



HK

Handelskammer
Hamburg



Der Wirtschaftsverein • WVH
für den Hamburger Süden



Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs –
Die Entwicklungsperspektive der Elbinsel

Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs – Die Entwicklungsperspektive der Elbinsel



Bearbeitung:

Geschäftsbereich Infrastruktur

Reinhard Wolf, Jan-Oliver Siebrand, Julia Biallas

Telefon: 040 / 3 61 38-431 / -566 / Telefax: 040 / 3 61 38-313

E-mail: janoliver.siebrand@hk24.de

Fotos: Julia Biallas, Norddeutsche Affinerie AG (S. 10)

Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Grafiken: Julia Biallas, Heike Klemme

Alle Grafiken © Handelskammer Hamburg

Vorwort

Hamburg braucht Raum für sein Wachstum. Dabei muss unsere Stadt die große Herausforderung meistern, die Dimensionen der Wachsenden Stadt »Lebensqualität«, »Bevölkerung« und »Wertschöpfung« harmonisch miteinander zu entwickeln. Die Elbinsel, zwischen den beiden »Kraftpolen« der HafenCity und des Harburger Binnenhafens im Herzen unserer Stadt gelegen, bietet die hervorragende Voraussetzung, die ehrgeizigen Ziele der Wachsenden Stadt exemplarisch zu verwirklichen. Der »Sprung nach Süden« ist daher konsequenterweise sowohl für den Senat als auch für die Hamburger Wirtschaft Leitprojekt im Rahmen des Leitbildes »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« geworden.

Mit dem vorliegenden Positionspapier zeigt unsere Handelskammer nach eingehender Diskussion in ihren Gremien und unter Einbeziehung des Wirtschaftsvereins für den Hamburger Süden auf, wie

- 50.000 Menschen auf der Elbinsel ein neues Zuhause finden könnten, womit sich die dort lebende Bevölkerung verdoppeln würde,
- gleichzeitig auf der Elbinsel Raum für mindestens 15.000 neue Arbeitsplätze geschaffen
- und auch die Lebensqualität der Bevölkerung auf der Elbinsel deutlich verbessert werden könnte.

Um diese Ziele zu erreichen, hilft kein Herumkurieren an einzelnen Punkten – die Elbinsel braucht einen Rahmenplan für ihre Entwicklung über einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren, der die Entwicklung zum pulsierenden Herzen Hamburgs möglich macht. Ein solcher Rahmenplan wird hiermit vorgelegt. Er zeigt auf, wie die Elbinsel als Hamburgs größtes zusammenhängendes Stadtentwicklungsgebiet positioniert werden kann. Sie soll ihre alte Stärke als Industrie- und Logistikstandort wieder erlangen, ein attraktiver Wohnstandort mit hoher Lebensqualität, insbesondere für junge Familien werden und im Zusammenwirken aller Faktoren einen nachhaltigen Imagewandel erfahren.

Die Leitidee unseres Rahmenplans ist es, sowohl starke Industrie- und Gewerbegebiete an den Flanken als auch attraktive, grün- und wassergeprägte Wohngebiete in der Mitte zu schaffen; beide Nutzungen werden sich gegenseitig ergänzen und nicht behindern. Die Internationalität der Bevölkerung wird bewusst als Stärke einer auf Zuwanderung orientierten Stadt gesehen. Öffentliche Einrichtungen mit Alleinstellungsmerkmal sollen als Anziehungspunkt dienen. Eine neue Elbbrücke mit dem Potenzial für ein neues Wahrzeichen der Stadt soll gleich einer Nabelschnur die Elbinsel mit dem Zentrum verbinden. Ihr Bau ist zugleich das notwendige Aufbruchssignal für die Ernsthaftigkeit der Bemühungen um eine Entwicklung der Elbinsel.

Der politische Wille, Hamburg zur Wachsenden Stadt zu machen, kann auf der Elbinsel exemplarisch unter Beweis gestellt werden. Zugleich kann deutlich gemacht werden, dass eine Wachsende Stadt und höhere Lebensqualität nicht im Widerspruch stehen, sondern einander bedingen. Der Senat ist nun gefordert, Handelskammer und Wirtschaftsverein stehen als Partner dieser Entwicklung bereit.

HANDELSKAMMER HAMBURG

DER WIRTSCHAFTSVEREIN E. V.
für den Hamburger Süden



Dr. Karl-Joachim Dreyer
Präses



Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz
Hauptgeschäftsführer



Jochen Winand
Vorstandsvorsitzender



Udo Stein
Vorstand

Inhaltsverzeichnis

A. Einleitung	7
B. Ausgangslage	8
I. Geschichte	8
II. Wertschöpfung	9
III. Bevölkerung	11
IV. Lebensqualität	15
V. Bewertung des Standortes durch die Handelskammer	17
C. Konzept der Handelskammer	20
I. Ziele für die Elbinsel	20
II. Rahmenplan (siehe auch Umschlagtasche)	21
III. Handlungsfeld Wertschöpfung	21
IV. Handlungsfeld Bevölkerung	29
V. Handlungsfeld Lebensqualität	35
VI. Handlungsstrategie	39
VII. Entwicklungsphasen	43
D. Forderungen der Wirtschaft auf einen Blick	47
I. Wertschöpfung	47
II. Bevölkerung	47
III. Lebensqualität	48

A. Einleitung

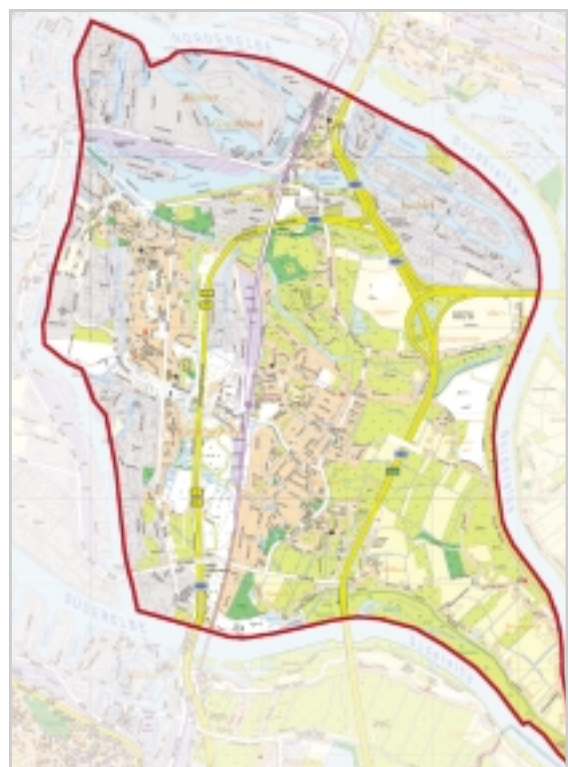
Mit der Verkündung des Leitbildes »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« hat der Senat im Juli 2002 das lang ersehnte Aufbruchsignal für eine abgestimmte Wachstumsstrategie für unsere Stadt gegeben. Unsere Handelskammer hat mit dem Standpunkte-Papier »Metropole der Dynamik – Hamburgs Weg in die europäische Spitze« aufgezeigt, welcher Weg dabei beschritten werden muss. Zwischen Senat und Handelskammer besteht Einvernehmen darüber, dass die Wachsende Stadt über die Realisierung von Leitprojekten bildlich werden muss, um die Bewohner dieser Stadt für das gesamte Projekt zu begeistern. Diese Leitprojekte müssen so ausgestaltet sein, dass sie in besonderer Weise die emotionale Verbundenheit der Bürger mit dem Projekt Wachsende Stadt stärken. Als einziges bisher vorgesehenes Leitprojekt für die Stadterweiterung ist der so genannte »Brückenschlag nach Süden« bestimmt worden. Erste Entwurfsüberlegungen wurden im Sommer 2003 im Rahmen einer Entwurfsworkstatt in den 50er Schuppen auf dem Kleinen Grasbrook angestellt. International bedeutende Architekten und Stadtplaner haben hier auf Einladung der damaligen Behörde für Bau und Verkehr und mit Unterstützung unserer Handelskammer eine Vielzahl interessanter Ideen und Visionen entwickelt. Darauf aufbauend hat die Behörde für Bau und Verkehr, vertreten durch ihren damaligen Bausenator, im Dezember 2003 erste Überlegungen für einen Rahmenplan der Öffentlichkeit vorgestellt. Dieser Plan blieb in seinen Aussagen jedoch weitgehend vage. Zumindest teilweise, so scheint es, nutzt dieser erste Entwurf die Potenziale der Elbinsel nicht ausreichend aus.

Handelskammer und Wirtschaftsverein haben sich daher entschlossen, gemeinsam ein eigenes Konzept vorzustellen, mit dem die aus Sicht der Hamburger Wirtschaft mögliche und notwendige Entwicklung aufgezeigt wird. Die »Elbinsel«, wie der neue Stadtteil bestehend aus Wilhelmsburg, der Veddel und dem Kleinen Grasbrook besser heißen sollte, muss als ein großes Stadterweiterungsgebiet unserer Stadt im Rahmen des Projektes der

Wachsenden Stadt mit Priorität entwickelt werden.

Nach einer Analyse der bestehenden Situation der Elbinsel entlang der drei Wachstumsdimensionen formuliert dieses Positionspapier fünf Oberziele für die Entwicklung der Elbinsel, die ehrgeizig, aber – entsprechenden politischen Willen vorausgesetzt – realistisch sind. Im Hauptteil zeigt das Papier auf, was zu tun ist, um die Elbinsel so zu positionieren, dass sie ein tragender Baustein für das Projekt Wachsende Stadt wird. Es werden konkrete Handlungsmaßnahmen in allen drei Wachstumsdimensionen vorgestellt. Ein Rahmenplan führt die räumlich verortenden Handlungsvorschläge zusammen und zeigt auf, wie die einzelnen Maßnahmen ineinander greifen sollen. Schließlich wird dargestellt, welche Schritte für die Umsetzung des Konzeptes notwendig sind und in welchen zeitlichen Abläufen die Entwicklung der Elbinsel vorangetrieben werden kann.

Das Planungsgebiet »Elbinsel« heute (2004)



Fläche: 3.470 ha

Grafik: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Handelskammer Hamburg (2004)

B. Ausgangslage

I. Geschichte

Aus mehreren kleinen Elbinseln entstanden war das heutige Gebiet von Wilhelmsburg über Jahrhunderte vom Wasser und von der Landwirtschaft geprägt. Während sich Hamburg im 19. Jahrhundert bereits in der Entwicklung zu einem der bedeutendsten Welthäfen befand, war Wilhelmsburg noch die größte preußische Landgemeinde. Aufgrund der geografisch günstigen Lage zum Hafen entwickelte sich Wilhelmsburg zu einem wichtigen Industrie- und Wohnstandort. Ein erster Meilenstein war hierfür 1889 der Bau der Hamburger Wollkämmerei, die schon 1890 etwa 1.000 Beschäftigte hatte. Fast die Hälfte davon waren Frauen, viele von ihnen aus den Ostprovinzen Westpreußen und Posen des deutschen Reichs eingewandert. 1890 entwickelten die Gebrüder Vering, Ingenieure und Bauinvestoren aus Hannover, 250 Hektar Wilhelmsburger Land durch Aufhöhung zu sturmflutsicheren Flächen. Sie erschlossen ihr Bauland mit Zufahrtsstraßen und Kanälen, um es dann an Industriebetriebe weiterzuverkaufen.

Noch 1875 war Wilhelmsburg eine kleine Inselgemeinde hinter den Deichen, in der 4.300 Menschen, vorwiegend Milch- und Gemüsebauern lebten. 30 Jahre später mussten bereits gut 22.000 Einwohner mit dem Lebensnotwendigen versorgt werden. Die Hafen- und Fabrikarbeiter versorgten sich zunächst bei den alteingesessenen Bauern und Fischern mit Lebensmitteln. Aus diesen Hof- und Direktverkaufsstellen entwickelten sich nach und nach die ersten Lebensmittelgeschäfte.

Als nach dem Ende der Cholera-Epidemie im Jahre 1892 in Hamburg mit der Sanierung der engen Höfe und Straßen in den Stadtvierteln um den Hafen begonnen wurde, stieg die Nachfrage nach Wohnungen in Wilhelmsburg. Ab 1903 wurde das Reiherstiegviertel für Investoren, die in den Wohnungsbau investierten, attraktiv gemacht. Neben kleinen privaten Baufirmen, die mit der Wilhelmsburger Stadtentwicklung wuchsen und

groß wurden, nahmen auch verschiedene Genossenschaften in diesem Gebiet ihre Bautätigkeit auf. In dieser Zeit wurde Hamburg zum bedeutendsten Auswandererhafen auf dem Kontinent. Auf der Veddel entstand eine Auswandererstadt, die als Durchgangstation eine hohe Zahl an Ausländern beherbergte, die eine neue Existenz in den Vereinigten Staaten suchten. Der Bedarf an Arbeitskräften in der aufblühenden Industrie konnte damals weder vor Ort noch im Umland befriedigt werden. Aus diesem Grund wurden vorwiegend in Ostdeutschland und Polen Arbeiter für die Industrie angeworben. 1920 lebten bereits mehr als 30.000 Menschen auf der Elbinsel. Im Dritten Reich nahm die Einwohnerzahl noch einmal um mehr als 10.000 Menschen zu. In der Nachkriegszeit fanden viele Menschen aufgrund des weitgehend durch Bombenangriffe unbewohnbaren Gebäudebestands Notunterkünfte in Kleingartenhütten.

Die Sturmflut im Jahre 1962 stellt eine entscheidende Zäsur für die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung dar. Von den 6.800 Menschen, die im Zuge der Flutkatastrophe evakuiert werden mussten, kehrten viele nicht an ihren früheren Wohnort zurück. Der Senatsentscheid von 1967, der eine Erweiterung der Hafen- und industriellen Nutzung im Norden und Westen des Stadtteils vorsah, löste eine Abwanderungswelle der Bevölkerung aus. Die seit dieser Zeit anhaltenden Bevölkerungsverluste betrafen in erster Linie Wilhelmsburger deutscher Abstammung. Ein Teil der Bevölkerung wich in die neu erbaute Großsiedlung Kirchdorf-Süd aus. In die vernachlässigte Bausubstanz zogen hauptsächlich Arbeitsimmigranten und deren Familien.

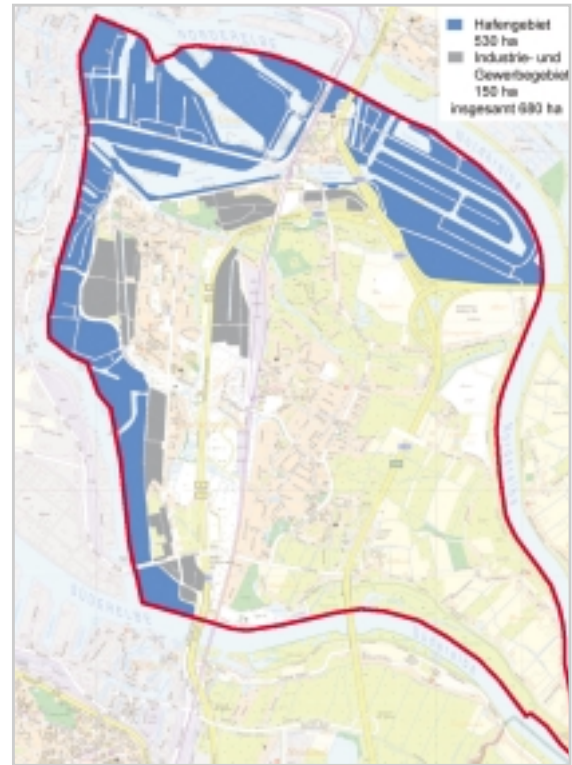
Seit Ende der 1970er Jahre sind administrative Revitalisierungsversuche auf der Elbinsel eingeleitet worden. Stadterneuerungsmaßnahmen werden seit 1985 in verschiedenen Bereichen durchgeführt, ohne dass die negative Imagebildung damit verhindert werden konnte.

II. Wertschöpfung

Auf der Elbinsel schlägt seit langer Zeit das Herz der Industrie und der Hafenwirtschaft Hamburgs. Um den hieraus resultierenden Anforderungen zu genügen, wurde das ganze Gebiet infrastrukturell auf einem hohen Niveau entwickelt. Die Elbinsel ist an überregionale Verkehrswege wie die Autobahn A1 und A255 im Osten und über die Köhlbrandbrücke an die Autobahn A7 im Westen angebunden. Die Bundesstraße B4/75 (Wilhelmshurger Reichsstraße) und mehrere Fern- und S-Bahntrassen verlaufen von Nord nach Süd durch die Mitte der Elbinsel. Die Straßenprofile sind für den Wirtschaftsverkehr zumeist ausreichend dimensioniert. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist aber nach Aussage der anliegenden Unternehmen teilweise nicht ausreichend, um die heutigen Verkehrsmengen zu bewältigen.¹

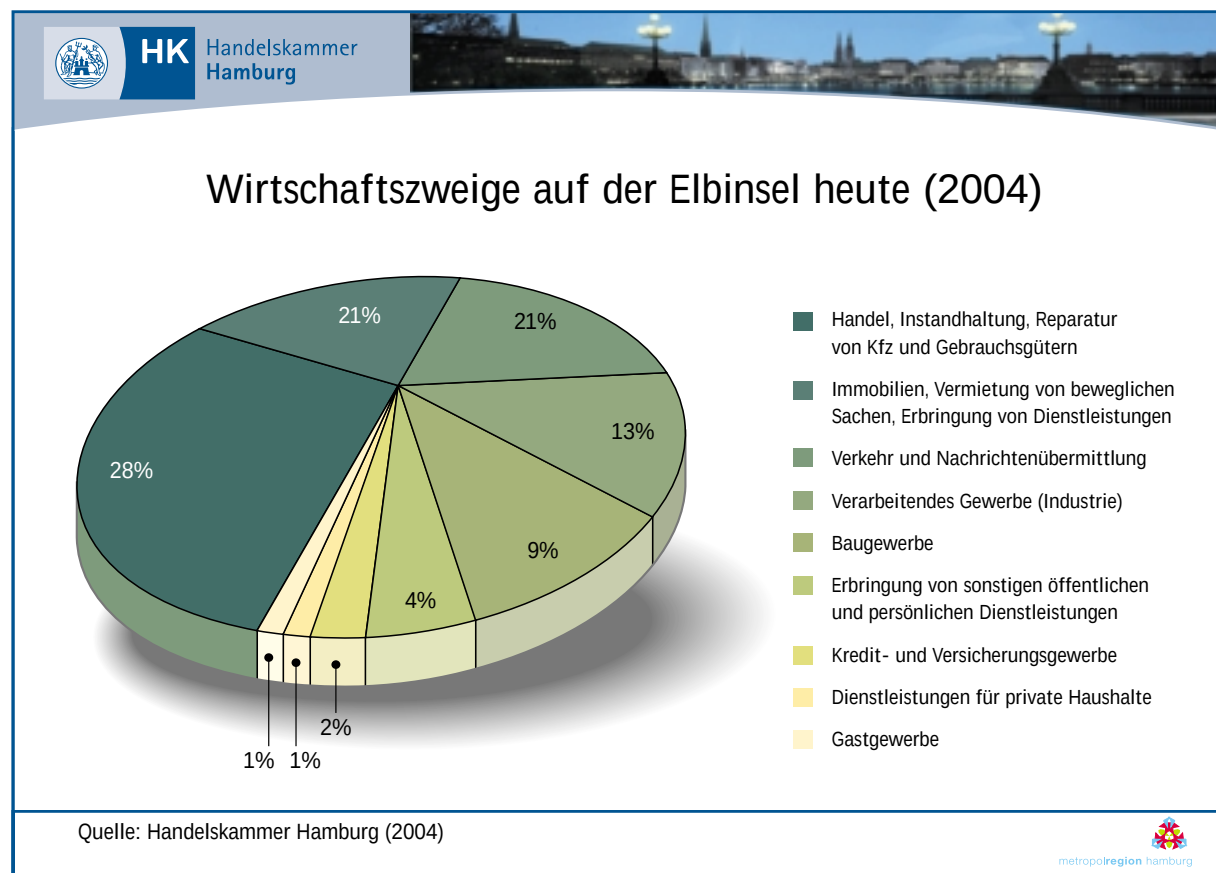
Von den 680 Hektar Industrie- und Gewerbeflächen liegen 530 Hektar innerhalb des Hafengebiets und unterliegen dem Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG).

