



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Zukunftsbild Elbinseln 2013+ Zwischenbilanz

Erläuterungsbericht Entwurf (September 2013)

Auftragnehmer und Bearbeitung:
Arbeitsgemeinschaft
Düsterhöft Architektur und Stadtplanung
ELBERG Stadt - Planung - Gestaltung
mit kfp Kontor Freiraumplanung

Vorentwurf
vor Behördenabstimmung

Auftraggeberin:

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Projektgruppe Sprung über die Elbe, PGS
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

Auftragnehmer:

Arbeitsgemeinschaft Städtebauliche Planung
DÜSTERHÖFT Architektur und Stadtplanung
Wittenbergstraße 24
22761 Hamburg

ELBERG Stadt - Planung - Gestaltung
Kruse - Schnetter - Rathje
Falkenried 74 a
20251 Hamburg

Landschaftsplanung

kfp Kontor Freiraumplanung
Thomas Tradowsky
Boschstraße 23 a
22761 Hamburg

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

Inhalt

Zusammenfassung	7
1 Einleitung	11
1.1 Untersuchungsgebiete und Aufgabenstellung	11
1.2 Vorgehen und Methodik	13
2 Ausgangslage auf den Elbinseln und Zieldiskussion 2013+ .	15
2.1 Historie und gesamtstädtische Ziele	15
2.2 Projekte von IBA und igs 2013: Bilanz 2010 bis heute	16
2.3 Bevölkerung und Wohnen	20
2.4 Gewerbe und Wirtschaft	22
2.5 Verkehr	25
2.5.1 Lkw-Führungskonzept.....	25
2.5.2 Ausbau des Knotenpunkts Veddel/A 255	25
2.5.3 Die Hafenspanne: Linienbestimmung Süd	26
2.5.4 Das Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße.....	26
2.5.5 Radwegenetz	27
2.5.6 ÖPNV und Anbindung über Wasserwege	30
2.6 Stadtraum – bestehende Projekte und Planungen	31
2.6.1 Integrierte Stadtteilentwicklung („RISE“).....	31
2.6.2 Städtebauliche Entwicklungsbereiche und Einzelprojekte	33
2.7 Freiraum, Landschaft und Naturschutz	36
2.7.1 Landschaftsprogramm und Landschaftsachse	36
2.7.2 Schutzgebiete	37
2.7.3 Kleingärten.....	38
2.7.4 Der Energieberg.....	38
2.7.5 Kreesand und das Konzept „Deichpark“	39
2.7.6 Spreehafen und Deich Veddel Nord.....	40
2.7.7 Der Wilhelmsburger Inselepark und das ParkSport-Konzept.....	40
2.7.8 Die Dekadenstrategie HAMBURGmachtSPORT	41
2.8 Das Ergebnis der Planungswerkstätten - Allgemeine Ziele und Handlungsfelder	41
2.9 Fazit	43
3 Analyse Entwicklungsräume	45
3.1 Der Entwicklungsraum Veddel	45
3.1.1 Übergeordnete Einbindung: Stadträumliche Lage und Kontext ...	45
3.1.2 Gebietscharakter und Ortsidentität.....	46
3.1.3 Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur	47
3.1.4 Grün- und Freiräume.....	47
3.1.5 Verkehr und Erschließung.....	48
3.1.6 Umweltbelastungen.....	49
3.1.7 Planrecht und Eigentum.....	50
3.1.8 Veddel: Potenziale, Restriktionen und Ziele	51

3.2	Der Teilraum Veringkanal	53
3.3	Der Entwicklungsraum Mittelachse	55
3.3.1	Übergeordnete Einbindung: Stadträumliche Lage und Kontext ...	56
3.3.2	Gebietscharakter und Ortsidentität.....	57
3.3.3	Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur	60
3.3.4	Grün- und Freiräume.....	62
3.3.5	Verkehr und Erschließung.....	66
3.3.6	Umweltbelastungen.....	66
3.3.7	Planrecht und Eigentum.....	67
3.3.8	Mittelachse: Potenziale, Restriktionen und Ziele	69
4	Leitlinien für die Entwicklung der Schwerpunkträume	73
5	Konzeptentwicklung	75
5.1	Veddel	75
5.1.1	Szenarien.....	75
5.2	Mittelachse - Teilraum Spreehafen	77
5.2.1	Szenarien.....	77
5.3	Mittelachse - Teilräume Assmannkanal/Rathauswettern/ "Quartier im Wandel"	79
5.3.1	Szenarien.....	79
5.3.2	Konfliktbetrachtung Gewerbe: „Quartier im Wandel“	80
5.3.3	Konfliktbetrachtung DrateInstraße: „Rathausquartier“	82
5.3.4	Konfliktbetrachtung Sportanlagen und Kleingärten.....	82
6	Zielbild Gesamttraum	85
6.1	Räumliches Konzept – Entwicklungsräume mit Vertiefungsbereichen	86
6.2	Vertiefungsbereich Veddel Nord	89
6.3	Vertiefungsbereiche Mittelachse	91
6.3.1	„Spreeterrassen“.....	92
6.3.2	„Assmanns Gärten“	95
6.3.3	„Quartier im Wandel“	99
6.3.4	„Rathausviertel“ (DrateInstraße)	101
6.4	Veringkanal	102
6.5	Bau einer Moschee	102
6.6	Städtebauliche Grobbilanz und Entwicklungsstufen	103
6.7	Städtebauliche Grobbilanz Gesamtübersicht	104
6.8	Nächste Schritte	105
6.8.1	Erste Maßnahmen.....	105
6.8.2	Weitere Umsetzung.....	106
6.9	Ersatzstandorte für Gewerbe und Kleingärten	107
6.10	Naturraum und Erholungslandschaft Wilhelmsburger Osten	108
6.11	Kirchdorf-Süd	108
7	Ausblick	109

Zusammenfassung

Die Stadtteile Wilhelmsburg und Veddel sowie der Harburger Binnenhafen spielen eine entscheidende Rolle für die Entwicklung des Süderelberaumes als zentraler Wohn- und Arbeitsstandort. Mit ihrer guten Anbindung an die Innenstadt, dem Bezug zum Wasser und den Landschaftsräumen im Wilhelmsburger Osten sowie zur Dove-Elbe bieten sie außerordentlich gute Voraussetzungen für eine Entwicklung vielfältiger Quartiere mit hoher Lagegunst.

Die Durchführung der Internationalen Bauausstellung und der Internationalen Gartenschau hat wichtige Entwicklungsimpulse gesetzt und den Prozess zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsbedingungen auf den Elbinseln in Gang gebracht. Mit zahlreichen Projekten in den Bereichen Wohnungsbau und Infrastruktur, Kultur, Bildung und lokale Ökonomie ist der Stadtteil bereits heute attraktiver und lebenswerter geworden. Der neue Dienstleistungsstandort „Wilhelmsburg Mitte“ stärkt die Wirtschaftskraft des gesamten Raumes und erregt zunehmend das Interesse privater Immobilieninvestoren.

An diese positiven Entwicklungen gilt es nun anzuknüpfen: Zentrale Aufgaben sind dabei die Weiterentwicklung des Wohnungsbaus, sowohl in der Qualifizierung der Bestände als auch in der Schaffung neuen Wohnraums, und die weitere Ausgestaltung der Bildungsoffensive auf den Elbinseln. Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nach Osten an die Bahntrasse und die Aufhebung der Freihafenzone eröffnen Potenziale für neuen freiraumbezogenen Wohnungsbau und moderne Arbeitsstätten auf weitgehend lärmfreien Flächen. Die zentralen Entwicklungsräume reichen dabei von Wilhelmsburg Mitte nach Norden bis an den Spreehafen und im Bereich der Veddel von der Norderelbe bis zur Tunnelstraße. Gleichzeitig eröffnen sich neue Zugänge für ergänzende Nutzungen am Wasser und Naherholung an der Norderelbe, am Spreehafen, an der Dove-Elbe und an den Kanälen.

Diese Potenziale setzen neue Rahmenbedingungen für bereits erschlossene, bislang überwiegend gewerblich genutzte Flächen in der Mitte Wilhelmsburgs.

Im Sinne einer nachhaltigen Innenentwicklung und im Hinblick auf den Erhalt und die Förderung standortnaher Arbeitsstätten brauchen die Elbinseln neue Lösungen, die Nutzungskonflikte zwischen Hafennutzungen, Gewerbe und Wohnen nach Möglichkeit ausgleichen. Die hierfür erforderlichen Umstrukturierungen bedürfen immer auch eines gesamträumlichen Blicks. Dieses gilt auch für den Umgang mit den vorhandenen Freiräumen.

Darüber hinaus muss eine qualitätvolle städtebauliche Entwicklung der Elbinseln immer von einer integrierten Verkehrsplanung einschließlich des Hafens begleitet werden. Die verkehrlichen Anforderungen im Veddeler Norden, an der Harburger Chaussee am Spreehafen sowie die neue Abfahrt Rotenhäuser Straße in Wilhelmsburg Mitte sind mit den städtebaulichen Zielen in den Quartieren in Einklang zu bringen.

Städtebauliche Entwicklung

Vor diesem Hintergrund zeichnen sich neue Perspektiven für die Entwicklung der Elbinseln ab:

Im Bereich der zentralen Mittelachse, entlang der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße, verdichten sich neues Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzungen. Hinzu kommt das Ziel der Sicherung und Entwicklung von Grün- und Freiräumen, der Erhalt der Kulturlandschaft „Wilhelmsburger Osten“ und die Qualifizierung der Landschaftsachse Dove-Elbe für Naherholung und Freizeit. Im Westen am Reiherstieg überwiegt weiterhin die Sicherung hafengebundener Nutzungen.

Mit der Entwicklung der beiden Schwerpunkträume „Veddel“ und „Mittelachse“ werden Lücken im Geflecht der unterschiedlichen, z.T. fragmentarischen Siedlungsteile gefüllt und bereits bestehende Quartiere arrondiert und besser vernetzt. Dadurch werden auch die vorhandenen Gewässer- und Landschaftsräume erlebbar und entwickeln eine neue räumliche Qualität im Zentrum Wilhelmsburgs.

Ein wichtiges neues Identitätsmerkmal ist die Nord-Süd gerichtete Freiraumachse: Vom Spreehafen bis zum Wilhelmsburger Inselepark entwickelt sich am Assmannkanal ein durchgehender Grünraum. Der Sportpark, der Kleingartenpark sowie die Parkanlage entlang der Rathauswetterten bieten den neuen Wohnquartieren den notwendigen Erholungsraum.

Veddel

Nach Aufgabe des Zollareals auf der Veddel kann der Stadtteil bis an die Elbe, vis-à-vis der HafenCity, wachsen und wird um neue Nutzungsbau- steine ergänzt. Die Weiterentwicklung des Umfeldes am S-Bahnhof Veddel ist ein weiterer Schritt zur Aufhebung der isolierten Lage zwischen Spreehafen, Georgswerder und dem Norden Wilhelmsburgs.

Unterstützt wird dies auch mit der urbanen Entwicklung entlang der Harburger Chaussee. Das neue Quartier „Spreeterrassen“ zwischen der Landschaftsachse Dove-Elbe am Ernst-August-Kanal im Süden und der Harburger Chaussee im Norden bildet zusammen mit dem Spreehafen eine neue Stadtkante Wilhelmsburgs.

Mittelachse

Die Ostseite des Assmannkanals wird mit einer Neustrukturierung der Kleingärten und Sportflächen frei zugänglich. Daneben entsteht, in enger Verzahnung mit den Kleingärten, ein neues, familienfreundliches Wohnquartier, das den Wall der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße mit seinem Baumbestand in die Entwicklung einbezieht. So wird das Reiherstiegviertel sowohl im Norden als auch im Osten um wichtige Freiräume und neuen Wohnungsbau ergänzt.

Die derzeit gewerblich genutzten Flächen zwischen der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße, Jaffe- und Jaffe-Davids-Kanal werden schrittweise zu einem Quartier mit gemischten Nutzungen umstrukturiert. So kann die langjährige Forderung nach einem verträglichen Miteinander von Wohnen und Arbeiten auf der Elbinsel eingelöst werden. Mit der Verlagerung des Containerlagers in der Jaffe- und Jaffe-Davids-Kanal werden die geplanten Entwick-

lung um den „Puhsthoﬀ“ sind bereits erste Schritte gemacht. Die Flächen östlich des Jaffe-Davids-Kanals bieten sich weiterhin für Gewerbenutzungen an. Mit ihrer Lage an der neuen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße wirken sie als Lärmpuffer für die empfindlicheren neuen Nutzungen auf der Westseite des Kanals.

Wilhelmsburg Mitte wird sowohl in westlicher Richtung entlang der Neuenfelder Straße, als auch nach Norden bis zur Thielenstraße als identitätsstiftendes Zentrum der Elbinseln weiterentwickelt. Der Bereich um das Wilhelmsburger Rathaus und die Dratelnstraße soll mit neuen Nutzungsbausteinen in seiner Zentralität gestärkt und belebt werden. Hierzu zählen neue Wohnnutzungen „am Wall“ und am Wilhelmsburger Inselpark sowie Flächen für weitere Dienstleistungen, Sport, Freizeit und Infrastruktur.

Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt ist die Qualifizierung bestehender gewerblicher Strukturen am Veringkanal, verbunden mit einer Verbesserung der Wohnverträglichkeit und dem Ausbau der lokalen Ökonomien und der Kreativwirtschaft.

Die vorliegende Zwischenbilanz dokumentiert ausführlich den Stand des Planungsprozesses und ist ein erster Schritt auf dem Weg zu einem „Zukunftsbild Elbinseln 2013+“.

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

1 Einleitung

1.1 Untersuchungsgebiete und Aufgabenstellung



Digitales Orthofoto Maßstab 1:10.000 im Original (DOP 10 2012)

Die Entwicklung des Süderelberaumes als zentralen Wohn und Arbeitsstandort ist eine der wichtigsten stadtentwicklungspolitischen Aufgaben Hamburgs. Mit zahlreichen Projekten und der Schubkraft von IBA und igs Hamburg 2013 wurden außergewöhnlich gute Voraussetzungen geschaffen, um die Stadtteile Wilhelmsburg, die Veddel und den Harburger Binnenhafen weiter voranzubringen. Mit dem vorliegenden Planwerk sollen die aktuellen Entwicklungspotenziale (alte Trasse der Wilhelmsburger Reichstraße und ehemalige Zollflächen auf der Veddel) im Kontext mit der Fortschreibung des Rahmenkonzeptes Sprung über die Elbe analysiert und auf

der Grundlage konzeptioneller Ziele zu einem räumlichen „Zukunftsbild Elbinseln 2013+“ verdichtet werden.

Als zentrale Aufgabe ist dabei die Weiterentwicklung des Wohnungsbaus anzusehen. So wurden im Rahmen der IBA Hamburg 2013 über die bis 2013 realisierten Projekte hinaus (rd. 1200 Wohneinheiten) weitere umfangreiche Wohnungsbaupotenziale auf den Elbinseln Veddel und Wilhelmsburg sowie im Harburger Binnenhafen von rund 1800 Wohneinheiten identifiziert, die erst nach 2013 realisiert werden können und als integrale Bausteine in ein Zukunftskonzept aufzunehmen sind.

Die in Gang gekommene Nachfrage durch Immobilieninvestoren stärkt zugleich die Wirtschaftskraft des Raums. Neben den Investitionen im Wohnungsbau ist erstmals auch ein größerer Dienstleistungsstandort in Wilhelmsburg Mitte entstanden, dazu kommt die weitere Entwicklung der Kreativwirtschaft und der lokalen Ökonomien. An diese neuen Impulsgeber für Arbeitsstätten ist durch die Entwicklung weiterer Flächenpotenziale anzuknüpfen.

Insbesondere aus der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße („WBR“) wird ein weiterer Entwicklungsschub für die Elbinsel erwartet.

Die hierbei betroffenen Räume im Umfeld der Wilhelmsburger Reichsstraße sind zum einen der zentrale Entwicklungsraum von Wilhelmsburg Mitte nach Norden bis an den Spreehafen (ca. 146 ha). Hierin stecken Entwicklungspotenziale für unterschiedlichste Nutzungsoptionen wie weiteren Wohnungsbau, moderne Arbeitsstättenflächen, die Verlagerung und Umstrukturierung von Gewerbearealen sowie Sport- und Kleingartenflächen zu neuen urbanen Stadtbausteinen. Diese gilt es zu nutzen, um den begonnenen Strukturwandel auf der Elbinsel fortzusetzen, die Wilhelmsburger Mitte weiter zu stärken und das soziale Gefälle im Vergleich zur Gesamtstadt Hamburgs weiter abzubauen. Der zweite wichtige Entwicklungsraum ist der Bereich Veddel Nord zwischen Norderelbe und Tunnelstraße (ca. 11 ha) mit bedeutsamen Potenzialen für das Wohnquartier Veddel und seiner Brückenkopffunktion an der Südseite der Norderelbe gegenüber der Hafencity.

Aufgabe des Rahmenkonzeptes ist es, rückblickend auf die Effekte und Auswirkungen von IBA und igs 2013 und weiterer städtebaulicher Entwicklungen, neue planerische Konzepte und Lösungen für die beiden Entwicklungsräume auf ihre Realisierungschancen und Eignung hin zu prüfen. Neben der Betrachtungsebene der Teilräume und ihres Umfeldes ist der Stadtteil insgesamt mit seinen laufenden Planungen und Entwicklungen, den Übergängen zum Hafen und in die Landschaftsräume in die planerische Konzeption einzubeziehen. Dazu zählen auch die Bereiche Veringkanal, Georgswerder und Harburger Binnenhafen, die zeitlich parallel im Rahmen anderer Planverfahren unter Federführung der Bezirke weiterentwickelt und in einer Fortschreibung des Rahmenkonzeptes Sprung über die Elbe weiterhin als Orientierungsrahmen für die Stadtentwicklung in diesem Raum zusammengeführt werden.

Die gesetzten gesamtstädtischen Ziele mit dem dringenden Bedarf nach neuen Wohn- und Gewerbeflächen auch auf den Elbinseln, die die Elbinsel tangierenden und querenden großen Verkehrsinfrastrukturprojekte, und der begonnene Strukturwandel auf der Elbinsel erfordern einen intensiven Austausch und Aushandlungsprozess mit den Akteuren vor Ort, mit Politik und Verwaltung im Hinblick auf ein möglichst breit getragenes Rahmenkonzept,

welches in seiner Aussageschärfe den Stand des Willensbildungsprozesses abbilden soll.

1.2 Vorgehen und Methodik



Arbeit in den Planungswerkstätten

Das dialogorientierte Planungsverfahren „Zukunftsbild Elbinseln 2013+“ wurde ergebnisoffen angelegt mit externer Steuerung und Moderation. In vier Planungswerkstätten waren Bürger, Verbände, Initiativen und alle weiteren Planungsinteressierten eingeladen zur Mitarbeit und Diskussion über die künftige Entwicklung der Elbinseln und der beiden Teilräume. Bei diesem ergebnisoffenen Prozess sollen alle Themen und längerfristigen Ziele für Wilhelmsburg in einen Gesamtkontext gestellt werden mit Aussagen zu Neustrukturierung und Nutzung von Entwicklungsräumen, jedoch orientiert an den gesamtstädtischen Zielen.

Die konkrete Prozessgestaltung reagiert flexibel auf den parallel laufenden Dialog, z.B. um die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, und auf die Forderungen nach der Verstärkung der Bürgerbeteiligung, die weitere Ausgestaltung der Bildungsoffensive Elbinseln („BOE“) und die stärkere Integration der Bürger mit migrantischem Hintergrund.

Aufgabe des Planungsteams und des externen Moderationsteams war es, diesen Dialog durch die Beschreibung der Ausgangslage 2013+ vorzubereiten und fachlich-planerisch zu begleiten. Hierzu gehörten zunächst eine aktuelle Überprüfung des bereits vorliegenden umfangreichen Datenmaterials (Gutachtenrecycling, Ortsbegehungen, einzelne Expertengespräche, Auswertung der lokalen Veranstaltungen, etc.).

Neben dem Anregen und Ideengeben durch Skizzen und best-practice-Beispiele, ging es darum, den unterschiedlichen Akteuren im Gebiet und den Bürgern der Elbinsel „Gehör und Bild zu verschaffen“, d.h. das Festhalten, Prüfen und Umsetzen von Ideen und Konzeptansätzen aus dem Dialog. Daneben galt es, Konflikte und Wirkungszusammenhänge aufzuzeigen und planerische Lösungen für Themen und Teilräume qualitativ und quantitativ so weiter zu entwickeln, dass ein sachlicher Abwägungsprozess stattfinden kann.

Die vorliegende Planung ist das Ergebnis offener Planungswerkstätten und stellt ein erstes Zwischenergebnis dar.

Vorgesehen ist nun eine Erörterung, Aushandlung und Abwägung auch unter Maßgabe der zeitlichen Umsetzbarkeit von Maßnahmen gemeinsam mit den Fachbehörden, Politik und der Hafenwirtschaft.

Wilhelmsburg blickt auf eine über 40 Jahre lange Tradition einer aktiven Bürgerbeteiligung zurück. Auf dem „Initiativentag“ (initiiert von Bürgerhaus, Türkischem Elternbund und Bürgerverein) am 22.09.2012 trafen sich über 35 Initiativen und Interessengruppen, um über die weiteren Schritte nach der IBA zu diskutieren.

Wichtigste Anliegen sind:

- die Bildung eines Netzwerkknotens, um die vielfältigen Aktivitäten zu bündeln, eine Fortsetzung des Stadtteilbeirates auch nach 2013
- Sicherung der Finanz- und Fördermittel für den Fortbestand der BOE,
- Beschäftigungsprojekte und Kultur und Bildung
- mehr Austausch, Integration und Teilhabe der migrantischen Mitbürger an der Entwicklung des Stadtteils
- Schaffung bezahlbaren neuen Wohnraumes.

Es wurde deutlich, dass die Fortschreibung des Rahmenkonzeptes 2013+ neben einer räumlichen Dimension auf jeden Fall eine Weiterentwicklung der Sozialen, Bildungs- und kulturellen Belange beinhaltet. Eine Bündelung der Interessen (Netzwerkstruktur) ist der nächste Schritt.

Vor diesem Hintergrund wird parallel zu den räumlichen Planungen ein niedrigschwelliger Beteiligungsprozess vor Ort durch die Stiftung Bürgerhaus Wilhelmsburg in Kooperation mit dem Bezirksamt Hamburg Mitte und der BSU zu den Querschnittsthemen wie Bildung, Verkehr, Umweltverträglichkeit, Klima, Integration, durchgeführt: „Perspektiven! Gemeinsam planen für die Elbinseln“. Die Zusammenführung aller Planungsergebnisse und Überlegungen soll Anfang 2014 erfolgen und als Orientierungsrahmen für nachfolgende Planungen dienen.

2 Ausgangslage auf den Elbinseln und Zieldiskussion 2013+

2.1 Historie und gesamtstädtische Ziele

Jahrzehntlang waren Wilhelmsburg und Veddel Stadtteile mit Gewerbe, Industrie und Arbeiterwohnungen abseits gelegen im Süden Hamburgs. Nach der großen Flut 1962 wurde Wilhelmsburg als Wohnstandort eher vernachlässigt, es sollte insbesondere das westliche Wilhelmsburg vorrangig als Entwicklungsraum der Industrie- und Hafenwirtschaft dienen. Neue Wohnsiedlungen im Sozialen Wohnungsbau entstanden im Osten der Bahntrasse. Mülldeponie, Containerlager, Autobahntrassen prägten das Bild in negativer Weise.

Ein erster Richtungswechsel setzte bereits zu Beginn der 80er Jahre ein mit umfangreichen Stadterneuerungsmaßnahmen in den Bestandsquartieren wie dem Reiherstiegviertel. In den Folgejahren wurden weitere Sanierungsmaßnahmen, u.a. die Revitalisierung der Großsiedlung Kirchdorf-Süd, durchgeführt und zahlreiche Planungen und Gutachten erstellt, stets mit dem Ziel, die Lebensbedingungen auf der Elbinsel zu verbessern und aus dem „Hinterhof“ Wilhelmsburg ein attraktives, lebenswertes Stadtviertel, nur 10 Minuten mit der S-Bahn vom Hamburger Hauptbahnhof entfernt, zu schaffen.

Der einsetzende Trend freiwerdende Hafenumflächen und Wasserlagen für die Stadtentwicklung zu nutzen, rückte zunächst das nördliche Elbufer (Perlenkette bis Hafencity) Hamburgs und den Harburger Binnenhafen in den Fokus. Die Wilhelmsburger Bürger selbst forderten 2001 eine Zukunftskonferenz für ihren Stadtteil ein und erarbeiteten Bausteine für eine zukunftsweisende Entwicklung der Elbinseln (Weißbuch).

Mit der Bewerbung Hamburgs für Olympia 2012 zielte das strategische Rahmenkonzept „Sprung über die Elbe“ 2005 nun auf das Zusammenwachsen von Innenstadt und Harburg sowie auf die Entwicklung Wilhelmsburgs und der Veddel als die geografische Mitte der Stadt ab.

Mit der gemeinsamen Ausrichtung der igs und der IBA 2013 wurden die Voraussetzungen für die Realisierung zahlreicher Projekte im Rahmen eines gesamtstädtischen Entwicklungskonzeptes geschaffen. Die zahlreichen un-/untergenutzten Wasserlagen bergen ein weiteres Entwicklungspotenzial großen Ausmaßes. Erwartet wird ein Entwicklungsschub vor allem durch die Verlegung der den Stadtteil durchschneidenden Wilhelmsburger Reichstraße an die Bahntrasse.

Diese Entwicklung und das Einbeziehen des gesamten Süderelberaumes als zentralen Wohn- und Arbeitsstättenstandort in der Hansestadt, unter Berücksichtigung der Einflüsse von Industrie, Gewerbe und Hafenwirtschaft sowie den damit verbundenen verkehrlichen Ansprüchen, wird zu einer der wichtigsten stadtentwicklungspolitischen Aufgaben Hamburgs in den nächsten Jahren.

2.2 Projekte von IBA und igs 2013: Bilanz 2010 bis heute

In Wilhelmsburg mit seiner städtebaulichen, landschaftlichen und stadtgeseilschaftlichen Vielfalt und den damit in Teilen verbundenen Widersprüchen spiegelt sich der Strukturwandel der Großstädte auf kleinstem Raume wider. Verkehrsschneisen, Einschränkungen durch Hafenwirtschaft, schlechte Bildungsangebote stehen der zentrumsnahen Lage, den naturräumlichen Potenzialen mit Wasserbezug und einer jungen von Einwanderung geprägten Bevölkerungsstruktur gegenüber.

Vor diesem Hintergrund entwickelt die IBA 2013 nun seit 2006 auf den Elbinseln mit den Leitthemen „Metrozonen“, „Kosmopolis“ und „Stadt im Klimawandel“ Projekte mit sozialen, kulturellen, ökonomischen und ökologischen Fragestellungen Lösungen für die Stadt im 21. Jahrhundert. Auf den IBA-Halbzeitforen 2010 und IBA-Forum Kosmopolis im Jahr 2011 wurden die Empfehlungen und Forderungen der Zukunftskonferenz 2002 zu einer Gesamtschau Wilhelmsburgs (sog. „Weißbuch“) auf den Prüfstand gestellt und vergleichend mit den Zielen von IBA und igs, den Effekten und Auswirkungen der Projekte, erörtert.

Im Ergebnis zeigte sich: IBA und igs sind geeignete Entwicklungsmotoren im Bemühen um die Verbesserung der Lebensbedingungen auf der Insel.

- Es ist gelungen, private Investitionen in erheblichem Umfang auf die Elbinsel zu holen.
- Vieles von den Wünschen der Zukunftskonferenz von 2002 zur Verbesserung der Lebensbedingungen - z.B. die Spreehafenöffnung, ein Zentrum für Wilhelmsburg, die Qualifizierung der Bildungseinrichtungen - konnten erst mit der IBA und igs realisiert werden.
- Mit der IBA und der igs wird nun der in Hamburg bisher wenig beachtete Süden zu einem über Hamburg weit hinaus viel beachteten Ort der Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert.
- Die Schwerpunktsetzung auf Investitionen in Bildung, lokale Arbeitsmärkte und Kultur wurden als erste Voraussetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung erkannt.
- Daneben bleiben jedoch Konfliktlinien bestehen, die vor allem einen anderen Zeitrahmen erforderlich machen.

Metrozonen - Zwischenräume werden lebenswerte Orte

In Wilhelmsburg sind Hafen-, Industrie- und Gewerbeflächen sowie überörtliche Verkehrsadern prägend und als sogenannte „Innere Peripherie“ im Stadtraum ablesbar. Daran angrenzend sind Wohnquartiere vielfach hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt.

Hier zeigt die IBA neue Nutzungszusammenhänge und Stadtverträglichkeiten zwischen den gegensätzlichen Nutzungsansprüchen, entwirft neue Raumbilder, qualifiziert Grenzbereiche, z.B. Wasserlagen und schafft neue Potenziale für die Stadtentwicklung. Mit dieser Stärkung der Urbanität kann die Lebensqualität auf den Elbinseln richtungsweisend verbessert werden.

Gelungen ist dies bereits im Bereich Wilhelmsburg Mitte als Bindeglied zwischen Ost und West. Mit einem neuen Nutzungs- und Freiraumkonzept, dem Wilhelmsburger Insepark, dem Freizeitrundkurs, Bahnhofs- und Be-

hördenneubau mit der dazugehörigen Fußgängerpassage über die Bahnanlagen, experimentellen Wohnbauten und neuen Freizeit- und Sporteinrichtungen ist dieser (ehemalige) Transitraum zwischen Reiherstieg und Kirchdorf als Potenzialraum für die Stadtentwicklung wiederentdeckt.



Behördenneubau der BSU (Foto: IBA Hamburg)



Wilhelmsburger Inselpark

Der Anfang ist gemacht, es fehlt aber z.T. an öffentlich wirksamen Angeboten in den Erdgeschossen, das Weiterbauen und Weiterentwickeln der Wilhelmsburger Mitte nach Norden ist notwendig, damit sie nicht fragmentarisch bleibt. Die noch anstehende Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße an die Bahn eröffnet auf den freiwerdenden Flächen und angrenzenden Arealen Entwicklungspotenziale für neue urbane Stadtbausteine.

Die für die Elbinsel wichtige Erlebbarkeit des Wassers konnte nach Aufgabe der Freihafenzone und Abbau des Zollzauns am Spreehafen im Rahmen eines IBA-Projektes hergestellt werden. Am Reiherstieg sind die Flächen von Hafenlogistik weiter besetzt. Eine Ausnahme bildet hierbei der Uferpark am Reiherstiegknie (Dockville-Gelände), der einen Zugang zum Wasser ermöglicht. Über eine Grünverbindung (Freizeitrundkurs/„LOOP“) ist er durch das Hafengebiet hindurch an die Mitte angebunden.

Wenig erfolgreich zeigten sich bisher Bestrebungen, unverträgliche Nutzungen wie die Containerlager an den Kanälen und Geruchsemitenten wie die Nordischen Ölwerke Carroux von der Elbinsel auf Flächen mit ausreichendem Abstand zu urbanen Wohn- und Lebensräumen zu verlagern.

Allerdings übernimmt der IBA-Energiebunker die Abwärme der Nordischen Ölwerke Carroux. Im Gegenzug werden die Filteranlagen der Ölwerke verbessert. Somit wird eine Verringerung der Geruchsbelastung in den Wohnquartieren erwartet.

Der Aushandlungsprozess zur Vereinbarkeit störender Nutzungen mit Wohnen steht in weiten Teilen als post-IBA-Aufgabe noch an. Mit den bevorstehenden Großprojekten der Verkehrsinfrastruktur zeigt sich weiterhin die Notwendigkeit einer integrierten Verkehrsplanung und städtebaulichen Entwicklung. Bisher wurde dies zwar benannt, Lösungen für Bereiche im nachgeordneten Verkehrsnetz wie in Teilen der Kornweide oder zur Verkehrslenkung von der neuen Abfahrt Rotenhäuser End müssen jedoch noch entwickelt werden.

Kosmopolis - Kulturelle Vielfalt als Chance nutzen

Das immense Potenzial einer jungen, aus über 100 Nationen bestehenden Bevölkerung hat die IBA erkannt und zahlreiche Projekte zur Überwindung interkultureller Barrieren und besseren Integration dieser Bewohnerschaft in den Alltag initiiert. Dazu zählen angemessene Bildungsangebote, Beteiligungsprojekte und hochwertige jedoch bezahlbare Wohnungen. Mit Mitteln des Städtebaus und der Architektur – Bildung, Kultur und lokaler Ökonomie wurden erfolgreiche Projekte initiiert, um soziale und kulturelle Barrieren zu überwinden und eine Teilhabe für alle zu sichern. Dies zeigt sich in Kunst und Kulturprojekten von internationalem Rang z.B. Dockville bis zur Unterstützung von lokalen Kunst Aktivitäten, in der Aufwertung vieler öffentlicher Räume, z.B. im neuen Wilhelmsburger Inselpark, und in Beispielen einer kreativen Quartiersentwicklung wie z.B. im Weltquartier.

Dieses IBA Projekt Weltquartier im Verbund mit der städtischen Wohnungsbaugesellschaft steht beispielhaft für interkulturelles Wohnen und eine umfassende Sanierung und Modernisierung eines Arbeiterquartiers aus den 30er Jahren. Durch die öffentliche Förderung der Sanierung, durch intelligente Steuerung der Wohnungsbelegung sowie durch die regenerativen Wärmeversorgung des benachbarten Energiebunkers kann die Mieterstruktur bei gleichbleibendem Mietniveau annähernd gehalten werden.



Weltquartier (Foto: IBA Hamburg)



Tor zur Welt (Foto: IBA Hamburg)

Neben der Sicherung der bestehenden Mieterstruktur zielt die Weiterentwicklung des Wohnangebotes um Segmente im Eigentums- und gehobenen Mietwohnungsbau darauf ab, auch neue Bevölkerungsgruppen, Familien und einen gesunden Altersmix auf der Elbinsel zu erreichen. Zahlreiche wegweisende Wohnprojekte auch im integrativen Wohnungsbau sind entstanden, die erstmals auch private Investitionen und eine neue Bewohnerschaft auf die Elbinsel holten.

Zu einem attraktiven Wohnangebot gehören exzellente Bildungseinrichtungen und soziale Infrastruktur: Mit der beispielhaften Bildungsoffensive Elbinsel, die alle Bildungs- und Lerneinrichtungen und deren Verwaltung vernetzt, wurden neue Bildungsorte und – Strukturen in den Quartieren geschaffen, mit Beschäftigungs- und Ausbildungsprojekten die lokale Ökonomie gestärkt. Das Projekt Bildungszentrum Tor zur Welt vereint Kita, die Schulen Buddestraße, Gymnasium Kirchdorf und die Sprachheilschule Wilhelmsburg sowie diverse Weiterbildungs- und Beratungseinrichtungen.

So wird aus einem trotz vielfältiger Maßnahmen noch immer sozial benachteiligtem Stadtteil mit einem sehr hohen Anteil von Bedarfsgemeinschaften,

Bewohnern mit Migrationshintergrund und Menschen ohne Schulabschluss zunehmend ein Stadtteil „auf Augenhöhe“.

Es bleiben allerdings Fragen offen, wie die notwendige Verbesserung weiter fortschreiten kann, ohne die dort bereits Wohnenden zu verdrängen. Und das Zusammenleben der verschiedenen Gruppen und Gesellschaftsschichten kann sicher nur gelingen, wenn ausreichende Formen von Bildung und Beschäftigung nach der IBA verstetigt und weiterhin sichergestellt werden.

Stadt im Klimawandel – Zukunftskonzept Erneuerbares Wilhelmsburg

Ziel der IBA ist es, eine nachhaltige Energieversorgung für die Bewohner der Elbinsel sicherzustellen und neue Wege im Klimafolgenmanagement zu beschreiten.

Das Klimaschutzkonzept „Erneuerbares Wilhelmsburg“ verfolgt das Ziel den Energieverbrauch zu reduzieren, die Energieeffizienz zu verbessern und erneuerbare Energien intelligent zu nutzen.

So sind die vielfältigen Wohnquartiere in den letzten Jahren um ein breites Spektrum von Wohnformen ergänzt worden, die mit Beispielen energieeffizienten, ressourcenschonenden und intelligenten Bauens sowie umfangreichen energetischen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen in den Beständen neue Wege aufgezeigt haben. Sie zeigen, wie Wilhelmsburg weitgehend energieautark und die Bevölkerung Mitakteur des Konzeptes werden könnte (Klimamodellquartier Wilhelmsburg).



Energiebunker (Foto: IBA Hamburg)



BIQ – ein Smart Material House
(Foto: IBA Hamburg)

Die beiden Projekte Energiebunker und Energieberg Georgswerder sind wegweisende Modellprojekte: der Energiebunker erzeugt als regeneratives Kraftwerk mit Großwärmespeicher den Wärme- und in Teilen Strombedarf für 3000 Haushalte im Reiherstiegviertel. Der Energieberg – Beispiel für den intelligenten Umgang mit Altlasten an Industriestandorten - erzeugt ebenfalls regenerative Energie durch Windkraft, Photovoltaik und Deponiegas, die in Teilen ins öffentliche Netz eingespeist wird.

Den Herausforderungen einer Verbesserung des Flutschutzes stellt sich die IBA u.a. mit den Projekten Deichpark, Kreettsand, eingebettet in Nutzungskonzepte, welche neue Freiräume im Stadtteil schaffen.

Auch im Bereich der Alternativen Mobilität sind Maßnahmen für eine bessere Vernetzung innerhalb der Elbinseln und für die äußere Anbindung geschaffen worden. Dazu zählen der Ausbau des Fahrradverkehrs und der

Wasserwege sowie die langfristige Option der Verlängerung der U 4 nach Wilhelmsburg.

Diese Ansätze gilt es als integrierte Bestandteile in die zukünftige Entwicklung einzubeziehen und in diesem Kontext weiter zu entwickeln.

2.3 Bevölkerung und Wohnen



Plan Ausgangslage Gesamttraum M. 1:10.000 im Original

Verglichen mit anderen Stadtteilen in Hamburg ist Wilhelmsburg trotz vielfältiger Maßnahmen in den letzten Jahren noch immer ein sozial benachtei-

ligter Stadtteil mit einem sehr hohen Anteil von Bedarfsgemeinschaften, Bewohnern mit Migrationshintergrund, Menschen ohne Schulabschluss. Das Einkommensniveau liegt noch immer 25% unter dem Hamburger Durchschnitt. Die Bevölkerungsentwicklung auf den Elbinseln ist jedoch seit 2006 positiv.



Aktive Bürgerinnen und Bürger in Wilhelmsburg

Die derzeit rund 50.000 Einwohner leben in 15 vielfältigen Quartieren auf der Elbinsel. Diese Quartiere entstanden in unterschiedlichen Zeiträumen mit sehr heterogenen Wohngebietsstrukturen. Ihr Spektrum ist groß und reicht vom gründerzeitlichen Geschoßwohnungsbau im Reiherstiegviertel, Wohnblöcken und Zeilenbauten im westlichen und östlichen Wilhelmsburg, Einzelhäuser in Alt-Kirchdorf und Georgswerder bis hin zu den Wohnhochhäusern von Kirchdorf-Süd. Die mit der IBA neu entstandenen Wohnungen arrondieren die bestehenden Quartiere, z.B. am Rande des neuen Wilhelmsburger Inseparkes.

Die Zielsetzung für künftigen Wohnungsbau liegt in einer Stabilisierung und Durchmischung der heutigen Bewohnerstruktur in stabilen Nachbarschaften. Dies erhofft man sich u.a. mit einer Weiterentwicklung des Wohnangebotes um Segmente im Eigentums- und gehobenen Mietwohnungsbau. Parallel dazu ist eine umfangreiche Qualifizierung des Bildungsangebotes und der sozialen Infrastruktur im Zuge der Bildungsoffensive Elbinseln in Gang gesetzt worden. In der Gesundheitsversorgung besteht weiterhin bei den Ärzten ein deutlicher Mangel.

Um auch den jetzigen Bewohnern bezahlbares Wohnen weiterhin zu ermöglichen - bis 2016 fällt die Sozialbindung für etwa 28 % der Sozialwohnungen auf der Elbinsel – ist die Sanierung der Bestände und Neubauten im sozialen Wohnungsbau vonnöten. Die Sicherstellung der sozialen Durchmischung für Wilhelmsburg-West, das südliche Reiherstiegviertel, das Bahnhofsviertel Nord und Süd sollten im Blick behalten werden. Das seit 2010 stattfindende IBA-Strukturmonitoring zeigt bereits gewisse Tendenzen einer Stabilisierung auf: bedingt vor allem durch zahlreiche Anstrengungen der Bildungsoffensive und als Effekte der subventionierten Mieten bei SAGA/GWG für Studenten ist ein Anstieg der Schulabschlüsse, und ein verstärkter Zuzug von außerhalb Hamburgs zu verzeichnen.



Open House (Foto: IBA-Hamburg)



Neue Hamburger Terrassen

Neben der IBA „Bauausstellung in der Bauausstellung“ in Wilhelmsburg Mitte sind die Bestandsquartiere durch eine Vielzahl von Wohnprojekten ergänzt worden. Zahlreiche Wohnungen wurden modernisiert. Nördlich des Bahnhofsviertels entsteht das neue Korallusviertel mit ca. 350 WE. Mit dem Vorhaben soll ein hoher Anteil an gefördertem, mietpreisgebundenem Wohnungsbau entstehen. Insgesamt sind im Rahmen der IBA bis 2013 rund 1.200 WE entstanden. Darüber hinaus hat die IBA weitere Projekte mit einem Potenzial von rund 1.800 WE initiiert, die nach 2013 realisiert werden können. Mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße entstehen neue Rahmenbedingungen für die ehemalige Trasse und die umliegenden Areale. Hier gilt es, bestehende und vorgesehene Nutzungen zu überprüfen und Potenziale für neuen Wohnungsbau zu nutzen.

2.4 Gewerbe und Wirtschaft

Die Gewerbestandorte in Wilhelmsburg zeigen sich in vier großräumlichen Agglomerationen (ohne Peute). Der Reiherstieg ist durch eine Konzentration großmaßstäblicher Hafengebäude gekennzeichnet, die durch den Hauptdeich deutlich vom Stadtgebiet abgegrenzt sind.

Der nördliche Reiherstieg ist gekennzeichnet durch eine Mischung großer, alteingesessener Industriebetriebe, kleinteilige hafengewerbliche Firmen und großflächige Logistikbetriebe (Containerlager, Speditionen). Die gute Anbindung an den Hafen und das Erschließungsnetz sowie die wasserseitige Erschließung bilden hochwertige Standortqualitäten für die Hafenwirtschaft. Am Reiherstieg-Knie sind neue Logistikflächen erschlossen worden.



Containerberge am Reiherstieg-Nord



Gewerbe am Pollhornweg

Der Reiherstieg setzt sich nach Süden fort mit dem Gewerbestandort Schmidts Breite und entlang der Georg-Wilhelm-Straße auf der Westseite.

Alteingesessene Betriebe liegen hier neben neuen Dienstleistungsbetrieben; diese Struktur setzt sich fort bis zum Pollhornbogen und dem Gewerbepark Wilhelmsburg. Alle Teilgebiete weisen nur geringfügige Erweiterungsmöglichkeiten für die ansässigen Betriebe auf. Es existieren aber einzelne Nutzungsbrachen bzw. ungenutzte Gewerbegrundstücke.

Am Veringkanal/Industriestraße ist die Nachbarschaft von Wohnen und Arbeiten direkt ablesbar. Kleinteilige gewerbliche Nutzungen und Handwerk am Veringkanal sowie Logistik/Produktion an der Industriestraße sind eng verknüpft mit dem Reiherstiegviertel und dem Hafen. Mit der schrittweisen Umnutzung ehemaliger Gewerbeflächen wurde der Veringkanal in den letzten Jahren mit Grünflächen, Kultur- und Versorgungsangeboten bereits an einzelnen Orten für den Stadtteil geöffnet. In jüngster Zeit entwickelt sich das Kreativgewerbe auf der Ostseite des Kanals, z.B. mit dem „Kunst- und Kreativzentrum Veringhöfe“. Am südlichen Veringkanal befinden sich die Nordischen Ölwerke Carroux, die mit ihren Geruchsemissionen die benachbarten Quartiere erheblich belasten.

Das Gewerbequartier Stenzelring im Norden der Insel wurde erst in den 70er Jahren entwickelt. Ein Branchenmix von Speditionen über Kfz-Reparatur bis zur Holzverarbeitung prägen dieses vielfältige Gewerbegebiet. Erweiterungspotenziale existieren westlich der Schlenzigstraße, die für die Planung der Hafenquerspange freigehalten wurden. Zentral auf der Elbinsel liegt das Gewerbegebiet Jaffestraße/Rubbertstraße. Es zeigt ein vielfältiges Bild unterschiedlichster Nutzungen und Baustrukturen. Lagerbetriebe, Speditionen und Baustoffunternehmen nutzen die Nähe zum Hafen. In der Jaffestraße finden sich Kunststoffproduktions- und Stahlbaubetriebe neben alten Industriegebäuden des Puhsthofes, die zu einem Gewerbehof ungenutzt worden sind. Auf der Westseite der Jaffestraße zeigen sich vereinzelt untergenutzte Gewerbegrundstücke. Das erheblich störende, weil lärmintensive, Containerlager in der Jaffestraße wird bis 2014 geschlossen und in den Hafen verlagert.

Vor dem Hintergrund der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse ergeben sich neue Standortbedingungen für diesen Teil des Gewerbebestandes. Während das Gewerbe an der Rubbertstraße einen sinnvollen Puffer zur Bahntrasse und WBRneu darstellt und deshalb langfristig weiter zu entwickeln ist, sollte im Bereich Jaffestraße eine schrittweise Entwicklung hin zu einem gemischten Quartier verfolgt werden.



Wilhelmsburg Mitte mit BSU (Foto: IBA Hamburg)



Puhstorf

In der Wilhelmsburger Mitte ist am neuen S-Bahnhof mit dem Behördenneubau, dem Ärztehaus und Seniorenzentrum sowie neuen Freizeit- und Sporteinrichtungen ein vielfältiges Zentrum entstanden, das das gewach-

senen Zentrum um den Berta-Kröger-Platz mit neuen Funktionen und Arbeitsstätten sinnvoll ergänzt.

Die Bereitstellung von neuen Flächen für Wohnungsbau auf der Elbinsel muss einhergehen mit einem strategischen Flächenmanagement für die Gewerbeflächen, Flächen für Handel und Dienstleistungen. Wilhelmsburg ist auch in Zukunft ein wichtiger Arbeitsstandort vor allem für hafenbezogene Gewerbe und hafennahe Dienstleistungen.

Vor dem Hintergrund der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ergeben sich für die Entwicklung bestehender sowie neuer Gewerbeflächen räumliche Verschiebungen, die durch verschiedene Strategien zu begleiten sind:

- Gewerbliche Entwicklung neuer Standorte im direkten Umfeld der WBRneu zur Sicherung und Entwicklung wohnungsnahen Arbeitsstätten.
- Verträgliche, schrittweise Umwandlung von bestehenden Gewerbestandorten in gemischte Quartiere und Wohnquartiere, die durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße eine deutliche Verbesserung der Lärm-/Immissionssituation erfahren
- Umwandlung und Entwicklung von nicht mehr marktgängigen Gewerbeflächen und teilweise brachliegenden Standorten.
- Potenzialermittlung von neuen Flächen in Streulagen,
- Inanspruchnahme untergenutzter Hafenumflächen (z.B. Peute).

Insbesondere im Bereich der Mittelachse ist die Verträglichkeit einer gewerblichen Nutzung und Qualifizierung der Arbeitsstättenflächen mit bestehenden und potenziellen neuen Wohnquartieren in Einklang zu bringen.

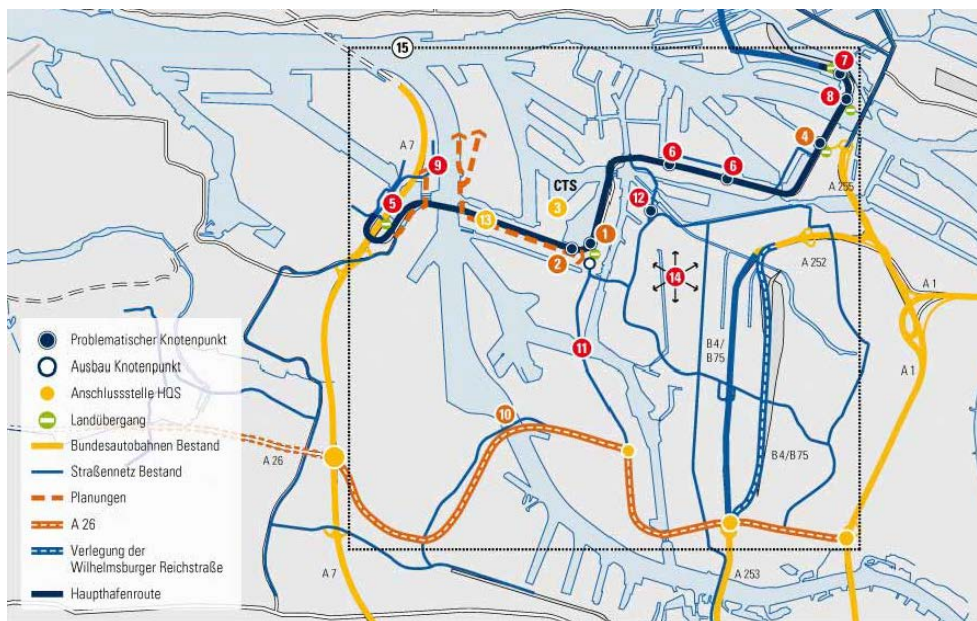
Dringend notwendige Verlagerungen von störenden, lärmintensiven Containerlagern in hafennahe Areale zeichnen sich ab, Achtungsabstände von Industriebetrieben zu Wohnen, der Betrieb von Anlagen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz („BImSchG“) oder die Lagerung von Stoffen, die der Störfallverordnung unterliegen, sind hier weitere zu beachtende Rahmenbedingungen. So ist auch zu prüfen, mit welchen Maßnahmen Geruchsbelästigungen von Betrieben wie z.B. den Nordischen Ölwerken Carroux an der Industriestraße perspektivisch reduziert werden können.

Mit der Hafenentwicklungsplanung ergeben sich eine Reihe von übergeordneten Setzungen und Rahmenbedingungen, die von Belang für die Weiterentwicklung der Elbinseln als Wohnstandort sind.

Insbesondere die für den Hafen notwendigen übergeordneten Verkehrsplanungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit nationaler und europäischer Ballungsgebiete (Schiene, Wasser, Straße) tangieren sowohl Wilhelmsburg als auch den Stadtteil Veddel.

2.5 Verkehr

2.5.1 Lkw-Führungskonzept



Plan HPA-Straßenausbauplanung (Quelle: Hamburg Port Authority, Hafenentwicklungsplan, Oktober 2012)

Das derzeitige Straßennetz wird auf Dauer den künftigen Anforderungen der Wirtschaftsverkehre insbesondere für den Containerumschlag aus dem Hafen nicht mehr gewachsen sein. Nicht nur Ausbaumaßnahmen des Netzes, auch betriebliche Optimierung und ein Verkehrsmanagement sind mögliche Verbesserungsmaßnahmen.

Durch die Aufhebung der Freihafenzone entfallen Engpässe im Verkehrsnetz. Die nördliche Hafenroute (Köhlbrand, Roßdamm, Veddeler Damm) mit den Anschlüssen an A1 und A7 wird deutlich leistungsfähiger (Ausbau Knotenpunkt Veddel A 255).

Mit der Verlagerung der Haupthafenroute in den Westen von Wilhelmsburg und nördlich des Spreehafens sowie dem Ausbau der Straßen an der Wollkämmerei/Am Pollhornbogen wird hafenzugewandener Lkw-Verkehr abseits der Wohngebiete an der Georg-Wilhelm-Straße und der Harburger Chaussee verträglicher geführt. Der Ziel- und Quellverkehr aus den Gewerbegebieten Stenzelring und den Bereichen Dratelnstraße, Rubbertstraße, Reierstieg/Industriestraße bleibt bestehen und wird durch geeignete Maßnahmen quartiersverträglich zu lenken sein.

2.5.2 Ausbau des Knotenpunkts Veddel/A 255

Der Wegfall der Zollstation Tunnelstraße erlaubt eine bessere Anbindung des Knotens Veddel an die A 255 und A1. Damit wird die nördliche Hafenroute – Köhlbrand, Roßdamm, Veddeler Brückenstraße – weiter gestärkt.

Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass diese Verbindung auch durch sonstige Durchgangsverkehre verstärkt genutzt werden wird. Je nach Prognosegrundlage wird von einer Verkehrsbelastung von 25.000 Kfz bis

35.000 Kfz/Tag ausgegangen. Es stehen im Detail mehrere Ausbauvarianten zur Diskussion, die im weiteren Verfahren mit stadträumlichen Anforderungen im Bereich Veddel Nord in Einklang gebracht werden müssen. Favorisiert wird eine Lösung, die den Durchgangsverkehr möglichst entfernt vom Wohnen führt (Prielstraße/Deich) und die Tunnelstraße verkehrsberuhigt.

2.5.3 Die Hafenquerspange: Linienbestimmung Süd

Auf Antrag der Stadt Hamburg hat der Bund die bisher durch Linienbestimmung geltende Nordtrasse geändert und für die Hafenquerspange eine Linienführung Süd als Fortsetzung der A 26 festgelegt.

Die Anbindung an die A 7 soll in Parallelführung zu vorhandenen Straßen bis an die A 1 erfolgen. Eine Vollenbindung an die verlegte Wilhelmsburger Reichstraße (B 4/B 75) ist nicht vorgesehen und entsprechend in der Planfeststellung für die neue Wilhelmsburger Reichsstraße verankert, eine Weiterführung an die A 1 entlang der Kornweide soll als Troglösung erfolgen, um eine Verbindung des Stadtteils zu den Naherholungsgebieten Süderelbe, Heukenlock und Finkenriek nicht zu erschweren und Kirchdorf-Süd nicht zusätzlich zu belasten.

2.5.4 Das Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße

Aufgrund erheblicher Substanzmängel an der vorhandenen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/B 75) ist eine Sanierung seitens des Bundes dringend notwendig. Mit einer prognostizierten Belastung von bis zu 66.800 Kfz/Tag wird diese Straße auch künftig ein wichtiger übergeordneter Straßenzug bleiben.

Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße an die Bahn ist ein seit langem gefordertes Projekt und erlaubt einen zusammenhängenden Parkbereich im Zentrum der Insel und deutliche lärmtechnische Verbesserungen für die angrenzenden Quartiere und geplanten neuen Wohngebiete. Die für die Binnen- und Quell- und Zielverkehre in Wilhelmsburg notwendige Abfahrt Wilhelmsburg Mitte wird an das Rotenhäuser End mit holländischen Rampen verlegt, im Norden und Süden werden die Anschlussstellen an die A 252/A 1 und A 253 entsprechend baulich angepasst.

Das seitens der Fachbehörden und vieler Akteure (siehe Weißbuch) favorisierte Projekt wird auch kritisiert: Die Befürchtung hoher Lärmemissionen für die östlich gelegenen Wohngebiete oder die Gefahr einer Verlagerung von Verkehren in sensible Bereiche (z.B. Bahnhofsviertel, Thielenbrücke, Dratelnstraße etc.) wurden deutlich geäußert. Diese und weitere Themen wurden im Beratungsgremium Wilhelmsburger Reichsstraße intensiv mit fachlicher Unterstützung erneut aufbereitet, bewertet und Empfehlungen und Varianten zum Ausbau, der Verkehrslenkung im Stadtteil und zum Lärmschutz ausgesprochen, die in den Abwägungsprozess der Planfeststellung noch eingebracht werden konnten.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 1. Juli 2013 rückt die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße in greifbare Nähe, es wird derzeit von einer Realisierung und Inbetriebnahme in 2019 ausgegangen.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße wurde die Fläche der freiwerdenden Trasse größtenteils als Ausgleichmaßnahme bilanziert.

Lärmschutz

Entlang der neuen Trasse aus Bahn und Bundesstraße werden moderne und effiziente Lärmschutzwände errichtet, die Wilhelmsburg insgesamt erheblich entlasten und deutlich leiser werden lassen.

Als flankierende Maßnahmen des Bundes wird zum Schutz vor Straßen- und Schienenlärm der bereits vorhandene Lärmschutz saniert und durch 5,5 m hohe Lärmschutzwände auf einer Länge von 6,2 km entlang der neuen gebündelten Bahn- und Straßentrasse im Osten ergänzt. Hinzu kommen Lärmschutzwände auf einer Länge von ca. 8,5 km direkt an der neuen Straßentrasse. Mit diesen Maßnahmen ist im August 2013 begonnen worden. Weitere passive Lärmschutzmaßnahmen sind erforderlich, um in Teilbereichen auch in den oberen Geschossen nachts den Lärmpegel unter 57 dB(A) zu halten. Insgesamt wird es auf einer Fläche von rund 240 ha für mehr als 25.000 Menschen in rund 12.500 Wohnungen erheblich leiser, mit Pegelminderung von ca. 9 dB(A) (Bereich Korallusstraße) bis hin zu 11 dB(A) (Bereich Buddestraße).

2.5.5 Radwegenetz

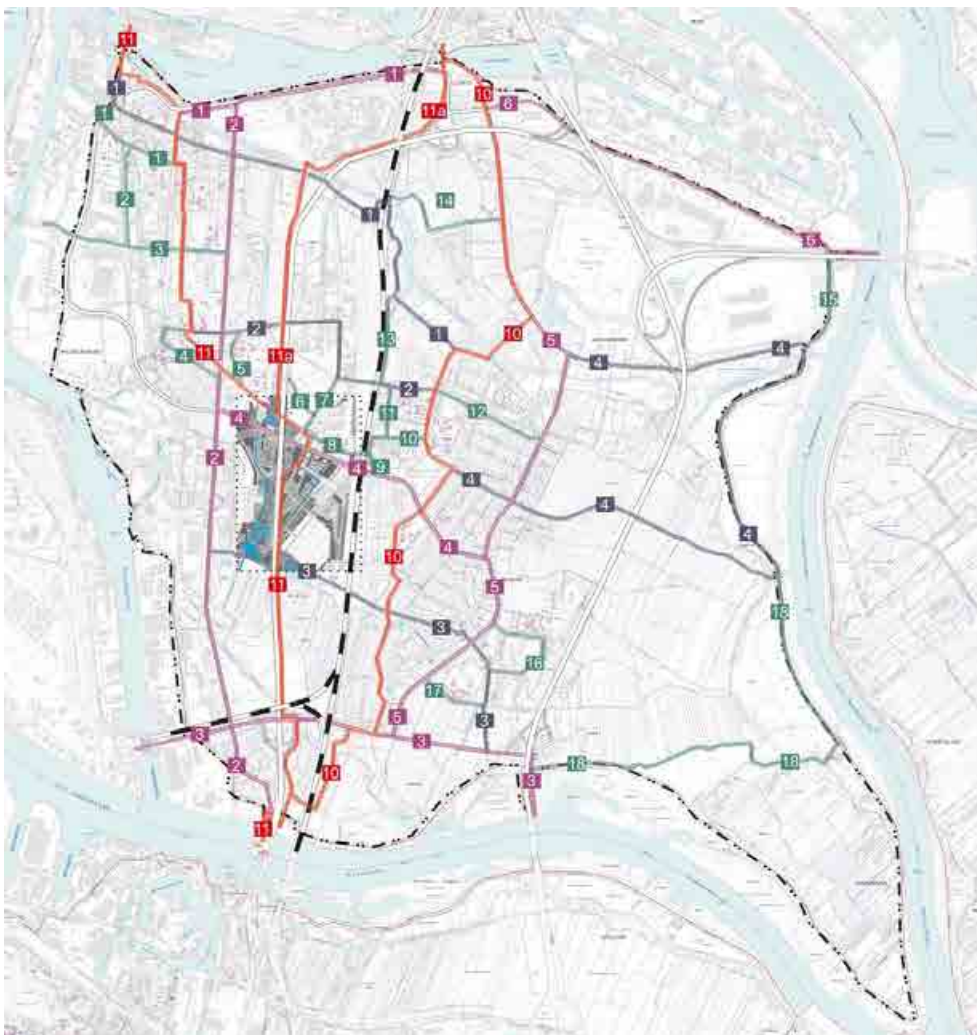
Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, der Bezirk Hamburg-Mitte, die Hamburg Port Authority, die IBA Hamburg und igs 2013 sowie zahlreiche Aktive und Initiativen wie z.B. der Arbeitskreis Fahrradstadt Wilhelmsburg haben in den letzten Jahren wichtige Impulse zur Entwicklung des Fahrrad-Modellstadtteils Wilhelmsburg gesetzt.

Wichtige übergeordnete Radrouten wie die Nord-Süd ausgerichteten Alltagsrouten (Veloroute) 10 und 11 sowie die Freizeitrouten 6 und 11 verlaufen über Wilhelmsburger Gebiet und verbinden die nördlich der Elbe liegenden Stadtteile mit dem Hamburger Süden und den Naherholungsgebieten im Wilhelmsburger Osten.

Zahlreiche Alltags- wie auch Freizeitrouten sowie Anschlüsse der Wegeverbindungen liegen im Gebiet des Hamburger Hafens. Die Zielsetzungen und Handlungsstrategien zur Entwicklung des Radwegenetzes im Hafengebiet wurden in mehreren Arbeitskreisen erarbeitet und sind im Masterplan Radverkehr Hamburger Hafen (HPA) zusammenfasst. So konnte z.B. der separate Radweg am Argentinierknoten, einem ehemals kaum überwindbaren Kreuzungspunkt zwischen Straßenverkehrs- und Hafentbahntrassen mit erheblichem Mitteleinsatz aus der Stadterneuerung realisiert werden. Ein zentrales Element dieser Route bildet die 2010 fertiggestellte Klütjenfelder Radwegbrücke, die entlang der Klütjenfelder Straße die Wasserwege des Hafens überquert und einen durchgehenden Radweg, quer durch das Hafengelände, von Wilhelmsburg durch den Alten Elbtunnel nach St.Pauli ermöglicht (Veloroute 11).

Ein weiterer Ausbau des innerörtlichen Radwegenetzes ist im Zuge verschiedener Baumaßnahmen u.a. des Bezirkes, der HPA, der IBA und igs 2013 erfolgt, z.B. der Gert-Schwämmle-Weg, der Spreehafenrundkurs sowie die Wegeanbindung Reiherstieg.

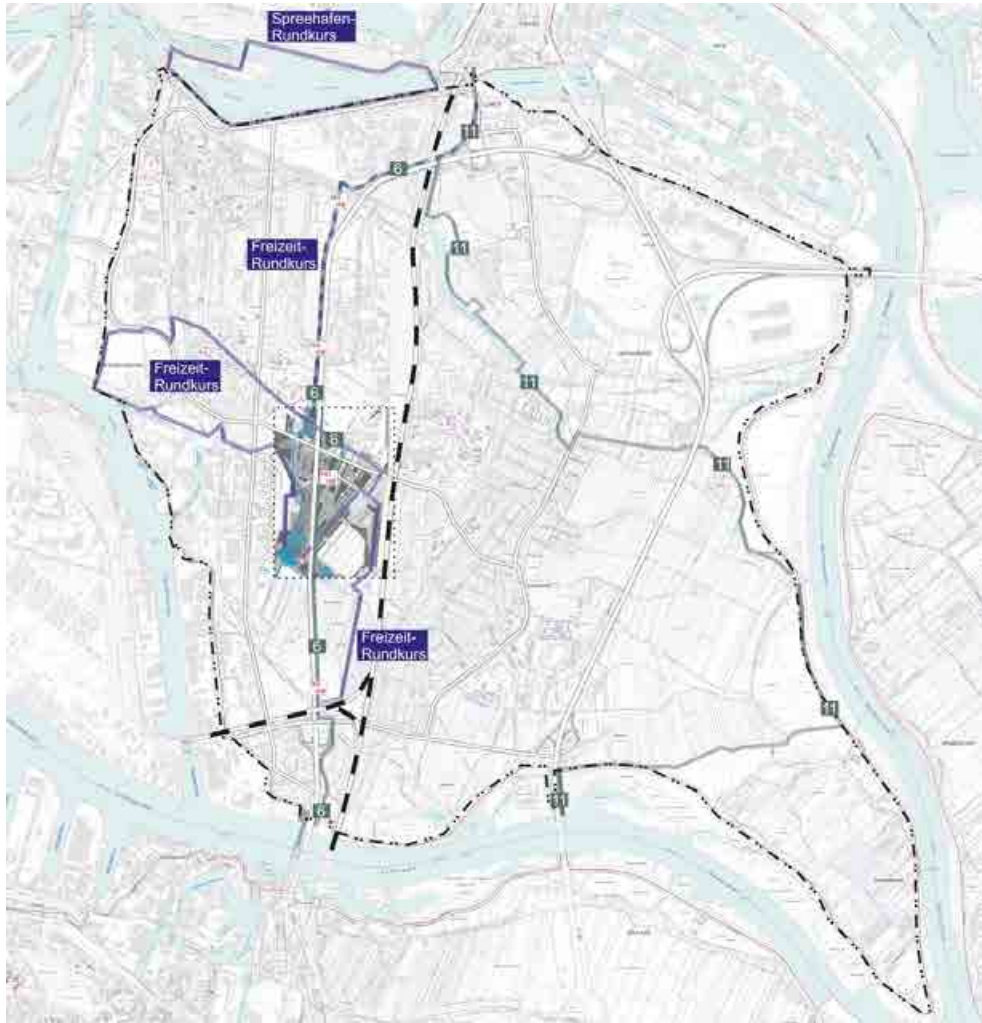
2012 wurde vom Bezirk Mitte ein Radverkehrskonzept für Hamburg-Wilhelmsburg aufgestellt, in dem ein abgestuftes Zielnetzkonzept aus Velo-, Bezirks-, Stadtteil-, Erschließungs- und Freizeittrouten sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung dargestellt sind.



Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg, Plan Netzkonzept, Bezirk Hamburg-Mitte 2012

Freizeitrundkurs

Der im August 2013 eröffnete LOOP bildet den ersten ca. 5km langen Teilabschnitt des Freizeitrundkurses. Die 3,5-4m breiten Mehrzweck-Wege erschließen die Elbinsel für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Erstmals in Hamburg hat hier ein weitgehend autofreier Weg an einer Kreuzung Vorrang vor dem Kfz-Verkehr. Der LOOP führt als Rundkurs durch den Wilhelmsburger Inselepark, entlang des BSU-Neubaus über den Gert-Schwämmle-Weg, weiter durch das Hafengebiet zum im Rahmen der igs hergestellten Uferpark (Dockville-Gelände), vorbei an der alten Schleuse Veringkanal und zurück zum Eingang-West des Wilhelmsburger Inseleparcs.



Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg, Plan Freizeitroustennetz, Bezirk Hamburg-Mitte 2012

Die westlich der Schmidts Breite liegenden für die Anbindung der igs hergestellten Grünzugflächen (inkl. Brücke Veringkanal und Uferpark) befinden sich auf HPA-Gelände und sind derzeit über eine zeitlich befristete Nutzungsvereinbarung zwischen HPA und BSU als Grünflächen und Wege-trasse gesichert. Ziel wäre hier eine langfristige Sicherung über die bestehende Nutzungsvereinbarung (10 + 5 Jahre) hinaus.



Brücke über den Veringkanal



Gert-Schwämmle-Weg

Weitere Abschnitte des Freizeitrundkurses ergänzen den zentralen Rundweg und schaffen Anbindungen an bestehende Radwegeverbindungen wie die Freizeitroute 11 (Anschlusspunkt Veddel) oder die Freizeitroute 6 (z.B. im Bereich Hauland).

Die Herstellung weiterer Teilabschnitte des insgesamt etwa 30km langen Freizeitrundkurses zur Anbindung des Wilhelmsburger Ostens ist geplant.

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs wird seitens der vor Ort aktiven Initiativen der Bau zeitgemäßer Fahrradstationen mit Serviceeinrichtungen an den S-Bahn-Haltestellen Veddel und Wilhelmsburg gefordert.

2.5.6 ÖPNV und Anbindung über Wasserwege

Der S-Bahnhof Wilhelmsburg wurde im Zuge der Baumaßnahmen umgestaltet, eine neue Fußgängerbrücke verbindet die Mitte mit dem Nahversorgungszentrum am Berta-Kröger-Platz.

Mit der künftigen Endhaltestelle Elbbrücken der Linie U4 rückt eine mögliche Verbindung mit der Linie S3 ins Blickfeld, die Machbarkeit eines Überganges zur S-Bahn wird derzeit geprüft. Darüber hinaus ist bei allen weiteren Planungen zukünftig die Trasse für eine Weiterführung der U4 nach Wilhelmsburg zu berücksichtigen.

Textergänzung BWVI/V zum Stand der Planungen zur U4-Verlängerung

Wilhelmsburg ist mit den HVV-Hafenfähren Linie 73 (Anleger Ernst-August-Schleuse) und 72 (Anleger Arningstraße) auch über den Wasserweg mit der Hamburger City, bzw. den Landungsbrücken verbunden. Der Schiffsanleger Ernst-August-Schleuse wird bislang nur werktags angefahren.

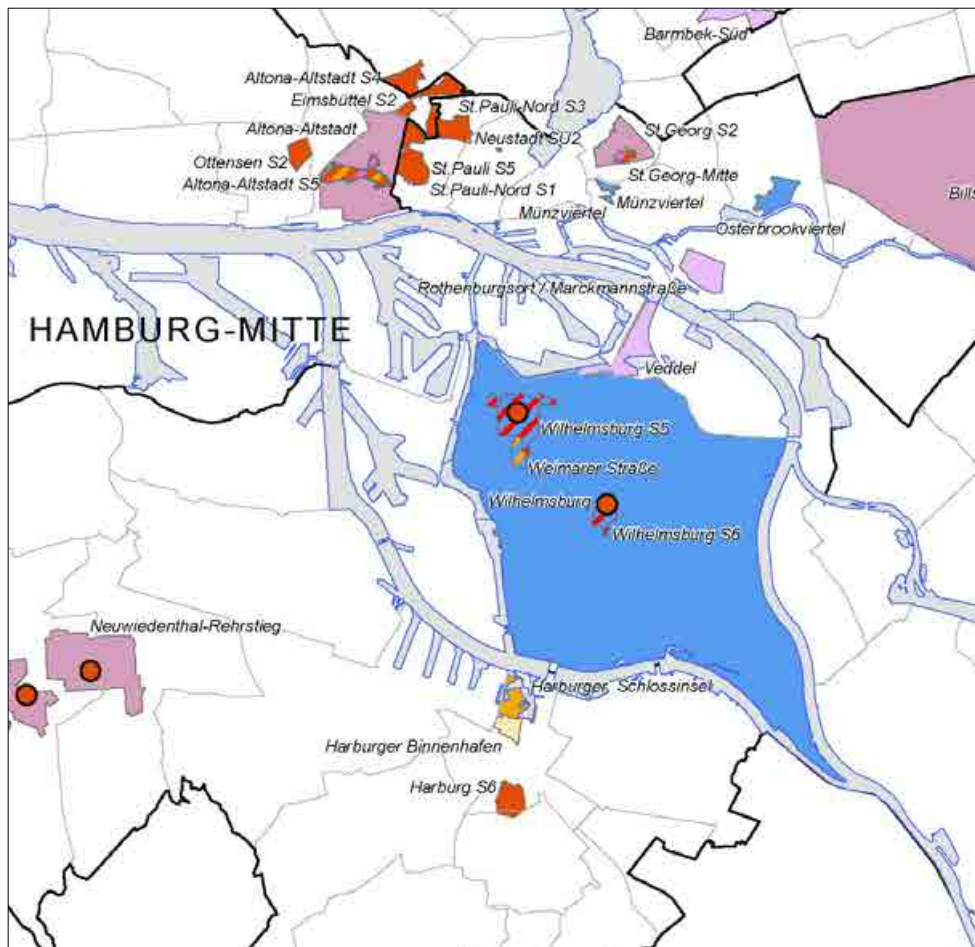
Mit der Maritimen Circle-Line sind weiterhin Anleger an der Ballinstadt, dem IBA Dock und dem Hafencenter (Schuppen 52) erreichbar.

Nach dem Um- und Neubau der Ernst-August-Schleuse sowie erfolgtem Ausbau der Rathauswetterterrasse als Verlängerung des Assmannkanals können die Ulla-Falke-Terrassen am Bürgerhaus mit Barkassen angefahren werden. Trotz Abstimmungen mit den Barkassenbetreibern im Vorfeld der Maßnahme wird dieses Angebot bisher deutlich zu wenig genutzt.

Für die Zeit der internationalen Gartenschau wurde weiterhin eine Fährlanlegestelle am Reiherstieg (Uferpark) hergestellt. Diese wird zur Zeit der igs 2013 zweimal täglich durch Barkassen angefahren.

2.6 Stadtraum – bestehende Projekte und Planungen

2.6.1 Integrierte Stadtteilentwicklung („RISE“)



Planausschnitt RISE-Fördergebiete, Freie und Hansestadt Hamburg (BSU) Januar 2013

Im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung werden auf den Elbinseln zurzeit folgende Gebiete gefördert:

Fördergebiet Wilhelmsburg Südliches Reiherstiegviertel

In diesem, durch den Hafen geprägten ehemaligen Arbeiterquartier mit vielfältigen Nutzungen und buntgemischter Bevölkerung stehen Modernisierung des Wohnungsbestandes, Aufwertung und Qualifizierung der öffentlichen Räume, Stärkung des Nahversorgungszentrums und die Lösung von Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und Gewerbe im Vordergrund. Das Gebiet wird in den Programmsegmenten Städtebauliche Sanierung (Laufzeit 2005-2015) und Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (Laufzeit 2008-2015) gefördert. Bereits im Rahmen des ExWoSt Programms Stadtumbau-West wurden hier ab 2002 Projekte zur Attraktivierung der Wasserlagen, Wiedernutzung von Brachen und Verbesserung von Wegeverbindungen umgesetzt.

Aufwertungstendenzen insbesondere im Bereich der Gründerzeitbauten um Fährstraße und Vogelhüttendeich veranlassten das Bezirksamt Ham-

burg-Mitte zur Beauftragung einer Plausibilitätsprüfung für eine Soziale Erhaltungsverordnung gemäß § 172 BauGB im Reiherstiegviertel. Diese Voruntersuchung wurde auch auf andere Teile von Wilhelmsburg, wie Peter-Behnke-Straße, Bahnhofsviertel, Schwendtner Ring und Korallusviertel ausgeweitet.

Nach dieser Prüfung liegen zurzeit keine ausreichenden Anwendungsvoraussetzungen für den Einsatz einer Sozialen Erhaltungsverordnung in Wilhelmsburg vor. Im Rahmen des jährlichen IBA-Strukturmonitoring werden Aufwertungs- und Verdrängungstendenzen in diesem Stadtteil weiter beobachtet.

Fördergebiet Wilhelmsburg Berta-Kröger-Platz

Zeitgleich mit dem Südlichen Reiherstiegviertel wurde auch das Gebiet um den Berta-Kröger-Platz 2005 als Sanierungsgebiet festgelegt und 2008 in das Programmsegment Aktive Stadt- und Ortsteilzentren aufgenommen, mit dem Ziel das Stadtteilzentrum in seiner Funktion zu stärken. Durch Neuorganisation des Einkaufszentrums, Modernisierung und gestalterische Aufwertung der Stadtbildprägenden Hochhäuser und großflächige Umgestaltung der öffentlichen Räume soll das Gebiet zu einem attraktiven multifunktionalen Zentrum für den Stadtteil Wilhelmsburg weiterentwickelt werden. Die Erweiterung und Umgestaltung des in den 70er Jahren erbauten Einkaufszentrums WEZ und seines Umfeldes befindet sich derzeit im Bau. Der Umbau des Bus- und S-Bahnhofes, des Berta-Kröger-Platzes und die Fassadengestaltung und Modernisierung der Wohngebäude sind bereits erfolgt.

Fördergebiet Wilhelmsburg SU1 Weimarer Straße

Das sogenannte „Weltquartier“, ein Arbeiterquartier aus den 30er Jahren zwischen Veringstraße und Weimarer Straße mit einer Bewohnerschaft aus über 30 Nationen, wurde bereits 2009 als Fördergebiet im Programmsegment Stadtumbau festgelegt. Begleitet von einem umfangreichen Beteiligungsprozess werden hier die Wohnungsbestände von 770 WE von SAGA GWG als Modellprojekt für interkulturelles Wohnen modernisiert, erweitert, umgebaut, davon rund 270 WE neu geschaffen, öffentliche Räume und Grünflächen neu gestaltet, sowie der „Weltgewerbehof“ mit ca. 40 neuen Gewerbeeinheiten für lokale Existenzgründer und migrantische Ökonomien geschaffen. Seit Anfang 2013 erfolgt eine regenerative Wärmeversorgung durch den benachbarten Energiebunker.

Nachsorgegebiet Veddel

Seit 1997 ist die Veddel in Programmen der Stadtteilentwicklung gefördert worden. Ziel war die Stabilisierung und nachhaltige Verbesserung des Wohnstandortes u.a. durch Modernisierung und Instandsetzung der Wohngebäude, Wohnumfeldverbesserungen, