohnquartiere (Fähr-, Neuhöfer, Rotenhäuser Straße).

Der Veringkanal ist über den Äußeren Veringkanal an den Reierstieg und damit das übergeordnete Gewässernetz angebunden; als tideunabhängiges Gewässer ist seine Schiffbarkeit mit Wassertiefen zwischen 2,90m bis 3,80m vergleichsweise gut, wird jedoch durch Straßen- und Fußgängerbrücken sowie die Schleuse eingeschränkt (ein Schließvorgang durch die historische Schleuse dauert ca. 30min). Er wird heute von einigen gewerblichen Hausbooten als Liegeplatz genutzt, zudem nutzt die Firma Caroux den Kanal mehrmals im Jahr als Transportweg. Nutzungspotenziale bietet der Veringkanal z.B. für gewerblich genutzte Hausboote, außerhalb der Schleuse am Äußeren Veringkanal auch für einen Fähranleger, z.B. im Rahmen der IGS (Wassertiefe bei MTnw 2,30m). Wohn- und Freizeitnutzungen werden derzeit durch erhebliche Gewässerbelastungen eingeschränkt (s.u.).

Die gute Erschließungssituation für ÖPNV und nicht motorisierten Verkehr, mit direkter Nachbarschaft zum Versorgungsschwerpunkt Veringstraße und Busknoten am Stübenplatz, stellt eine tragfähige Grundlage für die Qualifizierung des östlichen Veringufers dar. Die Anbindung der westlichen Bereiche ist dagegen auf die o.g. Verknüpfungspunkte über den Veringkanal beschränkt, deren Qualität teilweise durch hohe Schwerlastverkehre oder schlechte Wegeanbindung (z.B. Industriestraße, Neuhöfer Straße, An der Wollkämmerei) eingeschränkt wird. Einen deutlichen Entwicklungsschub würde auch hier der Bau der U-Bahnlinie bringen, kann aber auch zu Verdrängungseffekten der ansässigen Betriebe führen. Da die derzeitige Nutzungsstruktur keine ausreichenden Fahrgastzahlen mit sich bringt, stehen ihre Realisierungschancen in engem Zusammenhang mit den Qualifizierungsmöglichkeiten innerhalb des Einzugsbereichs. Ausreichende Flächenpotenziale für eine oberirdische Führung der U-Bahntrasse bestehen entlang der Industriestraße sowie des Hauptdeiches (vgl. „Sprung über die Elbe – Stadtumbau West: Entwicklungsperspektiven“).



Gewerbliche Emissionen/Gefährdungen

Auch nach umfangreichen Bemühungen der Nutzungstrennung sind Veringkanal und Industriestraße bis heute durch die direkte Nachbarschaft von Gewerbebetrieben und empfindlichen Nutzungen geprägt. Die Reduzierung von Störungen durch gewerbliche Emissionen/Gefährdungen und Schwerlastverkehr ist eine der Grundvoraussetzungen für eine Qualifizierung dieses Bereichs. Gleichzeitig müssen Umstrukturierungen behutsam auf die entwickelte Nutzungszonierung abgestimmt werden, um die sensible Nachbarschaft von Wohnen und Arbeiten nicht nachhaltig zu stören.

Östlich des Veringkanals konzentrieren sich betriebliche Emissionen hauptsächlich auf den Gewerbeverkehr (s.o.); Lärm- und Geruchsbelastung für die angrenzende denkmalgeschützte Wohnbebauung stellen zudem zwei Kfz-Betriebe/Lackiererei am Veringhof dar²² (keine BlmSch-Betriebe). Belastungen und Gefährdungen für das Ostufer gehen jedoch auch von der gegenüberliegenden Uferseite aus: am Westufer des Veringkanals liegt die nach BlmSchG genehmigungspflichtige Ölmühle Caroux (Geruchsemissionen), an der Industriestraße der Störfallbetrieb Linde-Gas.



Für eine Qualifizierung der Uferbereiche sind diese Betriebsstandorte als erhebliche Entwicklungshemmnisse zu bewerten und ihre Verlagerungspotenziale zu prüfen. Bei der Abwägung von Standortsicherung und Betriebsverlagerung sind auch die besonderen Flächenpotenziale zu beachten, die durch diese Verlagerungen entstünden. Mit der Verlagerung der Firma Caroux würden hochwertige Wassergrundstücke frei, die als Gegenüber des stadtteilbezogenen Puhsthofs entwickelt werden können; das Grundstück der Firma Linde-Gas bietet Potenziale zur Entwicklung eines Schwerpunktes um die Honigfabrik/Schule Fährstraße mit gleichzeitiger Verbesserung der Gewerbeerschließung.

Altlasten/Sedimentbelastung/Gewässerqualität

Als altindustrieller (Hafen-)Standort ist der Veringkanal erheblichen Umweltbelastungen unterworfen. Diese betreffen sowohl Bodenkontaminationen als auch das Gewässersystem Innerer und Äußerer Veringkanal.

Starke Sedimentkontaminationen und schlechte Gewässerqualität wirken am gesamten Veringkanal als deutliches Entwicklungshemmnis. Starke Gewässerbelastung (hohe Nickel- und Arsenwerte, Güteklasse II-III) schränkt freizeitbezogene Nutzungen des Veringkanals derzeit grundlegend ein. Starke Sedimentbelastungen v.a. im nördlichen Teil führen zu erheblichen Sanierungskosten (Entsorgung der kontaminierten Sedimente in Deponien notwendig, LAGA-Zuordnungswert >Z2). Zurückzuführen ist die Kontamination u.U. auf den ehemaligen Standort der Zinnwerke nördlich Neuhöfer Straße. Massive Schadstoffkonzentrationen wiesen zum Zeitpunkt ihrer Untersuchung auch die Reiherstieg-Wettern auf (u.a. Schwermetalle, Arsen, bakterielle Belastung, Kohlenwasserstoffe); die Klärung der Ursachen und Prüfung von Sanierungsmaßnahmen wird angeraten (Gutachten von 1990).²³

Große Bereiche des Veringkanal-Ufers sowie die Grundstücke von Proctor&Gamble/Merkel weisen als industrielle Altstandorte (ehemalige Zinnwerke, chemische Betriebe) voraussichtlich er-

²² Vgl. GEWOBA, Vorbereitende Untersuchung Südliches Reiherstiegviertel, 2004.

²³ Vgl. Untersuchungen und Bewertung der Schlickablagerungen im Inneren Veringkanal, 2003; Ökologische Untersuchung der Wilhelmsburger Gräben und Wettern, 1990.

hebliche Bodenkontaminationen auf. Insbesondere eine Qualifizierung der Wasserlage mit integrierten Wohnungsangeboten wird dadurch erheblich erschwert. Keine Belastungen treten dagegen voraussichtlich an der nördlichen Industriestraße auf, was z.B. als positives Entwicklungsmerkmal für den Gemeinbedarfsschwerpunkt im Norden zu werten ist.

Biotope

Restriktionen für die bauliche Inanspruchnahme von Brachflächen aufgrund von schützenswerten Biotopen nach §28 HambNatschG ergeben sich am südlichen Veringkanal im Rückbereich der Firmengelände südliche Industriestraße (Kleingehölze, noch wertvoll). Veringkanal und ein Großteil der begleitenden Freiflächen sind dagegen von eher untergeordnetem Wert. Die Uferbereiche des Äußeren Veringkanals werden als wertvoll eingestuft (Uferstaudenflur).²⁴

Flächenverfügbarkeit

Mit umfangreichen Privatflächen ist der Zugriff von Seiten der öffentlichen Hand v.a. an der Industriestraße aber auch am Veringkanal eingeschränkt; Innerer und Äußerer Veringkanal befinden sich ebenfalls im privaten Eigentum der Anrainer. Flächen im öffentlichen Eigentum mit entsprechenden Entwicklungspotenzialen für Freiflächen bzw. Bereichen im Umbruch befinden sich entlang des Veringufers nördlich der Neuhöfer Straße (z.B. Stellplätze Hellmann/Brache am westlichen Veringufer, Veringhof), am Gerd-Schwämmle-Weg (u.a. Fläche für Deichverteidigung) und in der Umgebung Honigfabrik/Schule Fährstraße.

²⁴ Vgl. BSU/ Naturschutzreferat, Biotopkartierung Wilhelmsburg, Stand Februar 2005.