Industrie-, Gewerbe- und Hafengebiete (2004)



Grafik: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Handelskammer Hamburg (2004)

¹ Handelskammer Hamburg (2004), eigene Untersuchungen



Die Grafik auf Seite 9 (unten) stellt die heutige Wirtschaftsstruktur der Elbinsel dar. Im Vergleich zu Hamburg sind hier insbesondere die Wirtschaftszweige »Handel, Instandhaltung, Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern«, »Immobilien, Vermietung von beweglichen Sachen und Erbringung von Dienstleistungen« und »Verkehr und Nachrichten« überproportional vertreten. Dies hängt wesentlich mit der engen parallelen Entwicklung von Hafen und Elbinsel zusammen. Ein weiterer bedeutender Wirtschaftszweig ist das »Verarbeitende Gewerbe (Industrie)«.

Firmenbeispiele

Im »Verarbeitenden Gewerbe« ist die Norddeutsche Affinerie AG (NA), Europas größter Kupferproduzent und zudem der weltgrößte Kupferrecycler, auf der Peute im Stadtteil Veddel mit über 2.000 Beschäftigten der größte Arbeitgeber.



Norddeutsche Affinerie AG (NA)

Mit 1.050 Beschäftigten ist im Wirtschaftszweig »Erbringung von Dienstleistungen« die GHS Gesamthafenbetriebsgesellschaft mbH größter Arbeitgeber. Die Beschäftigten arbeiten überwiegend im Hafen. Im Wirtschaftszweig »Verkehr und Nachrichtenübermittlung« beschäftigt Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG rund 600 Personen am Reiherstieg. Die Firma Mankiewicz Gebr. & Co (GmbH & Co. KG), ein Hersteller hochwertiger Beschichtungstoffe ist mit 400 Beschäftigten auf der Elbinsel ansässig. Ebenfalls im Wirtschaftszweig »Verarbeitendes Gewerbe« hat die Firma Merkel Freudenberg Fluidtechnik GmbH, Hersteller von Gummiwaren, etwa 400 Beschäftigte.



Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG



Mankiewicz Gebr. & Co (GmbH & Co. KG)

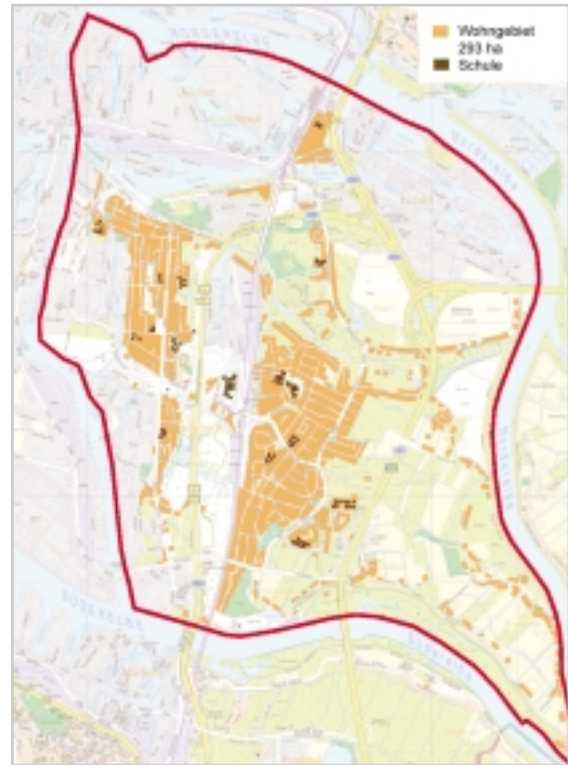


Hans E. H. Puhst GmbH & Co. KG

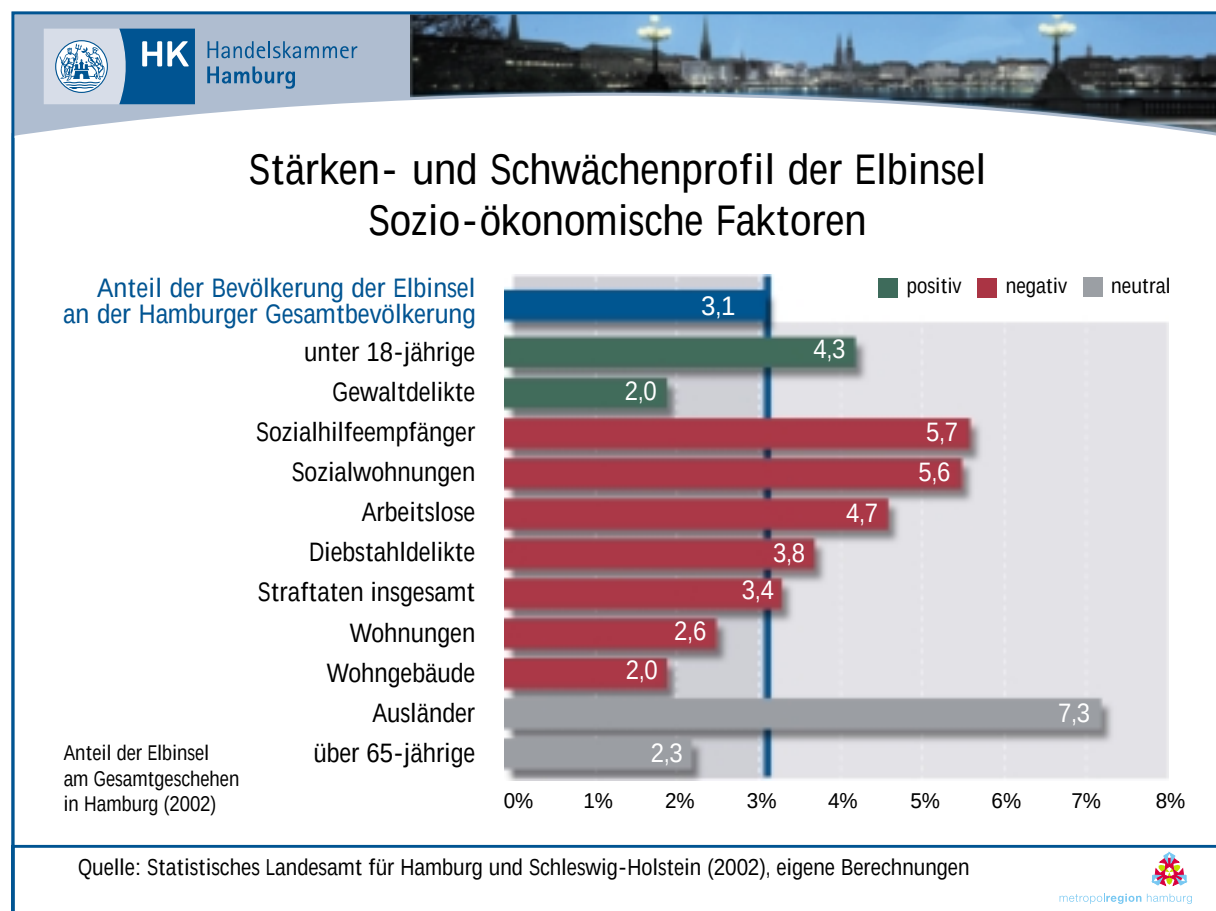
III. Bevölkerung

Schon in der ersten Phase der Wilhelmsburger Stadtentwicklung vor mehr als einhundert Jahren waren die Elbinseln ein »Zuwanderungsort«, dessen Bevölkerungszuwachs sich sowohl aus Binnenwanderung (Hamburg) als auch durch Zuwanderung ergab (siehe Grafik, S. 12). In Folge des Strukturwandels der letzten Jahrzehnte und einer auf den sozialen Wohnungsbau ausgerichteten Wohnungsbaupolitik hat sich, unabhängig von den geografischen Standortmerkmalen, die Zusammensetzung der Bevölkerung in weiten Teilen der Elbinsel prekär entmischt. Wilhelmsburg und Veddel sind heute so genannte »sozial schwache« Stadtteile mit einem überdurchschnittlich hohen Arbeitslosenanteil (Wilhelmsburg 10,7 Prozent, Veddel 12,9 Prozent). Obwohl der Anteil der Elbinsel an der Gesamtbevölkerung Hamburgs lediglich 3,1 Prozent beträgt, leben hier 4,7 Prozent aller Arbeitslosen und 5,7 Prozent aller Sozialhilfeempfänger der Stadt.

Die Wohngebiete der Elbinsel heute (2004)



Grafik: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Handelskammer Hamburg (2004)



Der Anteil der ausländischen Bewohner liegt auf der Elbinsel insgesamt bei 37 Prozent (Wilhelmsburg 34 Prozent, Veddel 60 Prozent). Das heißt, dass 7,3 Prozent aller ausländischen Bewohner Hamburgs auf der Elbinsel leben (siehe Grafik, S. 11)².

Das aktuelle Image der Elbinsel ist deutlich verbesserungsfähig. Von einem »anziehenden« und für weite Teile der Hamburger Bevölkerung attraktiven Stadtteil kann zurzeit nicht die Rede sein.

Bevölkerungsentwicklung

Im April 2004 lebten 1.738.000 Hamburgerinnen und Hamburger in der Stadt, die höchste Einwohnerzahl seit 1974. Allein in den Jahren 2001 und 2002 stieg die Einwohnerzahl Hamburgs um 13.400 Personen. Ursächlich hierfür ist die positive Bilanz der Fernwanderungen.

Die Zahl der Bewohner der Elbinsel fiel zwischen 1996 (52.000) und 2000 (50.000) um 3 Prozent, lag Ende 2002 aber wieder bei

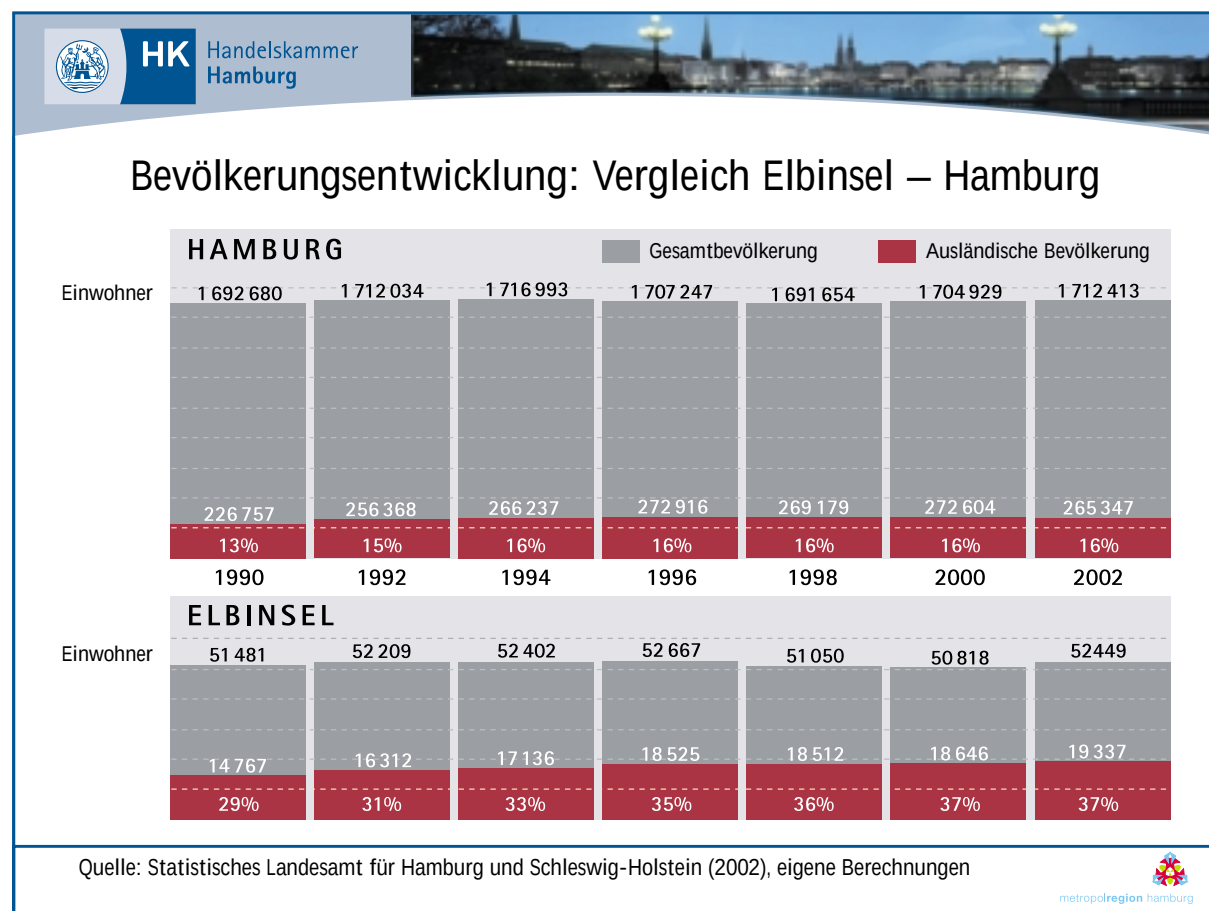
52.000. Damit stellt die Elbinsel heute rund 3,1 Prozent der Hamburger Bevölkerung (siehe Grafik, S. 11).



Jugendliche an einem Kiosk im Reiherstiegviertel

Die nach wie vor unausgewogene Bevölkerungsstruktur und das niedrige Bildungsniveau (siehe Grafik, S. 13) tragen dazu bei, dass Familien häufig vor der Einschulung ihrer Kinder den Stadtteil verlassen.

² Handelskammer Hamburg (2004), eigene Untersuchungen



Hamburgs ausländische Bevölkerung

In Hamburg sind 255.000 Ausländerinnen und Ausländer gemeldet. Knapp ein Viertel besitzt die türkische Staatsangehörigkeit. Die Zahl der Türiinnen und Türi ist seit Mitte der 1990er Jahre stark rüclläufig, hierbei sind aber die hohen Einbürgerungszahlen zu beachten: Allein in den vergangenen drei Jahren nahmen 8.000 Türi die deutsche Staatsangehörigkeit an. Auf der Elbinsel besitzen von 19.000 Ausländern knapp die Hälfte die türkische Staatsangehörigkeit³. Damit ist die Elbinsel der bedeutendste Wohnstandort für die türkische Gemeinde in Hamburg.

Wohn- und Schulsituation

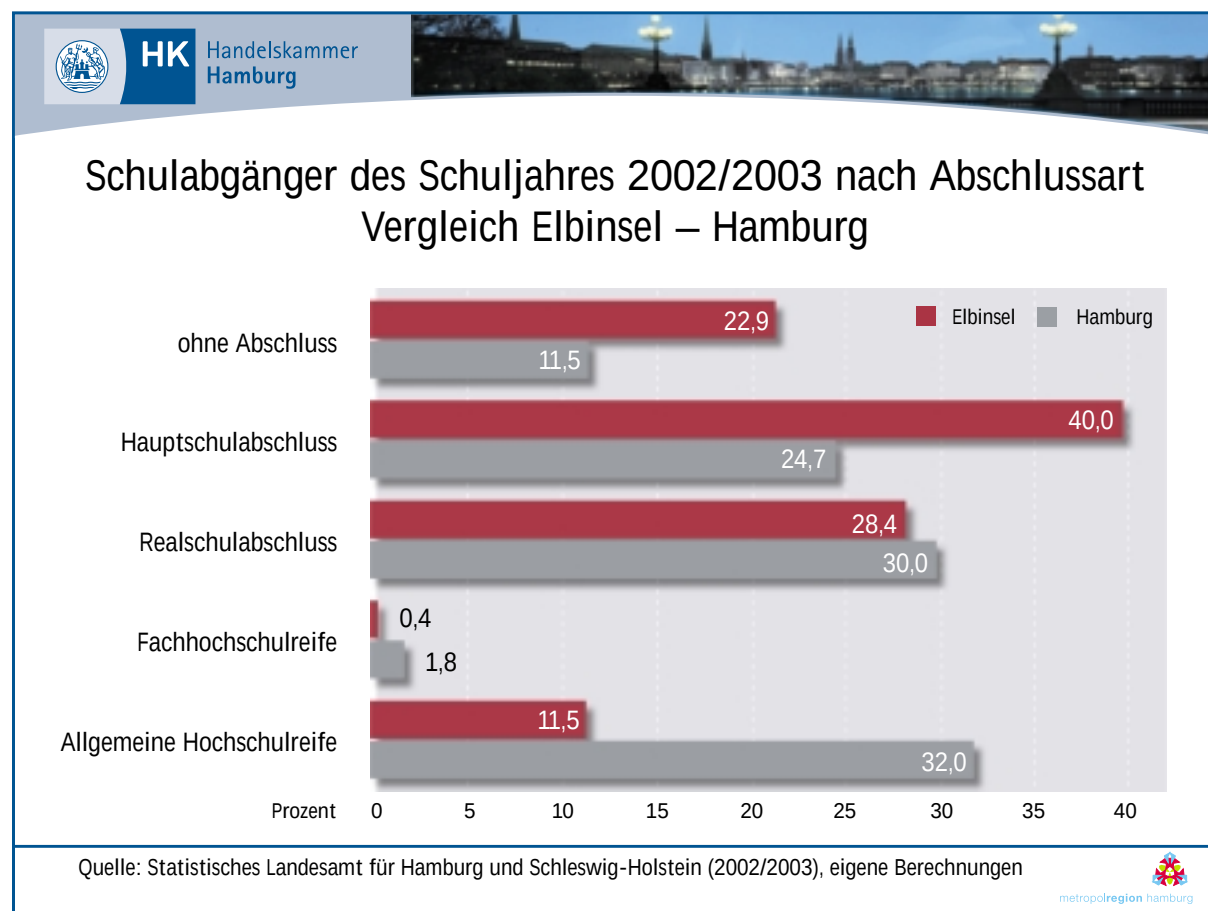
Auf der Elbinsel befinden sich 4.500 Wohngebäude mit 22.500 Wohnungen. Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 65 Quadratmeter⁴. Im Mittel leben 2,3 Menschen in jeder Wohnung. Im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt (2,0) sind dies überproportional viele. Ein Grund hierfür ist die große Kinderzahl der ansässigen Migranten.

Der Anteil an sozialem Wohnungsbau ist mit 38 Prozent sehr hoch. Im Gegensatz dazu ist der Anteil an Eigentümerwohneinheiten an der Wohnfläche mit 6 Prozent äußerst niedrig⁵. Die Grafik auf Seite 14 zeigt, dass der Anteil der Kindergärten, Grundschulen und weiterführenden Schulen der Elbinsel am Gesamtgeschehen in Hamburg im Bezug zum Bevölkerungsanteil der unter 18-jährigen (4,3 Prozent) der Elbinsel gering ausfällt.

Nur an zwei der weiterführenden Schulen besteht die Möglichkeit, die Allgemeine Hochschulreife zu erlangen. Ein Viertel aller Schüler auf der Elbinsel verlässt die Schule ohne einen Abschluss. Der Hauptschulabschluss ist mit 40 Prozent der dominierende Schulabschluss. Lediglich etwa 10 Prozent der Schüler der Elbinsel erlangen die Allgemeine Hochschulreife.

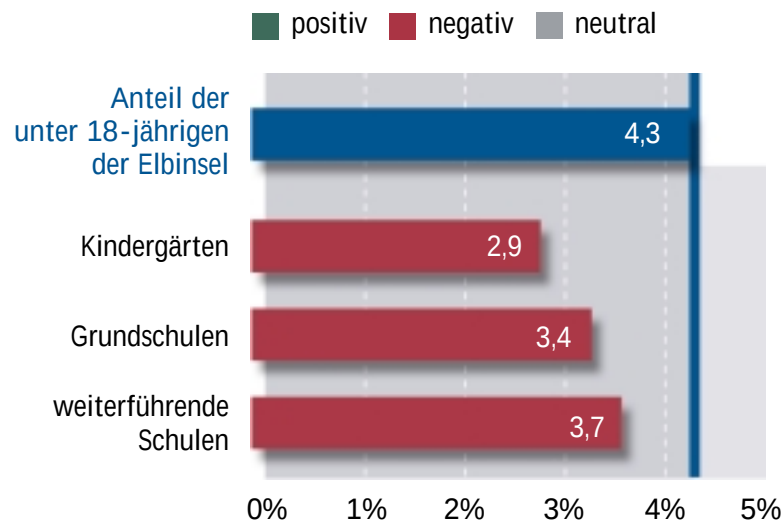
³ Auszug aus dem Melderegister der FHH, Staatsangehörigkeit (2002).

^{4/5} Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2002), eigene Berechnungen





Anteil der Elbinsel am Gesamtgeschehen in Hamburg (2002)



Quelle: Statistisches Landesamt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2002), eigene Berechnungen

Struktur der vorhandenen Wohngebiete

Der Stadtteil Veddel ist durch die in den 1920er Jahren entstandenen Backsteinbauten geprägt, die eine hohe architektonische und städtebauliche Qualität besitzen. Die Bausubstanz ist jedoch in Teilen vernachlässigt. Im östlich gelegenen Kirchdorf befinden sich darüber hinaus noch reetgedeckte Bauernhäuser, die zum Teil aus dem 19. Jahrhundert stammen, und Einfamilienhäuser mit großen Gärten. Unweit dieser eher ländlichen Idylle wurden Mitte der 1970er Jahre Hochhäuser errichtet. In Anlehnung an das Märkische Viertel in Berlin wurde das Großwohnprojekt Kirchdorf-Süd nahe der A1 realisiert, immerhin als letztes Projekt dieser Art in Hamburg. Soziale Probleme waren programmiert bei nahezu 6.000 Bewohnern.

Das Wohnquartier an der Georg-Wilhelm-Straße zeichnet sich durch eine schlechte Raumbildung und Instandhaltung der vorhandenen Bausubstanz aus. Im Reiherstiegviertel im Nordwesten der Elbinsel sind dagegen sogar Altbauten wie in Eppendorf vor-

handen. Häuser mit Stuck und verzierten Hauseingängen überstanden die Sturmflut von 1962 und wurden saniert. Eine Neubausiedlung auf der Fläche eines ehemaligen Freibades in der Zeidlerstraße ist ein erster Schritt zu attraktivem Wohnungsneubau. Im Norden des Reiherstiegviertels werden Häuser saniert und Baulücken geschlossen. Auch Baugemeinschaften⁶ finden bereits im Reiherstiegviertel ihren Standort.



Hochhaussiedlung in Kirchdorf-Süd

⁶ Eine Baugemeinschaft ist ein rechtlicher Zusammenschluss von Bauwilligen, die ein Bauprojekt realisieren und aktiv mitgestalten.

IV. Lebensqualität

Neben den Grundfaktoren der Lebensqualität wie beispielsweise ein funktionierender Arbeitsmarkt, nachfragegerechte Wohnungsangebote und eine ausreichende Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur sind so genannte »weiche« Faktoren für eine nachhaltige Attraktivität des Standortes von hoher Bedeutung. Diese sind vor allem die Umweltsituation, das Sport-, Freizeit- und Kulturangebot, das Stadtbild, die innere Sicherheit, die Sauberkeit sowie die Qualität der Schulen.

Obwohl sich die Elbinsel durch eine topographische Vielfalt und Nähe zur Innenstadt auszeichnet, ist sie im Laufe der Jahre durch die Barrierewirkung der großflächigen Hafenschlagsanlagen und Verkehrswege in eine Randlage geraten. Der Senatsentscheid über den Ausbau des Hafens, im Anschluss an die Flutkatastrophe von 1962 (vgl. Kapitel C. I), löste eine große Abwanderungswelle unter der deutschstämmigen Bevölkerung aus.

Massiver sozialer Wohnungsbau und geringe Mietpreise führten zu einem verstärkten Zuzug ausländischer Bevölkerung. Die Elbinsel wandelte sich in der öffentlichen Wahrnehmung vom Hafen- und Arbeiterquartier zu einem Ort sozialer Brennpunkte. Die sozialen Auswirkungen dieser Situation zeigen sich im gesamten Stadtbild – insbesondere aber an den Schulen. Eine effektive Schulbildung wird dadurch erschwert, dass viele der Kinder die deutsche Sprache nicht ausreichend verstehen und sprechen⁷. Hochhaussiedlungen mit hoher Bewohnerdichte erschweren die soziale Bindung der Bewohner mit ihrem Stadtteil. Die geringe Identifikation vieler Bewohner mit ihrem Stadtteil spiegelt sich auch im negativen Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes wider. Weite Bereiche geben ein Bild der Unordnung und Verwahrlosung⁸. Entgegen des verbreitenden Images liegen die Gewaltdelikte auf der Elbinsel (2,0 Prozent) aber unterhalb des Durchschnitts in Hamburg (siehe Grafik, S. 11).

⁷ Behörde für Bildung und Sport (2004)

⁸ Handelskammer Hamburg, eigene Untersuchungen (2004)



Leerstand im Reihertstiegviertel

Die Attraktionen der Elbinsel liegen weit verstreut und sind oft noch zu wenig bekannt. Zu ihnen zählen die restaurierte Windmühle »Johanna« (Nr. 44 im Rahmenplan), das »Amtshaus« mit dem Heimatmuseum, die Kreuzkirche Kirchdorf und der alte Leuchtturm an der Bunthäuser Spitze.



Bürgerhaus Wilhelmsburg

Zentren der Stadtteilkultur sind das Bürgerhaus (Nr. 49) und das Kommunikationszentrum Honigfabrik (Nr. 55). Idyllische Orte sind an den Uferlagen der Süderelbe und am Naturschutzgebiet (NSG) Heuckenlock zu finden.



Strand an der Süderelbe am NSG Heuckenlock



Windmühle »Johanna«

Wilhelmsburg ist zugleich ein enorm agiler Stadtteil. Zahlreiche Bemühungen der Bewohner zur Imageaufwertung und Erhöhung der Lebensqualität sind in unterschiedlichen Netzwerken und auf Quartiersebene ange laufen und haben für die kleinteilige Stadtentwicklung bisher einen wichtigen Beitrag



Kommunikationszentrum Honigfabrik

leisten können. Um diese Bemühungen vor dem Hintergrund der angestrebten, übergeordneten Zielsetzungen zusammen zu führen, besteht der Bedarf eines gesamtstädttebaulichen Konzeptes für die Elbinsel mit entsprechend ausgestalteten Handlungsfeldern.

V. Bewertung des Standortes durch die Handelskammer

1. Planerischer Handlungsbedarf

Die Wirtschaftsstruktur der Elbinsel setzt sich aus großen Hafen- und Industriebetrieben und zahlreichen kleinen Gewerbebetrieben zusammen. Dadurch entspricht das Erscheinungsbild der Industrie- und Gewerbeflächen in Teilen nicht den hohen gestalterischen Anforderungen, die Architekten und Stadtplaner vielfach verordnen wollen. Die Gestaltung der Grundstücke und Gebäude in diesen Gebieten, muss sich aber vorrangig nach der möglichst effizienten Organisation der Betriebsabläufe richten. Handlungsbedarf ergibt sich nur dort, wo die weitaus überwiegende Zahl der Unternehmen einer gewerblichen Nachbarschaft in der Ausübung ihres Geschäftszweckes von einigen wenigen Unternehmen stark eingeschränkt ist. Verstreut liegende Brach- und Konversionsflächen können insbesondere dann für die umliegenden Betriebe zum Problem werden, wenn sie verwahrlosen und verwildern.



Brache am Reiherstieg

Dort wo Güterverkehr und Wohnnutzung nicht hinreichend getrennt werden können, ergeben sich Nutzungskonflikte, die aber nur teilweise abgemildert werden können. Der Stadtteil ist vielfältig an überregionale Verkehrswege (B4/75, Bahnlinie und A1/A7) angebunden. Diese bilden jedoch auch eine Zäsur, die aufgrund der mangelnden Überquerungsmöglichkeiten noch verstärkt wird. Zudem sind Fahrradwege, wenn vorhanden, kaum untereinander vernetzt.

Die in Teilen schlechte Bausubstanz, die einseitige Wohnungsbaupolitik – hoher Anteil an sozialem Wohnungsbau – und der hohe Instandsetzungsbedarf führen zu einer deutlichen Entmischung der Bevölkerungsstruktur. Die Stadtteile Wilhelmsburg und Veddel sind als soziale Brennpunkte bekannt und dadurch mit einem negativen Image behaftet.

Die Einzelhandelsangebote verteilen sich auf zwei Quartiere, die deutliche Defizite aufweisen. Am S-Bahnhof Wilhelmsburg nördlich der Neuenfelder Straße sind in einem Supermarkt und in der angrenzenden eingeschossigen Bebauung bis zum Berta-Kröger-Platz hauptsächlich Sortimente des mittleren und unteren Preissegments vertreten. Im Reiherstiegviertel prägen Sonnenstudios, Kioske und Spielhallen das Erscheinungsbild der Einkaufsstraßen. Hier sind insbesondere Lebensmittel-Vollsortimenter und innenstadtypische Sortimente, wie z. B. Unterhaltungselektronik nur durch wenige Anbieter vertreten (siehe Grafik, S. 18). Das Gastronomieangebot ist vergleichsweise gering ausgeprägt.

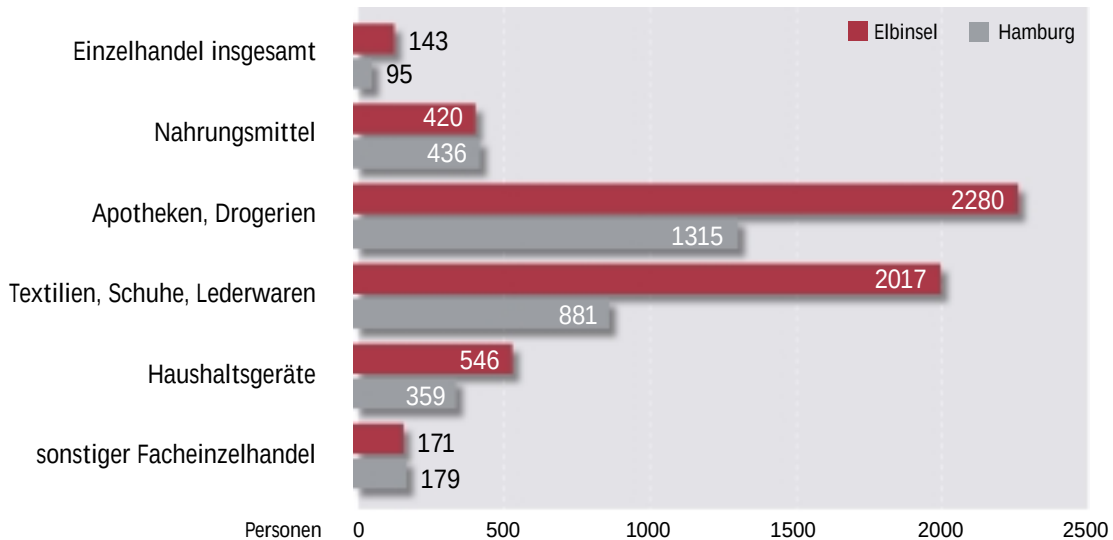


Einzelhandelsstruktur im Reiherstiegviertel

Die vorhandenen Wohngebiete zeichnen sich durch schlechte Qualität ihrer öffentlichen Räume aus. Zwischen Mehrfamilienhäusern erzeugen die nur als Verbindungsgrün fungierenden Flächen keine Aufenthaltsqualität.



Einwohner je Einzelhandelsgeschäft Vergleich Elbinsel – Hamburg



Quelle: Handelskammer Hamburg (2004), eigene Berechnungen



Georg-Wilhelm-Straße: Grünflächen nur als Abstandsgrün

Das Qualifikations- und Bildungsniveau der Bevölkerung ist relativ niedrig (siehe Grafik, S. 13). Es führt zur deutlichen Verschlechterung der Qualität an den Schulen. Die Chancen der Jugendlichen, sich auf dem Arbeitsmarkt positionieren zu können, verschlechtern sich dadurch weiter. Die Bewohner der Veddel und von Wilhelmsburg haben kaum positive Identifikationsmöglichkeiten mit ihrem Stadtteil.

Es gibt nur wenige Anziehungspunkte und Impulse, die die Lebensqualität erhöhen. Die attraktiven Wasserstandorte an der Wilhelmsburger Dove-Elbe sind kaum erlebbar, da sie fast vollständig durch Kleingartenvereine, die sich zum Teil durch hohe Hecken und Zäune abschirmen, belegt sind.



Aßmannkanal: Kleingartenvereine auf den hochwertigen Flächen an den Uferlagen

2. Chancen und Potenziale

Die Elbinsel bietet die einmalige Chance, das Wachsen der Stadt in ihrem Innenbereich statt im suburbanen Raum zu ermöglichen. In unmittelbarer Nähe zur City, Elbe und Hafen-City sind Brach-, Konversions- und untergenutzte Flächen als großes Potenzial für Bauflächen vorhanden. Die Ausweisung neuer Wohn-, Gewerbe- und Industrieflächen und die Schaffung von Nutzungsangeboten kann hier realisiert werden. Funktionsfähige Industrie- und Gewerbestandorte sind neben der florierenden Hafenwirtschaft Bestandteile der gemischten Struktur. Die Elbinsel zeichnet sich zudem durch eine gute Infrastruktur aus. So sind die Verkehrswege und die Ver- und Entsorgungssysteme unter der Voraussetzung eines Ausbaus der Knotenpunkte noch höher auslastbar. Daher kann die Erschließung neuer Baugebiete äußerst kostengünstig erfolgen.

Auch die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz ist gut, da mehrfach Anschlüsse an alle Fernverkehrsträger vorhanden sind. Hierdurch wird die Elbinsel insbesondere für Industrie- und Logistikunternehmen zu einem höchst attraktiven Standort. Durch eine neue Elbbrücke zwischen Baakenhöft und Kleiner Grasbrook kann die hervorragende Lagequalität noch besser in Wert gesetzt werden.

Die zumeist kleinteilige städtebauliche Struktur in den Wohngebieten weist sich durch Standorte mit hohem Grünflächenanteil aus. Kanäle und Nebenflüsse der Elbe durchziehen die Insel und erzeugen eine hohe Standortqualität. Neben der zentralen Lage liegt der Stadtteil in der Nähe des Landschaftsraumes Moorwerder. Ein weiteres Standortmerkmal ist die Nähe zu Bildungseinrichtungen wie der Technischen Universität Hamburg-Harburg.



Wilhelmsburger Dove-Elbe

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels in Deutschland wird das Thema Zuwanderung eine neue, positive Entwicklung erfahren. Nicht zuletzt deshalb sollte der hohe Anteil an internationaler Bevölkerung als Chance begriffen werden, die es gilt, für die positive Entwicklung der Elbinsel zu nutzen. Auch der hohe Anteil an Kindern und Jugendlichen ist positiv zu sehen. Es muss gelten, die Potenziale der Kinder und Jugendlichen zu wecken und nicht – wie es heute teilweise der Fall ist – deren destruktive Kräfte.

C. Konzept der Handelskammer

I. Ziele für die Elbinsel

1. Die Elbinsel als großes Stadt-erweiterungsgebiet positionieren

Die zentrale Lage der Elbinsel und ihre großen Flächenpotenziale bieten die einzigartige Chance, die städtebauliche Entwicklung innerhalb der Stadtgrenzen zu fördern und nicht in den suburbanen Raum ausweichen zu müssen. Die Elbinsel befindet sich in der Lage eines Scharniers zwischen den verdichteten Stadtbereichen der Hamburger City und des Harburger Bezirkszentrums. Diese zentrale Lage des Stadtteils und seine enge Verknüpfung mit dem Wasser bieten eine hervorragende Ausgangssituation für eine städtebauliche Verdichtung und die Ausweisung neuer Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete. Daher sollte die Elbinsel im Rahmen des Leitbildes der Wachsenden Stadt als großes Stadterweiterungsgebiet mit Priorität entwickelt werden. Dafür ist ein Rahmenplan aufzustellen, der die Grundzüge der Entwicklung für einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren festlegt, aber genug Flexibilität für künftige, heute nicht abschätzbare Anforderungen lässt.

2. Die Elbinsel als Standort für Industrie- und Logistikunternehmen stärken

Die hervorragend erschlossenen Industrie- und Gewerbestandorte gilt es weiter zu entwickeln. Durch die Ausweisung neuer attraktiver Industrie- und Gewerbeflächen sollen sowohl den auf der Elbinsel ansässigen Unternehmen mit Erweiterungsbedarf, als auch Unternehmen, die einen Standort in der Metropolregion suchen, Flächen angeboten werden. Insgesamt ist eine Vergrößerung der Gewerbeflächen um mindestens 25 Prozent anzustreben und möglich. An den neu ausgewiesenen Flächen sollte die Industrie einen Anteil von mindestens einem Drittel haben.

Neue Gewerbegebiete sollten möglichst in den Randbereichen der bevölkerungsreichen, grünen Mitte ausgewiesen werden. Im Westen ist dabei besonders auf eine Abschirm-

wirkung gegenüber dem emissionsintensiven Hafenbetrieb zu achten.

Dabei kann – wie in Kapitel C. III. 1 nachgewiesen wird – die bauliche Ausgestaltung so erfolgen, dass sie möglichst hohe Schutzwirkungen gegenüber Emissionen beispielsweise des Verkehrs entfaltet. In den Quartieren soll die vorhandene Infrastruktur weiterentwickelt und dort, wo die Interessen der weit überwiegenden Mehrheit der ansässigen Unternehmen es erfordern, die vorhandene Baustruktur gestalterisch aufgewertet werden.

3. Die Elbinsel zum attraktiven Wohnstandort insbesondere für Familien entwickeln

Lagegunst und Flächenpotenzial bieten die Chance, die Bevölkerung auf der Elbinsel nahezu zu verdoppeln. Nur durch einen Zuwachs in dieser Dimension kann das Image als Wohnstandort gedreht und zugleich die Bevölkerungsstruktur nachhaltig stabilisiert werden. Die vorhandenen Flächenpotenziale an qualitativ hochwertigen Uferlagen bieten Möglichkeiten für neue, attraktive und familiengerechte Wohnformen. Die Nähe zur umgebenden Landschaft und das vergleichsweise niedrige Preisniveau sind günstige Rahmenbedingungen für den Erwerb von Wohneigentum für breite Bevölkerungsschichten. Die bestehenden Wohnquartiere müssen zudem verdichtet und baulich aufgewertet werden.

Hamburg hat einen großen Bedarf an attraktiven, aber zugleich günstigen Wohnbauflächen für junge Familien – die Elbinsel hat hierfür ein riesiges Potenzial. Deshalb sollte die Elbinsel primär zum attraktiven Standort für diese Zielgruppe entwickelt werden. Um tatsächlich Anziehungskraft auf junge Familien auszustrahlen, ist eine deutliche Verbesserung des schulischen Angebots unabdingbar. Zudem muss eine anforderungsgerechte Kinderbetreuung für Berufstätige sichergestellt werden. Sowohl das schulische als auch das Angebot der Kinderbetreuung sollte zunächst deutlich über dem durchschnittli-

chen Hamburger Niveau liegen, um die Attraktivität zusätzlich zu steigern.

4. Lebensqualität und Identifikation der Bewohner erhöhen

Auch mit Sonderprojekten aus den Bereichen Kultur, Sport und Erholung mit Alleinstellungsmerkmalen in Hamburg muss die Lebensqualität erhöht und die Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtteil gefördert werden. Über den Stadtteil hinaus sollen diese kulturellen und sportlichen Nutzungen Strahlkraft entfalten und von Hamburgern und Touristen genutzt werden. Die Grün- und Erholungsflächen müssen im Zusammenhang mit den Planungen der Internationalen Gartenschau und der Internationalen Bauausstellung 2013 ausgebaut und attraktiv gestaltet werden. Für die subjektive Wahrnehmung muss die Elbinsel sauber und sicher werden.

5. Nachhaltigen Imagewandel befördern

Das Zusammenspiel der Maßnahmen der Wachstumsdimensionen Wertschöpfung, Bevölkerung und Lebensqualität muss so gestaltet werden, dass ein nachhaltiger Imagewandel für die Elbinsel eingeleitet wird. Dieser muss durch ein gezieltes Marketing unterstützt werden. Großereignisse wie die Internationale Gartenschau (IGS) und Internationale Bauausstellung (IBA) 2013 müssen so positioniert werden, dass auch sie zu einem nachhaltigen Imagewandel beitragen. Wenn junge Familien dort ihren idealen Wohnstandort und ansiedlungsinteressierte Betriebe geeignete Standorte finden, wird sich das Image der Elbinsel zu einer lebenswerten Stadt im Herzen der Metropole wandeln – ein schönes Stück Hamburg. Als Standort für die IGS und IBA 2013 und weiterhin als potenzieller Austragungsort Olympischer Sommerspiele wird die Elbinsel in den kommenden Jahren zudem in der Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit bleiben. So wird das Image schrittweise mit neuen Inhalten positiv besetzt. Wenn alle Pkw-Halter stolz den von unserer Handelskammer entwickelten und dieser Veröffentlichung beigefügten Aufkleber (siehe Abbildung, S. 39 und Umschlagtasche) auf ihrem Auto zeigen, ist schon ein Anfang gemacht.

II. Rahmenplan

Der mit diesem Papier vorgelegte Rahmenplan zeigt die Entwicklungsmöglichkeiten für die Elbinsel in den drei Dimensionen der Wachsenden Stadt auf. Er führt die jeweiligen Bereiche in einem Gesamtwerk zusammen. Der Rahmenplan ist so konzipiert, dass die Flächenpotenziale für die Ausweisung neuer Bauflächen weitestgehend ausgeschöpft werden können. Berücksichtigt wird aber auch, dass der hohe Anteil an Grün- und Erholungsflächen weitestgehend gehalten werden kann. In einigen Bereichen können für diese Nutzung sogar zusätzliche Flächen erschlossen werden. Darüber hinaus schlägt der Rahmenplan auch Bereiche vor, die von einer weiteren städtischen Nutzung angenommen werden sollten (z. B. die Kulturlandschaften und Dorfentwicklungen in Moorwerder, östlich der Autobahn A1).

Der Rahmenplan ist auf eine Periode von 25 Jahren ausgerichtet. Diese bedingt zugleich eine hinreichende Flexibilität bei der Umsetzung, um sich künftigen Entwicklungen anpassen zu können. Einzelne Quartiere sollten im Rahmen städtebaulicher Wettbewerbe konkretisiert werden. Unverzichtbar ist jedoch, schnell eine kritische Masse neuer Wohnbauflächen auszuweisen, um den angestrebten Imagewechsel glaubhaft zu machen. In den folgenden Abschnitten werden die Vorschläge des Rahmenplans für die jeweiligen Handlungsfelder erläutert.

Der Rahmenplan für die Elbinsel liegt separat in der Tasche auf der hinteren inneren Umschlagseite.

III. Handlungsfeld Wertschöpfung

Die Elbinsel bietet attraktive Flächen, die für das im Rahmen der Wachsenden Stadt notwendige Wirtschaftswachstum gebraucht werden. Eine Schlüsselstellung für die Wachsende Stadt kommt einer starken industriellen Basis und der uneingeschränkten Funktionsfähigkeit des Hafens zu. Daher müssen die vorhandenen Hafen-, Industrie- und Gewerbestandorte nachhaltig gesichert werden. Zudem gilt es neue Flächen auch und beson-

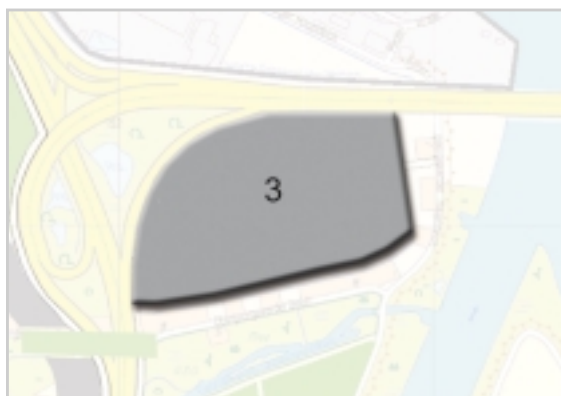
ders für industrielle Nutzung zu erschließen. Der Rahmenplan zeigt auf, wo dies sinnvoll ist. Die parzellenscharfe Verortung notwendiger Industriegebietsausweisungen muss Gegenstand entsprechender Bebauungsplan-Verfahren sein. Mit der Entwicklung der Flächen kann ein bedeutender Beitrag geleistet werden, dass Hamburg den notwendigen Paradigmenwechsel hin zu einer angebotsorientierten Gewerbeflächenpolitik einleiten kann⁹. Selbstverständlich müssen hierfür auch die Konversionsflächen entwickelt werden. Zudem stellt der Rahmenplan dar, welche Bedingungen in verkehrlicher Hinsicht für eine Entwicklung des Stadtteils besonders wichtig sind.

1. Standorte für Industrie- und Logistikunternehmen

Der Rahmenplan zeigt auf, wie die vorhandenen 680 Hektar Industrie- und Gewerbeflächen (siehe Grafik, S. 9) um bis zu 183 Hektar erweitert werden können. Dabei sollen die Flächen im Osten so ausgewiesen werden, dass die auf ihnen entstehende Neubebauung abschirmende Wirkung gegenüber den starken Emissionen der Autobahn A1 entfalten kann.

Für die im Flächennutzungsplan bereits als gewerbliche Bauflächen dargestellten Flächen von Obergeorgswerder hat der Senat bereits im Januar 2004 ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet. Ziel ist es, hier das Industrie- und Logistikzentrum Obergeorgs-

werder

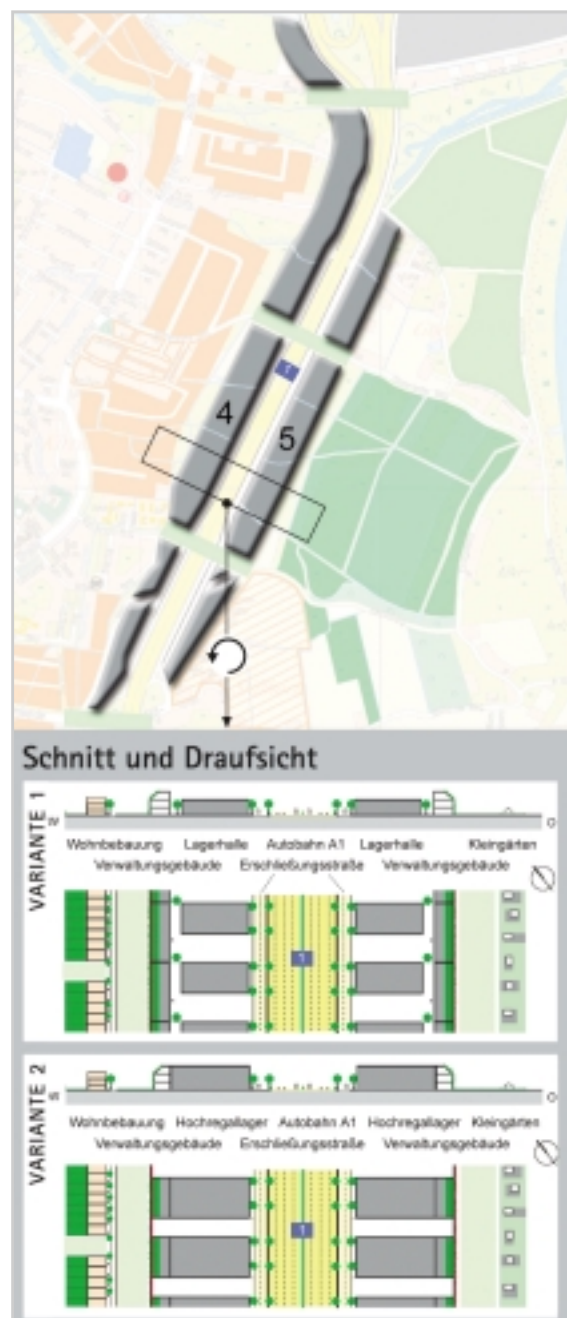


Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

⁹ vgl. Standpunkte-Papier »Metropole der Dynamik«, S. 71, Handelskammer Hamburg (2003)

werder (Nr. 3 im Rahmenplan) auf dem ehemaligen Spülfeld Obergeorgswerder mit einer Fläche von insgesamt 37 Hektar zu entwickeln. Der nördliche Teil sollte Industrieunternehmen, der südliche Teil Logistikunternehmen vorbehalten sein. Trotz seiner zentralen Lage ist dieses Gebiet aber nur auf Umwegen über die Peute zu erreichen. Über eine zusätzliche Erschließung im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Industrie- und Gewerbeparks entlang der A1 (siehe Grafik, S. 22) kann die Erreichbarkeit dieser Flächen wesentlich verbessert werden.

Industrie- und Gewerbepark 1A



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Beiderseits parallel zur Autobahn A1 ist ein 54 Hektar großes Industrie- und Gewerbegebiet 1A (Nr. 4 und 5) zu entwickeln. Um einen konfliktarmen Übergang zu den westlich davon neu zu errichtenden Wohnquartieren (siehe Grafik S. 31, [Nr. 18]) zu ermöglichen, sollte die westliche Flanke (Nr. 4) für gewerbliche Nutzung und die östliche (Nr. 5) für industriell-gewerbliche Nutzung ausgewiesen werden. Die Erschließungsstraßen können von der Abfahrt Stillhorn parallel entlang der Autobahn verlegt werden und sind auf der Höhe des Siedernfelder Weges durch eine Unterquerung der Autobahn miteinander zu verbinden. Die östlich der Autobahn A1 gelegene Straße sollte zusätzlich das Industrie- und Logistikzentrum Obergeorgswerder erschließen. Mit einem mehrgeschossigen zusammenhängenden Gebäuderiegel soll die Wohnbebauung im Westen und der Landschaftsraum im Osten vor Lärmimmissionen der Autobahn geschützt werden.

Auf diese Weise ermöglicht die gewerbliche Bebauung eine Erschließung zusätzlicher Wohnbauflächen und wertet auch die bereits bestehenden Wohnquartiere in diesem Bereich erheblich auf. Für die bauliche Ausgestaltung sollte ein Wettbewerb durchgeführt werden. Die Grafik auf Seite 22 zeigt schematisch, wie eine solche bauliche Struktur aussehen könnte.

Erläuterung

Die gewerbliche Bebauung entlang der Autobahn A1 soll so ausgestaltet werden, dass sie einen Lärmschutzriegel bildet. Dies kann dadurch gewährleistet werden, dass entweder die Bürotrakte oder die Hallenbauten in geschlossener Bauweise mit einer zwingenden Geschosshöhe erstellt werden. Wo eine geschlossene gewerbliche Bebauung und eine zwingende Geschosshöhe aus betrieblichen Gründen nicht sinnvoll ist, sollte die westliche Baulinie der westlichen Flanke und die östliche Baulinie der östlichen Flanke durch Lärmschutzwände dargestellt werden (siehe Grafik, S. 22). Auf diese Weise werden die bestehenden und die neuen

Wohngebiete in Kirchdorf und in Hövelsdorf wirksam gegenüber den Lärmemissionen geschützt. Zugleich bekommt Hamburg entlang der Autobahn A1 ein neues Stadttor, welches die wirtschaftliche Prosperität unserer Stadt symbolisiert. Die hier angesiedelten Unternehmen können die exponierte Lage zudem für ihre Unternehmenspräsentation nutzen.

Die Arbeitswelten am Reiherstieg (Nr. 13), ein Standort für Industrie- und Gewerbenutzung östlich des Reiherstiegs, muss gesichert und erweitert werden. Über die Erschließung der hier vorhandenen Brachflächen können zunächst den ansässigen Unternehmen Erweiterungsflächen angeboten werden. Dabei sollte die bauliche Ausgestaltung zu einer Pufferwirkung gegenüber den Lärmemissionen der angrenzenden Hafennutzung beitragen. Eine gestalterische Aufwertung sollte erwogen werden, wenn die weitaus überwiegende Zahl der hier ansässigen Unternehmen diese für notwendig erachten.

Arbeitswelten am Reiherstieg



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Die Hafengebietsgrenze (siehe Grafik, S. 9) verläuft heute entlang der Linie des Reiherstieg-Hauptdeiches, Bei der Wollkämmerei und der Georg-Wilhelm-Straße. Nach einer sorgfältigen Prüfung der Bedarfe für zukünftige Hafennutzung könnte die Grenze im nördlichen Teil, nördlich des Äußeren Veringkanals, nach Westen an den Reiherstieg verlegt werden bei gleichzeitiger Ausweisung der bisherigen Hafenflächen als Industriegebiet. Hierdurch sollte sich die Flexibilität der Nutzung erhöhen. In jedem Fall muss aber der Hafen ausreichend gegenüber empfindlichen Nutzungen abgeschirmt bleiben. Der im Zuge der Planung der Internationalen Gartenschau 2013 vorgeschlagene Grünzug zum Reiherstieg steht der industriellen Ausweisung nicht im Wege und trägt auch zur Attraktivitätssteigerung der umliegenden Industriegebiete bei.

Auf dem ehemaligen Bahngelände westlich der Bahntrasse und östlich des vorhandenen Gewerbegebiets Rubbertstraße kann ein 14 Hektar großer Gewerbepark Rubbertstraße (Nr. 7) ausgewiesen werden.



Untergenutzte Bahnflächen im Zentrum der Elbinsel

Wegen der großen Nähe zu den umliegenden Wohngebieten, sind auf diesen Konversionsflächen schwach emittierende Betriebe vorzusehen. So ist denkbar, dass vor allem klein- und mittelständische Unternehmen sowie Handwerksbetriebe hier ihren Standort finden. Unternehmensbezogene Dienstleistungen können hier zudem zusätzliche Servicefunktionen wie z. B. Ingenieurleistungen anbieten. Zumindest Teile der Flächen sollten über einen Projektentwickler einheitlich entwickelt und betrieben werden. Die Zentralität dieses Standorts bietet serviceorientierten

Ingenieur- und Handwerksbetrieben eine anforderungsgerechte Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit der City und der bevölkerungsreichen innenstadtnahen Stadtteile. Ein in den Strukturen und Baumodulen flexibles Gewerbegebiet mit hohen ökologischen Standards kann sich positiv auf die Kaufkraft und Entwicklung des Stadtteils auswirken.

Gewerbepark Rubbertstraße

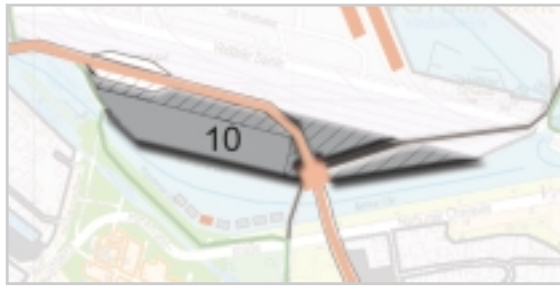


Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Auf dem östlichen Teil des Kleinen Grasbrooks befindet sich heute das funktionierende Logistikzentrum Kleiner Grasbrook (Nr. 59), dessen derzeitige Nutzung als Hafengebiet gesichert werden muss. Diese Fläche war Zentrum der Sport-Anlagen im Zuge der Bewerbung um die Olympischen Sommerspiele 2012 und wäre wegen ihrer besonderen Lagegunst Kern einer erneuten Bewerbung für Olympische Sommerspiele. Deshalb darf diese Fläche nicht Gegenstand anderer städtebaulicher Planungen sein.

Durch die Verlegung der Freihafengrenze von der Harburger Chaussee in Richtung Norden zum Niedernfelder Ufer wird eine Umnutzung der nördlichen Uferlagen am Spreehafen möglich. Das Verschütten des Veddelkanals nördlich und östlich der Brandenburger Insel, ermöglicht die Entwicklung eines insgesamt 21 Hektar großen Logistikzentrums Osthafen (Nr. 10), als Ergänzung in gleicher

Logistikzentrum Osthafen



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Struktur des Logistikzentrums Kleiner Grasbrook. Der Spreehafen sollte zudem hinsichtlich seiner wasserseitigen Nutzungsmöglichkeiten entwickelt werden.



Gewerbeboote im Spreehafen

Aufgrund der sich neu ergebenden Emissionslage können hier jedoch keine Liegeplätze für Wohnstandorte geschaffen werden. Allerdings sind Liegeplätze für Boote, die Büro- und Werkstatträume bieten, hier durchaus

denkbar. Eine ausreichende Fahrrinne für Hafenumfuhr und touristische Wasserverbindungen ist sicherzustellen.

2. Verkehr

Aus logistischer Sicht ist die Elbinsel ein idealer Unternehmensstandort. Kein Grundstück in den vorhandenen und neu zu erschließenden Industrie- und Gewerbegebieten ist mehr als zwei Kilometer vom nächsten Anschluss an das Bundesfernstraßennetz entfernt. Eine Reihe von Grundstücken hat zudem direkten Anschluss an das Schienennetz und sogar an das Hafenkanalnetz mit teilweise seeschifftiefem Wasser. Mit der Schaffung einer neuen Elbbrücke, dem Bau der Hafenquerspange und der Verlängerung der U-Bahn U4 aus Richtung HafenCity nach Süden wird die heute schon hervorragende verkehrliche Situation noch weiter an Qualität gewinnen.

Für den »Sprung nach Süden« ist der Bau einer neuen Elbbrücke über die Norderelbe ein Symbol für die Ernsthaftigkeit der Bemühungen um dieses Leitprojekt der Wachsenden Stadt. Sie sollte gleich einer Nabelschnur die Elbinsel mit dem Zentrum unserer Stadt und der HafenCity verbinden und für eine möglichst direkte Straßenverbindung sorgen. Der Siegerentwurf des Wettbewerbs »Elbbrücke Olympiapark« wäre hervorragend geeignet, ein neues Wahrzeichen von der Qualität der Schlossbrücke in St. Petersburg für unsere Stadt zu schaffen (siehe »Erläuterung«, S. 26).

Siegerentwurf des Wettbewerbs »Elbbrücke Olympiapark«



Architektur- und Ingenieurbaupreis Hamburg (2003)

Erläuterung

Ein Wahrzeichen von St. Petersburg ist die »Schlossbrücke« – eine der zahlreichen Brücken über den Fluss Newa. Die Schlossbrücke wurde Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut, um den Stadtbereich um den Winterpalast mit dem Entwicklungsbereich der Wassiljewski-Insel zu verbinden. Die viel fotografierte Schlossbrücke ist ein wichtiges Stadtelement und ein architektonisches Wahrzeichen der Stadt. Der Öffnungsmechanismus war zum Zeitpunkt ihrer Erbauung eine ingenieurstechische Meisterleistung.

Die neue Elbbrücke sollte als Großbrücke von etwa 270 Metern Länge, die mit beweglichen Brückenteilen für die Durchfahrt von Seeschiffen versehen ist, ausgestaltet werden. Sie muss zudem durch zwei weitere kleine Brücken – über den Baakenhafen und den Moldauhafen – zu einem Ensemble komplettiert werden. Vom Baakenhöft über Veddelhöft zum kleinen Grasbrook kann die Wegeführung in die Dessauerstraße und über den Spreehafen in die Georg-Wilhelm-Straße geleitet werden (siehe Grafik, S. 28). Auf diese Weise kann die Elbinsel eng an die Hamburger Innenstadt angebunden werden.

Die von Hamburg seit langem geforderte Hafenquerspange (HQS) ist noch nicht in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen worden. Durch die Planungsfreigabe ist die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt jedoch ermächtigt, das Planverfahren für die HQS durchzuführen. Damit könnte die HQS in Abhängigkeit vom Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen etwa ab 2010 realisiert werden. Die Trassenführung der HQS steht heute weitgehend fest (siehe Grafik, S. 28). Mit dem Bau wäre zugleich das Problem der übermäßigen Verkehrsbelastung in der Hamburger Innenstadt in Ost-West-Richtung (Verbindung A1 mit A7) deutlich entschärft. Die HQS ist aber insbesondere für die Abwicklung der Hinterlandverkehre des Hafens zwingend erforderlich. Wegen der

davon ausgehenden Barrierewirkung in Nord-Süd-Richtung sollte für den Bereich Spreehafen auch ein Tunnelbau geprüft werden.

Bereits heute sind eine Reihe der Knotenpunkte – z. B. die Kreuzung Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich – so stark belastet, dass sie den Wirtschaftsverkehr erheblich behindern. Zusätzlich werden aber auch die neu erschlossenen Gewerbe- und Wohnquartiere zu einem weiteren Verkehrsaufkommen führen. Um das Verkehrsaufkommen der Elbinsel künftig ohne Verzögerungen abzuwickeln, ist vor allem eine anforderungsgerechte Ertüchtigung der Knotenpunkte, Straßen und Autobahnen notwendig.

Die Niedernfelder und Muggenburger Durchfahrten, die vor nahezu 100 Jahren gebaut wurden, werden von Brücken überspannt, die saniert werden müssen. Der Erhalt der Brücken und der Durchfahrten am Veddeler Wasserkreuz ist für eine attraktive Erreichbarkeit der maritimen Stätten auf dem Wasserwege und für künftige Transportbedarfe der Industrie unumgänglich. Auch die ökonomische Tragfähigkeit des geplanten Auswanderungsmuseums auf dem Gelände der ehemaligen HAPAG-Auswandererstadt und der kulturellen Nachnutzung der 50er Schuppen an der Australiastraße muss durch die Erreichbarkeit auf dem Wasserwege unterstützt werden. Über eine maritime Circle-Line können Schiffe die Attraktionen im Hafen künftig regelmäßig verbinden.

Die Erschließung der Industrie- und Gewerbeflächen muss zudem den Anforderungen entsprechend verbessert werden. So müssen einhergehend mit der Entwicklung der neuen Industrie- und Gewerbegebiete neue Erschließungsstraßen gebaut werden. Diese sollten so angelegt werden, dass sie gleichzeitig auch eine zusätzliche Erschließungswirkung für die bereits bestehenden Gebiete entfalten. Aufgrund der vielfach bereits vorhandenen und ausgebauten Infrastruktur kann der Erschließungsaufwand insgesamt aber vergleichsweise gering ausfallen. Zumeist genügt es, kurze Verbindungen zwischen den bereits bestehenden Straßen herzustellen. Ein Beispiel hierfür die Jaffestraße

im Gewerbegebiet Rubbertstraße, die bis an das Gewerbegebiet Stenzelring verlängert werden kann.

Für die leistungsfähige Erschließung der einzelnen Wohn- und Gewerbegebiete soll eine Ringumfahrung der Elbinsel mit Orientierungssystem beitragen. Eine solche Ringverbindung für Lkw kann dazu beitragen, unnötige Verkehre aus den angrenzenden Wohngebieten herauszuhalten. Keinesfalls darf es aber durch weitere Verbote für den Güterverkehr ergänzt werden, da eine Reihe von Unternehmen auf ihre Erreichbarkeit auf heutigem Niveau zwingend angewiesen sind.

Teilweise müssen zudem Lärmschutzmaßnahmen der Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75) vorgesehen werden, um die umliegende Bebauung vor Lärmimmissionen zu schützen. Besonders in der Nähe der Gebiete, die als Wohnflächen und für Sondernutzungen wie z. B. die OpenAir-Bühne Elbinsel ausgewiesen werden sollen, sind Maßnahmen erforderlich.

Die HafenCity wird über den Bau einer neuen U-Bahnlinie U4 angebunden. Der Bau ins Zentrum der HafenCity, den Magdeburger Hafen, soll etwa bis 2012 erfolgen. Diese U-Bahnlinie ist bei fortgeschrittener städtebaulicher Entwicklung der Elbinsel über die Elbe nach Süden zu verlängern. Sie könnte über den Kleinen Grasbrook in den Wilhelmsburger Westen verlaufen, um dort für das vorhandene Mischgebiet eine Anbindung zu schaffen. Nach Kreuzung der S-Bahnlinie am Bahnhof Wilhelmsburg sollte diese Linie im Osten das neue Wohnquartier Kirchdorf anschließen. Die Entwicklung des Spiel- und Sportcenters und die optionale Erweiterung des Harburger Binnenhafens im Süden der Elbinsel würden durch die Anbindung an das U-Bahnnetz begünstigt. Um den »Sprung« bis nach Harburg zu realisieren, sollte der Harburger Binnenhafen als nächste Station angefahren werden. Schließlich sollte die neue U-Bahnlinie an der Haltestelle Harburg Rathaus an das S-Bahnnetz angebunden werden.

Es ist zu prüfen, ob eine Realisierung der neuen U-Bahnlinie in Form einer Hochbahn

technisch möglich und mit geringeren Investitionen zu realisieren wäre. Eine teilweise Führung der U-Bahnlinie als Hochbahn hätte einen erheblichen touristischen Wert und könnte einen wichtigen Beitrag zum positiven Imagewandel der Elbinsel beitragen.

Ein Autohof (Nr. 8) am Reiherstieg, südlich der Neuhöfer Straße, zwischen Reiherstieg und Reiherstieg Hauptdeich, ermöglicht die Reduzierung des ruhenden Verkehrs im Kernbereich.



Parkplatz für Lkw im Reiherstiegviertel

Hier sollte ein vielseitiges Angebot für die Verpflegung der Lkw-Fahrer vorgesehen werden, um den Park- und Suchverkehr aus den Wohngebieten herauszuhalten.

3. Zentrale Fachbehörde ansiedeln (Nr. 47)

Für die Elbinsel hätte die Ansiedlung einer publikumsintensiven Fachbehörde eine große Signalwirkung. Als Standort ist das Zentrum der Elbinsel besonders geeignet. An der Mengestraße, westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße, ist für den neuen Standort eine gute Verkehrsanbindung, die Nähe zum Bezirksentlastungszentrum und zum Gelände der Internationalen Gartenschau 2013 gewährleistet. Mit diesem Schritt würden viele Menschen (Beschäftigte und Besucher) auf die Elbinsel gezogen werden, die ein ausreichendes infrastrukturelles Angebot benötigen und zugleich den Einzelhandel vor Ort fördern. Für eine solche Verlagerung bieten sich vor allem die Fachbehörden an, die im Zuge der Senatsneubildung aus mehreren Behördenteilen zusammengesetzt wurden.



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

IV. Handlungsfeld Bevölkerung

Die wesentlichen Handlungsfelder für eine steigende Bevölkerungszahl in unserer Stadt sind eine offensive Familienpolitik, eine arbeitsmarktorientierte Zuwanderungspolitik und ein nachfragegerechtes Wohnungsangebot. Um die Sozialstrukturen auf der Elbinsel zu stabilisieren und diese attraktiv für einkommensstärkere Familien zu gestalten, reicht es nicht aus, nur punktuelle Veränderungen zuzulassen. So müssen auf der Elbinsel Wohnungen für 50.000 Menschen geschaffen werden. Da das familienfreundliche Wohnen im Rahmen des Konzeptes der Wachsenden Stadt einen Schwerpunkt bildet, müssen verstärkt Baugebiete für Doppelhaushälften, Reihen- und Gartenhofhäuser ausgewiesen werden. Es sollte dem Wunsch vieler Menschen nach einer Wohnung mit Gartenzugang und gleichzeitiger Eigentumsbildung entsprochen werden, um dem Trend zum Fortzug in die Nachbarkreise zu bremsen. Zugleich muss das Nachverdichtungspotenzial der bestehenden Wohngebiete so weit wie möglich ausgeschöpft werden.

1. Familienfreundlichkeit erhöhen

Eine sozial stabile Gesellschaft braucht ausreichend Nachwuchs. Eine Voraussetzung dafür, dass die deutlich zu geringe Geburtenrate in Hamburg¹⁰ wieder steigt, ist ein familienfreundliches Umfeld mit ausreichendem Angebot an Kindertagesstätten und gut erreichbaren Schulen.

Mit dem Leitbild der Wachsenden Stadt hat der Senat auch die Gestaltung Hamburgs als eine familienfreundliche Stadt zu seinem Ziel gemacht. Die Elbinsel bietet die herausragende Möglichkeit die erklärte Politik auf allen hierfür notwendigen Ebenen integriert anzusetzen.

Schule und Kinderbetreuung

Voraussetzung dafür, dass junge Familien sich in großer Anzahl auf der Elbinsel ansiedeln, ist ein attraktives schulisches Angebot.

Da heute das genaue Gegenteil Realität ist, muss ein zeitlich begrenztes Sonderprogramm für die Elbinsel den nachhaltigen Wandel im Bildungsangebot einleiten. Ohne ein Schulangebot von hervorragender Qualität wird es nicht gelingen, einkommensstärkere Familien anzusiedeln. Daher sollte die schulische Situation so ausgestaltet werden, dass sie sich künftig besser als im übrigen Hamburger Stadtgebiet darstellt.

Die wesentlichen Punkte einer solchen Schulpolitik sind die Anhebung des Bildungsniveaus, die Bildung von Schulprofilen an den Schulen und die Sprachförderung durch das Lernen einer zweiten Sprache ab der ersten Klasse. Über die Ansiedlung einer Begabtschule kann ein allgemein sichtbares Signal zum Aufbruch in diesem Bereich gegeben werden. Eine solche Schule sollte als Ganztagschule ausgebildet werden, weil zunächst der überwiegende Teil der Schüler auf die Elbinsel einpendeln wird. Zum Sonderprogramm Schule sollte auch die Möglichkeit einer weitgehenden Autonomie der einzelnen Schulen zählen. So kann ein selbstgewähltes Schulprofil an allen Schulen und die Gestaltung und Umsetzung der damit verbundenen Ideen zur starken Identifikation der Schüler und Lehrer mit ihrer Schule führen. Um einen effizienteren Einsatz vorhandener Mittel zu ermöglichen, sollte auch die finanzielle Autonomie an den Schulen gelten. Eine personelle Autonomie ermöglicht zudem, dass sich die Schulen die Lehrkräfte aussuchen, die sie wirklich brauchen. Den Schülern sollte verstärkt die Möglichkeit geboten werden, den Schulhof und die Klassenräume auch in der Freizeit nutzen zu können.

Auch in Bezug auf die Kinderbetreuung sollte für die Elbinsel ein Sonderprogramm aufgelegt werden. So kann eine überdurchschnittliche Kinderbetreuung ein wichtiger Anreiz für Familien und junge Paare sein, sich auf der Elbinsel anzusiedeln. Die Kinderbetreuung ist ganztägig in nachgefragtem Umfang zu gewährleisten.

2. Ausländische Mitbürger integrieren

Die Chancen, die sich aus einer weitgehenden Integration von Migranten in die deutsche Gesellschaft ergeben, werden heute nicht

¹⁰ vgl. auch Standpunkte-Papier »Metropole der Dynamik«, S. 32, Handelskammer Hamburg (2003)

wahrgenommen. Bei der Integration handelt es sich um einen vielschichtigen Prozess, der alle Lebensbereiche umfasst und nicht auf Spracherwerb reduziert werden darf. Dieser Prozess bedarf der Unterstützung durch Behörden, gesellschaftliche Gruppen und sollte auch in der Öffentlichkeit breit diskutiert werden. Die Integration von Migranten ist ein gegenseitiger Prozess, bei dem das Engagement von ehrenamtlich Tätigen unverzichtbar und wesentlich ist. Hierfür müssen die Selbstkräfte bei Einheimischen und Migranten über ein Anreizsystem geweckt und gestärkt werden. Aufgabe der Politik ist es, die Rahmenbedingungen ehrenamtlicher Arbeit so zu gestalten, dass sie diese nicht behindern, sondern fördern.



Kinder unterschiedlicher Nationen in Kirchdorf-Süd

Die Elbinsel sollte zu einem Modellgebiet für die Integration werden. Der hohe Anteil an ausländischen Mitbürgern kann so zu einem positiven Markenzeichen werden.

Die Deutsch-Förderung für alle Kinder und Jugendliche, die nicht über ausreichende Deutschkenntnisse verfügen, muss auf beiden Seiten verbindlich sein. Es sollten Intensivkurse an den Schulen eingerichtet werden. Erst nach einer erfolgreichen Sprachprüfung sollten die Kinder und Jugendlichen am regulären Unterricht teilnehmen dürfen. So werden sie in die Lage versetzt, in allen Fächern mitzukommen und nicht den Lernerfolg der anderen Kinder in der Klasse zu behindern. Auch für Erwachsene sollten ausreichend Deutsch- und Integrationskurse angeboten werden.

Als Zeichen des Integrationswillens sollte ein Haus der Nationen für Kinder und Jugend-

liche (Nr. 53 im Rahmenplan) geschaffen werden. Spannungen könnten durch das Miteinander aufgebrochen werden. Es sollte erwogen werden, inwieweit das Bürgerhaus Wilhelmsburg in die Konzeption eingebunden werden kann. Weitere soziale Einrichtungen, wie ein Mittagstisch für Kinder aus sozial schwachen Familien, könnten hier ebenfalls untergebracht werden.

Die Chancen, die sich aus der Internationalität der Bewohner der Elbinsel ergeben, können auch mit der Errichtung eines Markts der Nationen (Nr. 45) genutzt werden. Als geeigneter Standort bietet sich die so genannte Wilhelmsburger Mitte an, in der Nähe des S-Bahnhofs gelegen. In einer Markthalle sollte Händlern möglichst vieler Nationen ein Stand angeboten werden, damit diese die Spezialitäten aus ihren Heimatländern anbieten können. Entsprechend attraktiv gestaltet und besetzt, würde dieser Markt Kunden aus ganz Hamburg anziehen; das Mercado in Ottensen liefert hierfür ein gutes Beispiel. Jährlich sollte ein Straßenfest rund um den Markt der Nationen stattfinden.

3. Wohnungsangebot an der Nachfrage orientieren

Auf der Elbinsel sind heute etwa 290 Hektar als Wohnbaufläche (siehe Grafik, S. 11) ausgewiesen. Aus den genannten Gründen sollte die Bevölkerung auf der Elbinsel annähernd verdoppelt werden. Hierfür müssen mindestens 148 Hektar Wohnbaufläche bei einer Grundflächenzahl (GFZ) von 0,6 und einer durchschnittlichen Wohnfläche von 30 Quadratmetern pro Person, ausgewiesen werden. So könnten sich hier rund 37.000 neue Einwohner ansiedeln. Die für gartenbezogenes Wohnen vergleichsweise hohe Dichte ist erreichbar, wenn neue, flächensparende Bauformen Vorrang haben. Die durchschnittliche Wohnfläche auf der Elbinsel, die rund 8 Prozent unter dem Durchschnitt Hamburgs¹¹ liegt, erklärt sich aus der Zielgruppe der jungen Familien. Zusätzlich müssten die vorhandenen Wohngebiete so nachverdichtet werden, dass Wohnraum für weitere 13.000 Personen entsteht. In einem funktionsfähigen,

¹¹ Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2002), eigene Berechnungen

mischgenutzten Stadtteil müssen neu ausgewiesene Wohngebiete jedoch ausreichenden Abstand zum vorhandenen produzierenden Gewerbe halten, um dieses in seiner Entfaltung nicht einzuschneiden.

Der Rahmenplan sieht vor, das urbane gartenbezogene Wohnen, das sich wie ein Band über das östliche Gebiet zieht, in drei unterschiedliche Quartiere aufzuteilen. Im Westen werden die vorhandenen Wohnquartiere zudem durch zwei neue Wohngebiete erweitert.



Wilhelmsburger Dove-Elbe

Das Wohnquartier »Hövelldorf« (Nr. 17 im Rahmenplan) kann entlang der hochattraktiven Uferlagen entstehen. Nach Verlegung der dort befindlichen Kleingärten in das Landschaftsgebiet östlich der Autobahn A1 (vgl. Kapitel C. IV. 1) sollen hier qualitativ hoch-

Wohnen in Hövelldorf



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

wertige Wohnbauflächen (Doppelhaushälften, Reihen- und Gartenhofhäuser) geplant werden. Um eine möglichst kleinteilige Mischung von Wohn- und Gewerbenutzung zu ermöglichen und zugleich der gebotenen Abstufung der Nutzungen zwischen dem Industriegebiet auf der Peute und dem Wohngebiet in Hövelldorf gerecht zu werden, sollten die Flächen westlich des Niedergeorgswerder Deiches als Mischgebiet ausgewiesen werden.

Das Wohnquartier »Kirchdorf« (Nr. 18) soll sich an das vorhandene Wohngebiet in Richtung Autobahn A1 anschließen. Bevor eine solche Entwicklung möglich ist, muss der Gebäuderiegel im Gewerbegebiet 1A für den nötigen Lärmschutz sorgen (vgl. Kapitel C. III. 1).

Wohnen in Kirchdorf



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Das Wohnquartier »Finkenriek« (Nr. 19) soll nördlich und südlich der Kornweide entstehen. Hier können in Abstufung von der Hochhaussiedlung Kirchdorf Süd Mehrfamilienhäuser, Doppelhaushälften und Reihenhäuser im nördlichen Bereich und Reihenhäuser, Gartenhofhäuser und Doppelhaushälften im südlichen Bereich entstehen.

Die Nähe zum Naturschutzgebiet Heuckenlock und zur Süderelbe bietet einen hohen Freizeitwert.

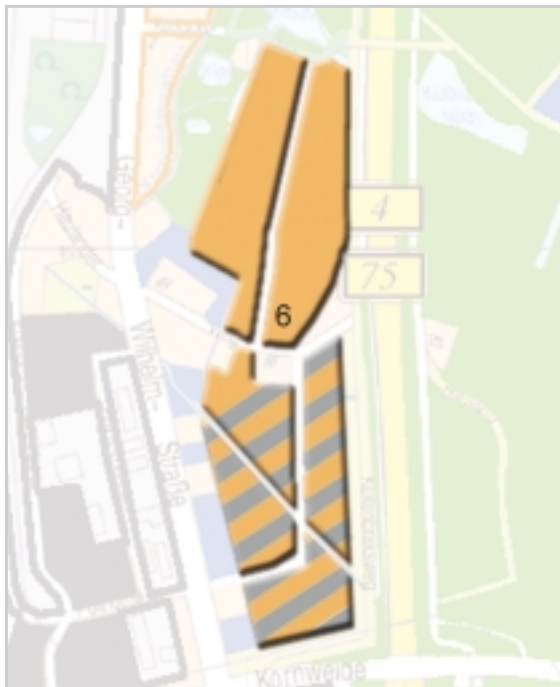
Wohnen in Finkenriek



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Im Quartier Künstlerviertel »Georg-Wilhelm« (Nr. 6) soll das Arbeiten und Wohnen gemischt werden. Die Wohnungen sind hier so auszurichten, dass eine Einschränkung des westlich angrenzenden Industrie- und Gewerbegebietes nicht notwendig ist. Im Zuge der Internationalen Bauausstellung 2013 sollen innovative Ideen ihre Umsetzung finden.

Künstlerviertel Georg-Wilhelm



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Das vorhandene Wohnquartier »Reiherstieg« (Nr. 20) soll durch z. B. Gartenhofhäuser am Aßmannkanal ergänzt werden und die

qualitativ hochwertigen Wasserlagen für gartenbezogenes Wohnen nutzen.



Kleingärten am Aßmannkanal

Wohnen am Reiherstieg



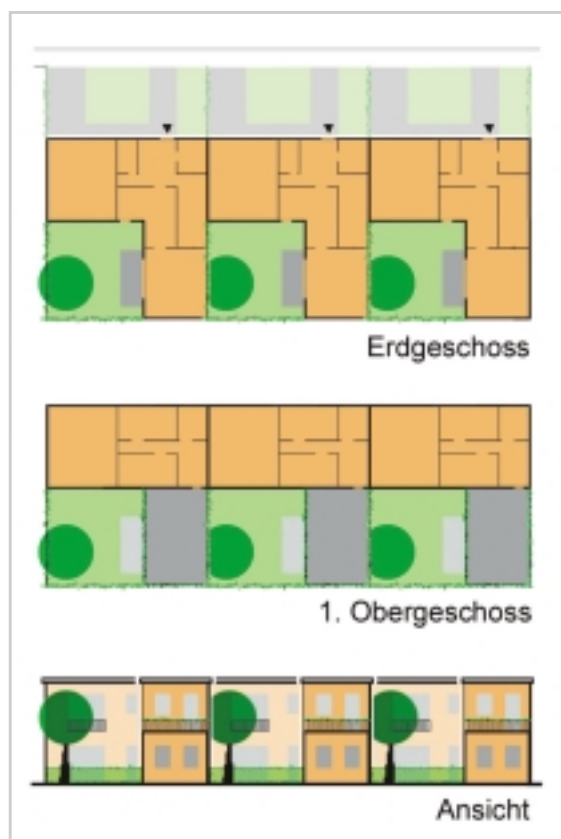
Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Eine besondere Form der Reihenhäuser sind Gartenhofhäuser, die in der Regel als Reihungen L- oder U-förmiger zweigeschossiger Grundrisse um Wohnhöfe in flächiger, dichter Bauweise errichtet werden. Dieser Bautypus bietet einen guten Wetter-, Sicht- und Schallschutz der Freibereiche. Trotz relativ hoher Verdichtung (GFZ 0,6) bleibt ein gesicherter Privatbereich (siehe Grafik, S. 33).

Es sollten vor allem die Wohnformen vorgesehen werden, die einen direkten Gartenzugang ermöglichen, weil gerade diese Wohnformen besonders familienfreundlich sind. Zudem wirkt das Angebot derartiger Wohn-

formen der Umlandwanderung einkommensstärkerer Haushalte entgegen. Ein neu entwickelter Bautypus sind die so genannten Punkthäuser, die ein grünbezogenes »Wohnen im Park« ermöglichen (siehe Grafik, rechts).

Entwurfsbeispiel für Gartenhofhäuser

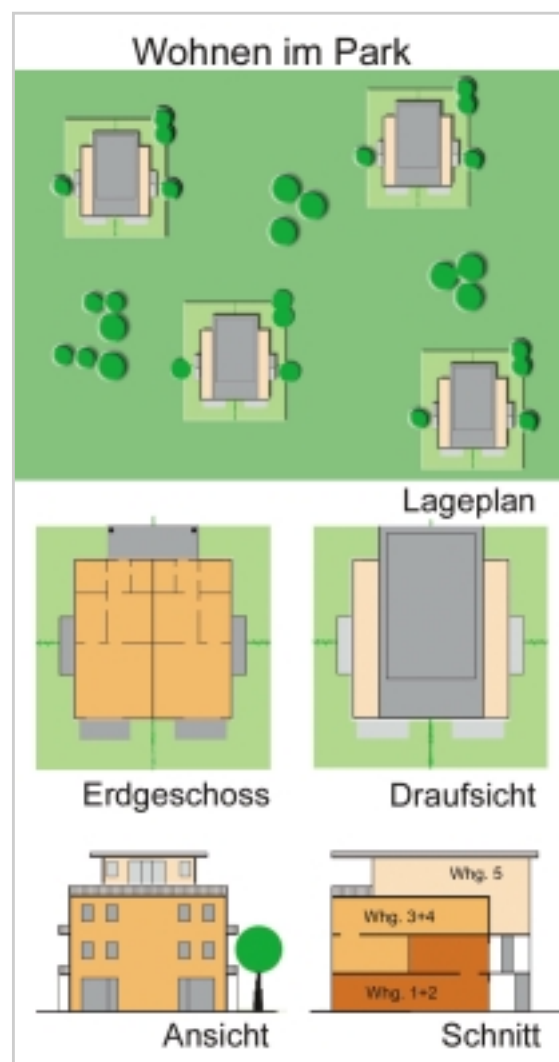


Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Erläuterung

Punkthäuser sind freistehende Wohnbauten, die fünf Wohnungen beherbergen. Jede Wohnung erhält einen separaten Eingang und eine zugehörige Gartenfläche, bzw. eine Dachterrasse. Die Wohnungen erstrecken sich als Maisonetten über zwei Geschosse. Zwei der Wohnungen erhalten ihren Gartenzugang über Freitreppen, die Dachwohnung erhält eine rundumlaufende Dachterrasse. Mehrere Punkthäuser verteilen sich vergleichsweise großzügig in einem parkähnlichen Gebiet. Die privaten Gartenflächen werden durch gemeinschaftlich nutzbare, öffentliche Grünflächen ergänzt.

Entwurfsbeispiel für das Wohnen im Park in Punkthäusern



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Es sollte für die Laufzeit des Rahmenplans kein weiterer sozialer Wohnungsbau ausgewiesen werden, um wieder eine ausgewogene Mischung der unterschiedlichen Wohnformen zu erhalten. Durch die Errichtung von ausschließlich freifinanzierten Wohnungen wird der überdurchschnittlich hohe Anteil an sozialem Wohnungsbau auf der Elbinsel auf ein verträgliches Maß zurückgeführt.

Die Nachverdichtungsmöglichkeiten in den bestehenden Wohnquartieren sollten gezielt genutzt und ausgeschöpft werden. Hierfür kommen vor allem die Quartiere Wilhelmsburger Mitte, Wohnen am Reiherstieg und Wohnen an der Georg-Wilhelm-Straße in Frage. Die Verdichtung ist durch Dachgeschossausbau, Aufstockung, Umnutzung und Baulückenschließung zu erreichen. Sie sollte

mit einer baustrukturellen Aufwertung des Bestandes einhergehen und gezielt auch als Initialzündung für die Verbesserung der Wohnsituation in diesen Quartieren genutzt werden. Im Rahmen des Projektes Internationale Bauausstellung 2013 (vgl. Kapitel C. V. 2) sollten innovative Konzepte der Nachverdichtung erprobt werden. Die Mietraumpriatisierung sollte vereinfacht werden, um möglichst vielen Bewohnern den Kauf einer Eigentumswohnung zu ermöglichen. Mehrfamilienhäuser sollten über eine einfache Praxis bei Teilungsgenehmigungen gezielt in Wohneigentum umgewandelt werden können. Das Angebot von 4 bis 6-Zimmer-Wohnungen sollte z. B. über die Zusammenlegung kleiner Wohnungen im Bestand erhöht werden.

Eine weitere Maßnahme im Bereich der vorhandenen Wohngebiete ist die Zuweisung der gebäudeumgebenen Grünflächen zu den Erdgeschosswohnungen. Diese dienen bisher nur als Abstandsgrün. Gestalterische Aufwertung sollten besonders die unmittelbar am Gelände der Internationalen Gartenschau vorhandenen Wohngebiete erfahren (siehe Rahmenplan). Ein weiteres Ziel ist es, der ansässigen Bevölkerung die Eigentumbildung zu erleichtern, und attraktive, kostengünstige Wohnungen auch aus dem Bestand für die Ansiedlung junger Menschen ohne Vorbehalte gegen eine multikulturelle Nachbarschaft anzubieten.

Im Rahmen der Verdichtung sollten gezielt Studenten auf der Elbinsel angesiedelt werden. Die Nähe zu den Universitäten Hamburgs und zur Innenstadt bietet hervorragende Standortvorteile. Es sollten Studentenwohnungen auf der Veddel und im Reiherstiegviertel errichtet werden. Die Altbauwohnungen im Reiherstiegviertel können zudem für Wohngemeinschaften umgenutzt werden.

Durch die Entwicklung von Wohnungsbauflächen vor allem auf den heutigen Kleingartenflächen, ist es erforderlich, den Kleingärtnern Angebote zum Grunderwerb und zum Bau von Einfamilien- oder Doppelhäusern auf den bisherigen Grundstücken oder aber Ersatzangebote in akzeptabler Entfer-

nung zu den Wohnvierteln zu unterbreiten. Auf der Elbinsel ist eine Fläche von 150 Hektar von Kleingartenvereinen belegt. Diese sind in 2.700 Parzellen aufgeteilt. Das bedeutet, dass heute ein Pächter im Durchschnitt 540 Quadratmeter Fläche inklusive anteiliger Erschließungs- und Gemeinschaftsfläche pro Parzelle mietet.

Eine Entwicklung der Elbinsel im Sinne der vorher genannten Ziele und Maßnahmen ist nur möglich, wenn die derzeitige Lage der Kleingartenflächen vorbehaltlos zur Disposition gestellt wird; eine entsprechende politische Grundsatzentscheidung ist unverzichtbar. Dies heißt nicht, Kleingärten ersatzlos umzunutzen. Vielmehr sollten neue Flächen für die Kleingärtner ausgewiesen werden, die nicht – z. B. durch Umzug in die neu ausgewiesenen Doppelhaushälften und Gartenhofhäuser – ihren Gartenwunsch auf andere Weise realisieren. Bei einer Rückführung auf die Normgröße von 420 Quadratmetern würde für die gleiche Parzellenzahl nur noch eine Fläche von 115 Hektar benötigt. Gleichzeitig sollte die jährliche Fluktuation der Kleingartenbesitzer bei der Ermittlung des Ersatzbedarfes Berücksichtigung finden.

Neben den weiterhin mit Kleingartennutzung bestehenden Flächen im Gelände der Internationalen Gartenschau sollte östlich der Autobahn A1 eine Ausgleichsfläche von etwa 68 Hektar ausgewiesen werden. Das bedeutet, dass rund 1.600 Kleingartenbesitzern dort neue, gut geschnittene Gärten angeboten werden könnten.

Der Plan sieht vor, die Ersatzgärten vor allem zwischen der A1 und dem Einlagedeich in Goetjensort und Stillhorn auf den zum Teil landwirtschaftlich genutzten Flächen zu schaffen. Damit geht aber ein Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche einher (siehe Grafik, S. 41). Gemeinsam mit den ansässigen Landwirten sollten daher verträgliche Einzelfalllösungen gefunden werden. So sollte die Freie und Hansestadt Hamburg den Landwirten Flächen gegebenenfalls auch außerhalb der Landesgrenzen anbieten.

Hamburg hat als Wasserstadt nur etwa 30 Hausboote, die auf Pontons in tideunab-

hängigen Becken liegen. Es sollten in den Kanälen der Elbinsel (z. B. Saalehafen) weitere Liegeplätze für schwimmende Häuser ausgewiesen werden. Am Beispiel Amsterdam wird deutlich, dass dadurch die Lebensqualität erhöht werden kann. Allerdings sind dabei die Belange der Berufsschifffahrt und der Umschlagsbetriebe zu beachten. Letztlich handelt es sich bei Hausbooten nur um eine in Einzelfällen realisierbare Sonderwohnform.

4. Einzelhandel ausbauen

Mit der Verdopplung der Bevölkerungszahl auf der Elbinsel muss auch eine Aufwertung des Einzelhandelsstandortes einhergehen. Das am S-Bahnhof Wilhelmsburg bestehende Einkaufsviertel sollte daher zu einem Bezirksentlastungszentrum aufgewertet werden. Die vorhandene Markthalle bildet hierfür die Basis, der Markt der Nationen (vgl. Kapitel C. IV. 2) soll dazu beitragen. Im Bereich der nördlichen Veringstraße und der Fährstraße ist ein attraktives Stadtteilzentrum zu entwickeln. In den neuen Wohnquartieren sind Nahversorgungszentren (siehe Rahmenplan) vorzusehen.

V. Handlungsfeld Lebensqualität

Die Elbinsel muss künftig eine deutlich höhere Lebensqualität für die bereits ansässigen Bewohner, ihre Neubürger, aber auch für alle übrigen Hamburger Bürger bieten. Die Vielzahl an Maßnahmen, die hierfür notwendig sind, müssen in einem Gesamtkonzept aufeinander abgestimmt sein, damit diese ihre volle Wirkung entfalten können. Die natürlichen Vorteile wie Lage am Wasser, Zentralität in der Stadt und die Nähe zum umgebenen Landschaftsraum, müssen durch vielfältige kulturelle Angebote sowie Sport- und Freizeitattraktionen deutlicher zum Tragen kommen. Verbessert werden müssen ferner die innere Sicherheit, die Sauberkeit und die Qualität der Schulen. Einen wichtigen Schwerpunkt bilden dabei die Bedürfnisse junger Familien, die die wichtigste Zielgruppe bilden sollte.

Sondernutzungen auf der Elbinsel



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

1. Kultur-, Sport- und Freizeitangebote ausbauen

Der Rahmenplan schlägt hierzu eine Reihe von Projekten vor, die fast ausnahmslos über Alleinstellungsmerkmale verfügen. Über diese Projekte kann erhöhte Aufmerksamkeit auf die Elbinsel gelenkt werden. Sie können dazu dienen, Bürgern aus ganz Hamburg und Norddeutschland Anlass zu einem Besuch der Elbinsel zu geben. Auf diese Weise tragen die Projekte dazu bei, einen nachhaltigen Imagewandel einzuleiten. Darüber hinaus sorgen sie für eine Steigerung des Wohnwertes für die Bewohner der Elbinsel.

Der künftige Tourismusmagnet, das Auswanderungsmuseum »BallinStadt« (Nr. 41 im Rahmenplan), ist auch eine Chance für den Stadtteil. Die »Auswandererhalle« auf der Veddel ist das letzte bauliche Relikt aus der Zeit, als Millionen von Menschen Anfang des 20. Jahrhunderts aus ganz Europa nach Amerika auswanderten. Früher gab es auf der Veddel eine ganze Stadt mit über 5.000 Einwohnern, die nur dazu diente, den Auswanderern ein Durchgangsquartier unter – nach damaligen Gesichtspunkten – menschenwürdigen Bedingungen zu bieten.

Als europäisches Gegenstück zum weltweit bekannten New Yorker Einwandererhafen Ellis Island birgt das von der Stiftung Hamburg Maritim geplante Auswanderungsmuseum auf der Elbinsel ein großes touristisches Potenzial. Eine solche Einrichtung wird zugleich wichtige Impulse zur Imageverbesserung des Stadtteils Veddel setzen.

Entwurf für das Auswanderungsmuseum
»BallinStadt«



Stiftung Hamburg Maritim, Handelskammer Hamburg (2004)

Das etwa 4,7 ha große Gelände südlich des S-Bahnhofs Veddel sollte für eine kommerzielle Kultur- und Freizeitnutzung (Nr. 42) vorbehalten werden. Die Nähe zum Auswanderungsmuseum und die hervorragende verkehrliche Anbindung bieten gute Bedingungen für die Realisierung eines kommerziellen Projekts auf Initiative eines Investors.

Aus städtebaulicher Sicht stellt die Ausgestaltung des Kreuzungspunktes der Hafenquerspanne und der Verbindungsstraße der neuen Elbbrücke eine besondere Herausforderung dar. Um die Barrierewirkung zu mindern, die ein einfaches verkehrliches Kreuzungsbauwerk entfalten würde, sollte die Kreuzung mit einem Büroturm (Nr. 56) überbaut werden und damit eine attraktive wie einzigartige Gestaltung bekommen.

Der ehemalige Müllhügel Georgswerder, der heute begrünt ist, aber sich als nicht zugängliches Gelände präsentiert, soll im Rahmen des Projektes Internationale Gartenschau (IGS) und Internationale Bauausstellung (IBA) 2013 (vgl. Kapitel C. V. 2) zu einem

attraktiven Sport- und Freizeitgelände entwickelt werden. Um ein international aufsehenerregendes Leuchtturmprojekt der IGS/IBA 2013 zu generieren, sollte auf dem Hügel ein Aussichtsturm »Kiek mol« (Nr. 43) errichtet werden, der einmalige Ausblicke auf die Ausstellungsfläche der IGS 2013, aber auch auf die HafenCity, den Hafen und die Stadtsilhouette Hamburgs ermöglicht. Der exponierte, weithin sichtbare Standort am Kreuzungspunkt mehrerer Verkehrswege hat das Potenzial für die Errichtung eines Bauwerks, das als weithin sichtbare Landmarke ein Wahrzeichen für Hamburg und die IGS/IBA 2013 werden könnte. Ergänzt werden sollte dieser Turm mit sportlichen Nutzungen, die das Leitprojekt »Sportstadt Hamburg« stärken. Dies sollte zum einen eine für internationale Wettbewerbe geeignete Open-Air-Mountainbike-Strecke sein. Zudem bietet der Hügel die Chance, eine Indoor-Skianlage vorzusehen. Alle drei Einrichtungen könnten gemeinsam als eine Art Sport- und Freizeitpark entwickelt werden. Da keine Grundstückskosten anfallen, kann der normalerweise hierfür einzuplanende Betrag für den Auftrag einer abdeckenden Bodenschicht verwendet werden. Die städtebaulichen Entwicklungen der Elbinsel sollten analog der roten Infobox am Potsdamer Platz in Berlin, auf einer Ausstellungsfläche im Turm präsentiert werden.



Ehemaliger Müllhügel Georgswerder

Im Zentrum der Elbinsel kann in der Nähe der S-Bahn Station eine große OpenAir-Bühne Elbinsel (Nr. 50) das kulturelle Angebot im Süden der Stadt in herausragender Weise stärken. Diese OpenAir-Bühne kann die heute vorhandene Lücke im Bereich der Open-Air Konzertstätten schließen. So bietet heute die

Stadtparkbühne 4.000 Besuchern, die AOL-Arena etwa 40.000 Besuchern und die Trabrennbahn Bahrenfeld etwa 100.000 Konzertbesuchern Platz. Eine Konzertbühne für etwa 15.000 Besucher fehlt. In der neuen Open Air-Bühne Elbinsel könnten so mittelgroße Konzerte stattfinden. Für die Nutzung der OpenAir-Bühne sollte ein umfangreiches Kulturprogramm entwickelt werden. Neben Pop-Konzerten sollten hier auch klassische Konzerte, Opern und Theateraufführungen stattfinden. Die Veranstaltungen sollten zum Teil im Rahmen von Festspielen organisiert werden, um den Kreis der Zuschauer zu vergrößern. Die Schaffung einer eigenen Kulturmarke für die Elbinsel kann nachhaltig dazu beitragen, den angestrebten Imagewandel für die Elbinsel zu verstärken. Im Umfeld zu der neuen Bühne sollte zudem ein Kunstpark eingerichtet werden, der bildenden Künstlern die Möglichkeit bietet, sich zu präsentieren.

Am südlichen Ufer der Elbinsel sollte ein großer Freizeitbereich entstehen. Hier könnten neue flächenbeanspruchende Angebote insbesondere für Kinder- und Jugendliche in einem Spiel- und Sportcenter (Nr. 46) etabliert werden. Hierzu zählen Sporthallen aber auch Indoor-Spielplätze. Für Erwachsene, die vom Golfsport begeistert sind, sollte eine Driving-Range eingerichtet werden. Im Außenbereich muss der Elbstrand mit in die Konzeption einbezogen und erweitert werden. Dieser Bereich sollte zum Zentrum des Beachvolleyballs werden. Ergänzt werden sollte der Bereich durch gastronomische Nutzungen. So können Restaurants mit Biergärten das Ufer der Süderelbe zu einer Flaniermeile hinter dem König-Georg-Deich machen. Weitere öffentliche Freizeiteinrichtungen wie z. B. ein Grillplatz sollten ebenfalls vorgesehen werden.

Der Flakbunker Wilhelmsburg (Nr. 54) aus dem 2. Weltkrieg im Westen der Elbinsel sollte ähnlich wie sein Pendant an der Feldstraße, einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden. Über eine Nutzung als Proben- und Atelier-Räume hinaus kann der Bunker zu einem weiteren Sport- und Freizeit-Baustein werden. So bietet er günstige Voraussetzungen für die Einrichtung einer Free-Climbing-Anlage. Alle Schwierigkeitsgrade können

hier mit vergleichsweise geringem Mittelaufwand dargestellt werden. Eine Erlebnisgastronomie auf dem Dach des Bunkers würde mitten in den bestehenden Siedlungsbereichen unverwechselbare Blicke über die Elbinsel bieten.

Eine auf einem Ponton-System errichtete schwimmende Jugendherberge (Nr. 40) sollte insbesondere Kindern und Jugendlichen aus aller Welt die Möglichkeit bieten, Hamburg und die Elbinsel vom Wasser aus kennen zu lernen. Ein idealer Standort hierfür wäre ein Liegeplatz am südlichen Ufer des Müggenger Zolllhafens in enger Zuordnung zum Auswanderungsmuseum BallinStadt. Die Jugendherberge würde einen wichtigen Beitrag zur Belebung dieses Stadtraumes auch in den Abendstunden leisten.

Fahrrad- und Inline-Skater-Strecke



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Mit einer durchgehend rolltauglichen, neu angelegten Fahrrad- und Inline-Skater-Strecke können die bedeutendsten Attraktionen und landschaftlichen Gebiete von der City durch den Alten Elbtunnel über die Elbinsel bis nach Harburg miteinander verbunden werden. An den Hauptattraktionen wie

dem Aussichtsturm »Kiek mol« sollten Rastplätze mit einem entsprechenden Service- und Gastronomieangebot eingerichtet werden. Bei der Konzeption ist darauf zu achten, dass die Strecke wettbewerbstauglich für Inline-Skater ist. Alljährlich ist dann ein »Elbinsel-Grand Prix« in Kooperation mit dem zuständigen Sportverband auszuloben.

2. Internationale Gartenschau (IGS) 2013 mit Internationaler Bauausstellung (IBA) kombinieren (Nr. 29-37)

Der Garten- und Landschaftsbau ist seit jeher ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Hamburger Region. Durch ihn wurden weite Teile des norddeutschen Elbstromgebietes hin zu einer einzigartigen Kulturlandschaft geprägt. Diese hat große Bedeutung für die Naherholung und den Tourismus in Hamburg. Das Gelände der Internationalen Gartenschau (IGS) 2013 befindet sich in einem Raum, der teilweise bereits verstädtert ist, teilweise auch noch die alten Strukturen der Kulturlandschaft ausweist. Der Absicht der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die Internationale Gartenschau mit einer Internationalen Bauausstellung (IBA) zu verbinden, kann nur großes Lob gezollt werden. Die gleichzeitige Planung und Durchführung der IGS und der IBA sollte Synergieeffekte in inhaltlich-konzeptioneller und organisatorischer Hinsicht freisetzen. Von der Bündelung der IGS und der IBA sind positive und nachhaltige Impulse für die wirtschaftliche und soziale Stadterneuerung auf der Elbinsel zu erwarten. Sie sollten dazu beitragen, die Qualität des Wohnumfelds zu verbessern, Brachen und Industriestandorte rascher und umfassender zu revitalisieren, öffentlichen Raum aufzuwerten, neues Grün zu schaffen und die Stadt für die Menschen noch lebenswerter zu machen.

Der Rahmenplan unserer Handelskammer sieht vor, die heutigen Planungen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in Teilen zu verändern. So sollen die Flächen östlich der Georg-Wilhelm-Straße besser zu einem Künstlerviertel für Arbeiten und Wohnen entwickelt werden (siehe Nr. 6 im Rahmenplan). Im Gegenzug sollten zusätzliche

Flächen in die IGS Konzeption mit einbezogen werden. Dies könnten beispielsweise das Projekt der Renaturierung von Kreetzand und der umgenutzte Sporthügel Georgswerder sein. Damit kann die Fläche der IGS insgesamt sogar noch deutlich vergrößert werden.

Ein Konzept für die IBA hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt bisher noch nicht vorgelegt. Für die gemeinsame Ausrichtung von IGS und IBA sollte es darauf ankommen, nicht nur einzelne Teilgebiete mit einer innovativen Gestaltung und neuen baulichen Antworten auf die Bedürfnisse der neuen Bevölkerungsgeneration aufzuwerten. Zugleich sollte der Anspruch bestehen, die Elbinsel besser mit der Innenstadt zu verknüpfen und für Bewohner und Besucher als integralen Bestandteil Hamburgs erlebbar zu machen. Neben neuen Brücken und Wegeverbindungen können hierzu auch Kunstinszenierungen und Designausstellungen wichtige Beiträge leisten. Elemente der »Land-Art« können im Rahmen der IGS die Distanz zur Innenstadt und die Barrieren der Verkehrsstraßen überwinden helfen.

Flächenverteilung der IGS und IBA 2013



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Im nordöstlichen Bereich der Elbinsel sollte am Niedergeorgswerder Deich ein Gewerbepark (Nr. 2) entstehen. Dieser Park sollte Teil

des Konzeptes der IBA werden. Hier sollten neue, kostensparende Bauformen für Unternehmen zum Zuge kommen. Aufgrund seiner engen Zuordnung zu den neuen Wohnquartieren westlich des Niedergeorgswerder Deiches sollten hier vorrangig gering emittierende Betriebe angesiedelt werden.

Der südwestliche Bereich an der Georg-Wilhelm-Straße (Nr. 6) eignet sich für die **Erprobung neuer Bauformen**, die Arbeiten und Wohnen in eine sehr enge bauliche Zuordnung bringen können. Daher sollte dieser Bereich ebenfalls als ein Projekt der IBA entwickelt werden. Wegen der empfindlichen gewerblichen Nutzungen westlich der Georg-Wilhelm-Straße, ist hier aber unbedingt ein rein gewerblich genutzter Abstandsriegel vorzusehen. Auch ist zu beachten, dass einer Änderung des Flächennutzungsplans an dieser Stelle nur zugestimmt werden kann, wenn gemäß des Rahmenplans (siehe Umschlagtasche) im gleichen Zuge erhebliche neue gewerbliche Bauflächen an anderer Stelle – z. B. beiderseits der A1 – erschlossen werden.

Im Jahr 2005 wird die Solar-Bauausstellung Hamburg stattfinden. Ein wichtiges Projekt ist hierfür die sich in Planung befindende Euro-Solar-Siedlung in Kirchdorf »Bei der Windmühle« (Nr. 30). Mit 66 Ein- und Zweifamilien- und Reihenhäusern werden energieoptimierte Eigenheime und Eigentumswohnungen entstehen. Kriminalitätspräventive Maßnahmen sind in die Planung eingeflossen. Dieses Projekt könnte Modellcharakter für weitere Wohnungsbauprojekte erhalten, wenn nachgewiesen werden kann, dass sich die Energieversorgung der Häuser auch kostenmäßig dem freien Wettbewerb stellen kann. In diesem Fall könnte die Übertragung auch auf andere Bauprojekte der Elbinsel erfolgen. Keinesfalls dürften aber die Baukosten in die Höhe getrieben werden und damit das Ziel, Wohneigentum für junge Familien zu schaffen konterkariert werden. Gleichwohl sind eine moderne, zukunftsweisende Architektur und ein nachhaltiger Städtebau wichtige Bausteine für eine Wachsende Stadt und sollten auf der Elbinsel experimentell erprobt werden.

VI. Handlungsstrategie

1. Eine Entwicklungsgesellschaft Elbinsel gründen

Zur möglichst zügigen und koordinierten Entwicklung der Elbinsel sollte eine »Entwicklungsgesellschaft Elbinsel« (EGE) gegründet werden. Analog der HafenCity Hamburg GmbH sollte der EGE der Grund und Boden für die zu entwickelnden Flächen als Treuhandvermögen übertragen werden. Private Flächen, die für die städtebauliche Entwicklung der Elbinsel notwendig sind, sollte die Gesellschaft aufkaufen. Zu ihren Aufgaben sollte zudem die Koordinierung der städtebaulichen Wettbewerbe zählen. Auch sollte sie die notwendigen Bebauungsplanverfahren in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg durchführen. Die Planung und die Baukoordination der Erschließung sollten ebenfalls zu ihren Tätigkeiten zählen. Schließlich sollte die EGE den Verkauf und die Vermarktung der Flächen gegenüber den künftigen Eigentümern oder zwischengeschalteten Bauträgern übernehmen. Vor ihrer Gründung sollte erwogen werden, inwieweit die Realisierungsgesellschaften der Internationalen Gartenschau und der Internationalen Bauausstellung 2013 sowie die bereits erfolgreich tätige Area380 (Realisierungsgesellschaft Finkenwerder) in die Gesellschaft einbezogen werden könnten.

Aufkleber mit Elbinsel-Logo



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Die Identifikation der Insulaner mit ihrem Stadtteil sollte über die Entwicklung einer Marke zu ihrer Entfaltung gelangen. Das entwickelte Logo kann über einen Aufkleber hierzu beitragen.

2. Öffentliche Verwaltung reformieren

Bislang ist die Elbinsel insgesamt drei Verwaltungsbereichen zugeordnet. Die Stadtteile Veddel und Kleiner Grasbrook gehören zum Bezirk Hamburg-Mitte, der wesentlich größere Stadtteil Wilhelmsburg zum Bezirk Harburg. Die Hafenbereiche unterliegen zudem der besonderen Gesetzmäßigkeit des Hafenentwicklungsgesetzes (HafenEG) und sind damit faktisch dem Amt für Strom und Hafenbau in der Behörde für Wirtschaft und Arbeit zugeordnet.

Verwaltungsbereiche der Elbinsel

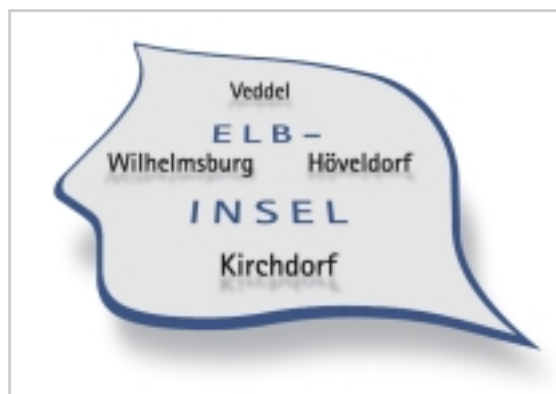


Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

Um die Entwicklung der Elbinsel voran zu bringen, muss die verwaltungsmäßige Aufspaltung der Elbinsel nach Möglichkeit aufgehoben werden. Nur so kann ein einheitliches Verwaltungshandeln ermöglicht werden, das auch dem vergleichsweise hohen Anteil von Industrie und Gewerbe auf der Elbinsel Rechnung trägt. Im Zuge der zur Zeit vom amtierenden Hamburger Senat angestrebten Verwaltungsreform wird erwogen, die Zahl der Hamburger Bezirke zu erhöhen. Im Rahmen einer Neuordnung unter dieser Prämisse hätte die Elbinsel ein ausreichendes Bevölkerungspotenzial, um einen eigenständigen Bezirk zu bilden. Bleibt es aber bei der

heutigen Zahl der Bezirke, sollte die Elbinsel dem von der Bevölkerungszahl zweitkleinsten Bezirk Harburg zugeordnet werden und diesen stärken. In beiden Fällen sollte aber erwogen werden, die Elbinsel aus ihrer alten Stadtteilstruktur heraus neu zu gliedern und in vier Stadtteile aufzuteilen. Diese sollten die Veddel im Norden, Höveldorf im Osten, Kirchdorf im Süden und Wilhelmsburg im Westen werden.

Die Elbinsel und ihre vier neuen Stadtteile



Grafik: Handelskammer Hamburg (2004)

3. Beteiligungsprozess straff organisieren

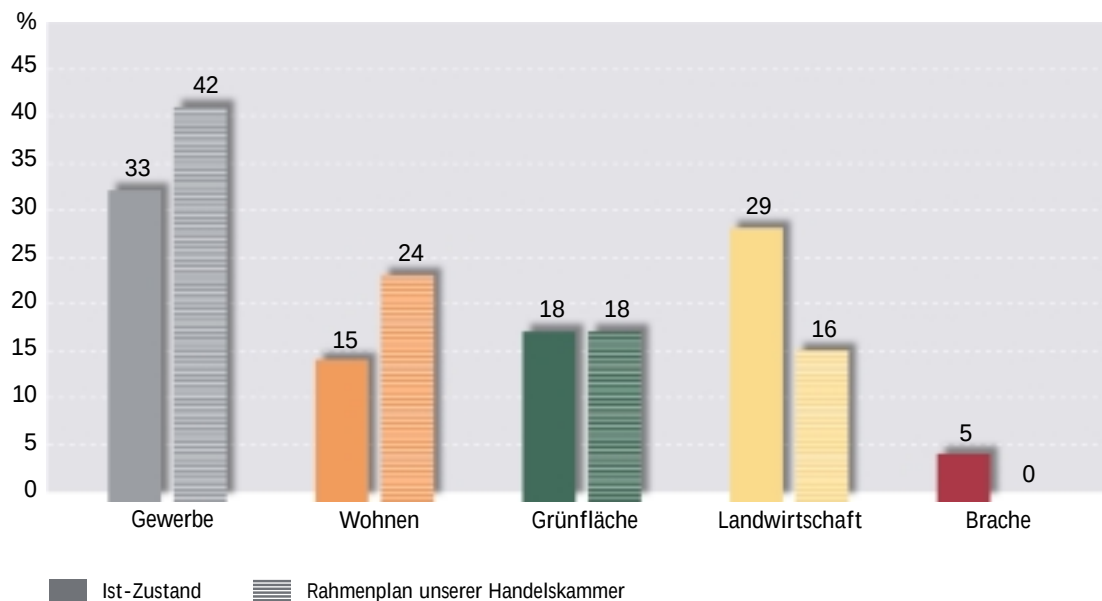
Selbstverständlich sollten die Interessen und das Know-how der bereits ansässigen Bevölkerung in den Entwicklungsprozess einbezogen werden. Analog der im Sanierungsverfahren üblichen Sanierungsbeiräte sollte ein Entwicklungsbeirat Elbinsel einberufen werden. Die EGE als Entwicklungsgesellschaft Elbinsel sollte auch als Träger des Beteiligungsprozesses fungieren. Dabei ist darauf zu achten, dass der Beteiligungsprozess möglichst effizient und konstruktiv organisiert wird. In grundsätzlichen Fragen muss aber auch ein Hinwegsetzen über die Belange der bereits vorhandenen Bevölkerung möglich sein, wenn anderenfalls die Entwicklungsziele gefährdet würden.

4. Zügig flankierende Maßnahmen ergreifen

Die angestrebte Entwicklung der Elbinsel wird nur erfolgreich sein, wenn neben der frühzeitigen Ausweisung eines langfristig gültigen Masterplans auch flankierende Maßnahmen sehr zügig ergriffen werden.



Flächenverteilung auf der Elbinsel



Quelle: Handelskammer Hamburg (2004), eigene Berechnungen

Diese Maßnahmen müssen das Ziel verfolgen, die heutige Schwäche der Elbinsel gezielt ins Gegenteil zu verkehren.

Die in Kapitel C. IV vorgeschlagenen Sonderprogramme zur Verbesserung des schulischen Angebots der Kinderbetreuung und der Integration müssen sehr frühzeitig aufgelegt werden, damit die Elbinsel Anziehungskraft als familienfreundlicher Musterstadtteil entfalten kann.

Als weitere flankierende Maßnahme sollte ein Kommunikationskonzept erstellt werden, welches den eingeleiteten Imagewandel der Elbinsel auch entsprechend weit verbreiten lässt. Es ist zu erwägen, die zu gründende EGE auch mit dieser Aufgabe des Standortmarketings zu betrauen.

Die Einbeziehung von kriminalpräventiven Maßnahmen im Städte- und Wohnungsbau kann der Kriminalität wirksam vorbeugen und trägt wesentlich zur Stärkung des Zusammengehörigkeitsgefühls und einer Identifikation der Bewohner mit dem eigenen

Wohnquartier bei. Eine vorausschauende städtebauliche Anordnung der Gebäude und kleine bauliche Mittel können eine natürliche Wachsamkeit der Nachbarschaft stärken. Sichtbarkeit und Überschaubarkeit sind wichtige Kriterien der Kriminalprävention im Städtebau. Um das Thema Sicherheit bei den neu zu schaffenden Wohnquartieren angemessen zu berücksichtigen, sollten kriminalpräventive Erkenntnisse in die Planung einfließen. Dort wo die Kriminalität bereits heute die Lebensqualität stark beeinträchtigt, sollten zeitlich begrenzte Maßnahmen ergriffen werden. So könnten Rentner und Arbeitslose in einer Projektorganisation als Wachpersonal eingesetzt werden. In den Hochhäusern sollten an den Eingängen Pförtnerlogen eingerichtet werden, wie zum Teil in Kirchdorf-Süd bereits praktiziert wird.

Nachhaltige Pflege und Reinigung der öffentlichen Räume sind wichtige Maßnahmen für das Wohlempfinden der Bürger. Durch gemeinschaftliche Aktionen kann eine Bewusstseinsveränderung zu der unmittelbaren Umgebung erzeugt werden. Auch hier

könnte mit Hilfe von Rentnern und Arbeitslosen agiert oder Patenschaften der umliegenden Unternehmen für das öffentliche Grün vergeben werden. Es müssen verstärkt Anreize für die Unternehmen und Grundeigentümer der Elbinsel geschaffen werden, sich für diese Pflege und Reinigung einzusetzen¹². Dieses sollte insbesondere in Form von Wettbewerben geschehen, in die die Medien einzubeziehen sind, um hohe Aufmerksamkeit zu erzeugen.

5. Entwicklung voranbringen und verlässlich organisieren

Über die Aufstellung eines Masterplans bis zum Jahr 2005 sollte die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt den beabsichtigten

Entwicklungsprozess verlässlich dokumentieren. Die Aufbereitung der Flächen sollte nach straffem Zeitplan (vgl. Kapitel C. VII) erfolgen. Nur so wird es gelingen, neue Bevölkerungsschichten als Pioniere zum Kauf von Wohneigentum zu bewegen. Selbstverständlich ist der Hochwasserschutz auch weiterhin mit besonderer Priorität anforderungsgerecht auszugestalten. Die Grafik auf Seite 41 zeigt, wie sich die Flächenverteilung vor und nach der Umsetzung des vorgeschlagenen Rahmenplans darstellen würde. Deutlich wird, dass zwar die landwirtschaftlichen Flächen zurückgehen, der Grünanteil der Elbinsel aber erhalten bleiben kann.

Die beabsichtigte Entwicklung sollte zudem verlässlich in Meilensteinen festgelegt werden. Welche zeitlichen Entwicklungsschritte für die Elbinsel möglich sind, zeigt der folgende Abschnitt auf.

¹² vgl. auch Standpunkte-Papier »Metropole der Dynamik«, S. 90, Handelskammer Hamburg (2003)

VII. Entwicklungsphasen

Entwicklung bis 2008



Grafik: Städtebauliche Entwicklung Handelskammer Hamburg (2004)

1. Die Freihafengrenze am Spreehafen wird in Richtung Norden verlegt.
2. Die Arbeitswelten am Reiherstieg werden durch Lückenschluss erweitert.
3. Das Industrie- und Logistikzentrum Obergeorgswerder wird realisiert und über eine östlich parallel zur A1 verlaufende Straße erschlossen.
4. Die Brücken im Muggenburger Zollhafen werden saniert.
5. Ein Teil der Kleingärten an der Wilhelmsburger Dove-Elbe wird auf die Ausgleichsflächen östlich der A1 verlegt.
6. Die Euro-Solar-Siedlung 2005 bei der Windmühle wird realisiert.
7. Der erste Teil des Wohngebietes Hövelsdorf wird an der Wilhelmsburger Dove-Elbe erschlossen und gebaut.
8. Die ersten Einzelhandelsgeschäfte und Betriebe siedeln sich westlich des Niedergeorgswerder Deiches an.
9. An der Kirchdorfer Straße werden Reihenhäuser gebaut.
10. In den 50er Schuppen wird nach Abschluss der Sanierung eine »Erlebniswelt Hafen« installiert.
11. Das Auswanderungsmuseum BallinStadt wird errichtet.
12. Eine auf einem schwimmenden Ponton errichtete Jugendherberge erhält ihren Liegeplatz im Muggenburger Zollhafen am Auswanderungsmuseum.
13. Eine der zentralen Fachbehörden wird auf die Elbinsel verlegt.
14. Ein Gastronomieboot wird im Spreehafen eröffnet.



Grafik: Städtebauliche Entwicklung Handelskammer Hamburg (2004)

1. Auf dem ehemaligen Bahngelände wird das Gewerbegebiet Rubbertstraße erweitert.
2. Das Künstlerviertel Georg Wilhelm wird als IBA-Projekt entwickelt.
3. Der Gewerbepark Niedergeorgswerder Deich entsteht als IBA-Projekt.
4. Die neue Elbbrücke schafft einen neuen Zugang auf die Elbinsel.
5. Der Veddelkanal im Spreehafen wird für die Schaffung neuer Industrieflächen verschüttet.
6. Im Wohngebiet Höveldorf werden Reihenhäuser gebaut.
7. Das vorhandene Wohngebiet am Aßmannkanal wird durch Gartenhofhäuser erweitert.
8. Die vorhandenen Wohngebiete am IGS-Gelände werden nachverdichtet und aufgewertet.
9. Die IGS 2013 wird mit einer Grünachse zum Reiherstieg und vier Grünkorridoren ins östliche Landschaftsgebiet entwickelt.
10. Die Renaturierung der belasteten Flächen östlich der A1 und am Reiherstieg werden als Vitalprojekt der IGS realisiert.
11. Eine OpenAir-Bühne Elbinsel bietet Platz für etwa 15.000 Besucher.
12. Der Aussichtsturm »Kiek mol« mit Mountainbike-Strecke und Indoor-Skianlage wird gebaut.
13. Der neue Markt der Nationen zieht Kunden aus ganz Hamburg an.
14. Am südlichen Ufer entsteht ein großer Freizeitbereich mit Spiel- und Sportcenter und gastronomischer Nutzung.
15. Eine Fahrrad- und Inline-Skater-Strecke verbindet die bedeutendsten Attraktionen und landschaftlichen Gebiete miteinander.



Grafik: Städtebauliche Entwicklung Handelskammer Hamburg (2004)

1. Im Osthafen wird ein Logistikzentrum realisiert.
2. Der westliche Riegel des Gewerbeparks an der A1 entsteht.
3. Die Hafenquerspange wird fertiggestellt.
4. Eine Ringumfahrung in Form eines Orientierungssystems für den Güterverkehr wird eingerichtet.
5. Die Erschließungsstraße westlich der A1 ab der Autobahnabfahrt Stillhorn für das Gewerbegebiet 1A wird realisiert.
6. Die touristische Wasserverbindung über die »Maritime Circle-Line« fährt auch den Fähranleger an der Grünachse am Reiherstieg an.
7. Das vorhandene Wohngebiet in Kirchdorf wird entlang des IGS-Geländes erweitert.
8. Nördlich und südlich der Kornweide wird das Wohnquartier Finkenriek mit unterschiedlichen Wohnformen errichtet.
9. Die Wohngebiete am Aßmannkanal, an der Georg-Wilhelm-Straße und in Kirchdorf werden nachverdichtet und aufgewertet.
10. Wohnboote siedeln sich im Saalehafen an.
11. Der Kreuzungspunkt von Hafenquerspange und Zuwegung der neuen Elbbrücke wird im Zusammenhang mit einem Büroturm attraktiv und einzigartig gestaltet.
12. Eine kommerzielle Kultur- und Freizeitnutzung entsteht am S-Bahnhof Veddel.



Grafik: Städtebauliche Entwicklung Handelskammer Hamburg (2004)

1. Lückenschließung in den Industrie- und Gewerbegebieten entlang der Hafenquer-spange und am Jaffe-Davids-Kanal.
2. Der Industriepark 1A östlich der Auto-bahn A1 wird entwickelt.
3. Der Harburger Binnenhafen bekommt sein Pendant gegenüber am nördlichen Ufer der Süderelbe.
4. Die U-Bahn von der HafenCity über die Elbinsel bis nach Harburg wird eröffnet.
5. Nach dem Bau des Industriestranges 1A werden weitere Kleingärten auf die Grün-flächen östlich der Autobahn A1 verlegt.
6. Das Wohngebiet am Aßmannkanal wird erweitert.
7. Das Wohnquartier Kirchdorf wird bis zum Gewerbepark 1A erweitert.
8. Die weitgehende Umsetzung des Master-planes Elbinsel wird mit einer einwöchi-gen Festveranstaltung mit Besuchern aus ganz Norddeutschland gefeiert.

D. Forderungen der Wirtschaft auf einen Blick

Unsere Handelskammer hat bereits im Standpunkte-Papier »Metropole der Dynamik – Hamburgs Weg in die europäische Spitze« im November 2003 den Brückenschlag nach Süden als Leitprojekt vorgeschlagen. Für die Wirtschaft hat dieser »Sprung« eine besondere Bedeutung. Die Bereiche Wertschöpfung, Bevölkerung und Lebensqualität sind auf der Elbinsel gleichzeitig und angemessen voranzubringen. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen erforderlich:

I. Wertschöpfung

1. Zusätzliche Gewerbeflächen sollten auf den Brach- und Konversionsflächen der Elbinsel gewonnen werden. Es müssen größere, zusammenhängende Industrie- und Gewerbegebiete entwickelt werden. (S. 21)
2. Das Planverfahren für die gewerblichen Bauflächen in Obergeorgswerder sollte mit Ziel der Ausweisung von Flächen für Logistik- und Industrieunternehmen zügig vorangetrieben werden. Die Erschließung ist mit einem Anschluss an den neuen Gewerbepark 1A zu verbessern. (S. 22)
3. Östlich und westlich der Autobahn A1 sollte der neue Industrie- und Gewerbepark 1A ausgewiesen werden. (S. 22)
4. Der Hafen- und Industriestandort Reiherstieg sollte gesichert und erweitert werden. (S. 23)
5. Die Hafengebietsgrenze entlang des Reiherstiegs darf erst nach einer sorgfältigen Prüfung der Bedarfe und dann auch nur teilweise verlagert werden. Die Flächen sollten anschließend als Industriegebiet ausgewiesen werden. (S. 24)
6. Auf dem ehemaligen Bahngelände an der Rubbertstraße sollte ein Gewerbepark ausgewiesen werden. (S. 24)
7. Das Logistikzentrum Kleiner Grasbrook sollte erhalten bleiben und langfristig gesichert werden. (S. 24)
8. Nördlich des Spreehafens sollte das Logistikzentrum Osthafen geschaffen werden. (S. 24)
9. Der Bau einer neuen Elbbrücke mit dem Potenzial für ein neues Wahrzeichen soll-

te die Elbinsel mit dem Zentrum verbinden und Aufbruchsignal für die Entwicklung sein. (S. 25)

10. Zur Entlastung des Hamburger Straßennetzes sollte der Bau der Hafenquerspange vorangetrieben werden. (S. 26)
11. Die Knotenpunkte sollten ausgebaut werden. (S. 26)
12. Die Wasserwege sollten für eine Erreichbarkeit der maritimen Attraktionen erhalten werden. (S. 26)
13. Die Erschließung der Elbinsel für den Gewerbeverkehr sollte durch eine Ringverbindung verbessert werden. (S. 27)
14. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur sollte anforderungsgerecht weiterentwickelt werden. (S. 27)
15. Das U-Bahnnetz sollte mit der U4 von der HafenCity über die Elbinsel langfristig bis nach Harburg ausgebaut werden. (S. 27)
16. Eine publikumsintensive Fachbehörde sollte als Signal im Zentrum der Elbinsel angesiedelt werden. (S. 27)

II. Bevölkerung

17. Die Familienfreundlichkeit sollte gestärkt werden, indem das Kinderbetreuungsangebot flächendeckend ausgebaut wird. (S. 29)
18. Über ein Sonderprogramm Schule sollte die Elbinsel als herausragender Standort für die schulische Bildung profiliert werden. (S. 29)
19. Die Einrichtung einer Begabenschule sollte als ein weithin sichtbares Aufbruchsignal gesetzt werden. (S. 29)
20. Die national gesteuerte Zuwanderung sollte von einer lokalen Integrationspolitik begleitet werden, die dem Grundsatz des Förderns und Forderns folgt. (S. 29)
21. Ein Treffpunkt der Nationen für Kinder sollte als Zeichen des Integrationswillens geschaffen werden. (S. 30)
22. Über den Markt der Nationen sollte die Elbinsel hinsichtlich ihres vielfältigen Einzelhandelsangebots profiliert werden. (S. 30)
23. Es sollten ausreichend Wohnbauflächen für die langfristige Verdoppelung der Be-

- völkerung ausgewiesen und entwickelt werden. (S. 30)
24. Es sollte ausschließlich freifinanzierter Wohnungsbau ausgewiesen werden, so dass der hohe Anteil an sozialem Wohnungsbau auf ein verträgliches Maß zurückgeführt wird und eine Mischung der unterschiedlichen Wohnformen erreicht wird. (S. 33)
 25. Nachverdichtungsmöglichkeiten z. B. durch Dachgeschossausbau und Aufstockung sollten gezielt ausgeschöpft werden. (S. 33)
 26. Die Verdichtung sollte mit einer baustrukturellen Aufwertung des Bestandes einhergehen. (S. 33)
 27. Der Erwerb von Eigentum sollte vereinfacht werden. Wohnungen in geeigneten Mehrfamilienhäusern sollten von den öffentlichen Wohnungsbaugesellschaften zum Verkauf angeboten werden. (S. 34)
 28. Die qualitativ hochwertigen Flächen in Wasserlage sollten nach Verlegung der dort ansässigen Kleingärten als Wohnflächen entwickelt werden. (S. 34)
 29. Der Einzelhandel auf der Elbinsel sollte im Zentrum Wilhelmsburg zum Bezirksentlastungszentrum und im Reiherstiegviertel zum Stadtteilzentrum aufgewertet werden. (S. 35)
- ein Spiel- und Sportcenter am Strand des nördlichen Ufers der Süderelbe (S. 37),
 - eine Umnutzung des Flakbunkers Wilhelmsburg (S. 37),
 - eine schwimmende Jugendherberge für Kinder und Jugendliche aus aller Welt (S. 37),
 - und eine Fahrrad- und Inline-Skater-Strecke, die die bedeutendsten Attraktionen der Elbinsel miteinander verbindet. (S. 37)
31. Die Kombination der Internationalen Gartenschau 2013 mit einer Internationalen Bauausstellung 2013 sollte genutzt werden, um Synergieeffekte freizusetzen. (S. 38)
 32. In experimentellen Modellvorhaben sollte die engere Verknüpfung von Arbeiten und Wohnen erprobt werden. Als Quartier hierfür kommen nur neu zu entwickelnde Bereiche der Elbinsel wie das »Künstlerviertel Georg-Wilhelm« in Betracht. (S. 39)
 33. Eine Entwicklungsgesellschaft Elbinsel (EGE) sollte gegründet werden. (S. 39)
 34. Die Verwaltungsgrenzen der Elbinsel sollten im Rahmen der Überlegungen zur Verwaltungsreform überdacht werden. (S. 40)
 35. Eine Beteiligung der ansässigen Bevölkerung sollte über einen Entwicklungsbeirat Elbinsel erfolgen. (S. 40)
 36. Die flankierenden Maßnahmen sollten zügig ergriffen werden. (S. 40)
 37. Die Sicherheit auf der Elbinsel sollte z. B. durch bauliche Maßnahmen erhöht werden. (S. 41)
 38. Es sollten Anreize für die Einbeziehung der Bürger für die bessere Pflege und Reinigung der im Umfeld befindlichen Grünflächen geschaffen werden. (S. 41)
 39. Die Entwicklung sollte zügig und verlässlich vorangebracht werden. (S. 42)

III. Lebensqualität

30. Der Freizeitwert sollte durch Kultur-, Sport- und Freizeitangebote erhöht werden (S. 35). Hierzu zählen insbesondere
 - die Einrichtung des Auswanderungsmuseums »BallinStadt« auf dem Gelände der ehemaligen Auswandererhallen (S. 36),
 - eine kommerzielle Kultur-/Freizeitnutzung am S-Bahnhof Veddel (S. 36),
 - ein Aussichtsturm »Kiek mol«, als Wahrzeichen der Internationalen Gartenschau 2013 auf dem Hügel der ehemaligen Mülldeponie Georgswerder mit Blick auf das Gartenschau-Gelände, den Hafen und die Stadtsilhouette Hamburgs (S. 36),
 - eine Mountainbike-Strecke, die rund um den Aussichtsturm verläuft (S. 36),
 - eine OpenAir-Bühne Elbinsel, eingebettet in einen Kunspark (S. 36),

Herausgeber:
Handelskammer Hamburg
Adolphsplatz 1 | Börse | 20457 Hamburg
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg
Telefon 040 / 3 61 38-138
Telefax 040 / 3 61 38-401
E-Mail: service@hk24.de
Internet: www.hk24.de

Herstellung: Wertdruck GmbH & Co. KG, Hamburg

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Stand: September 2004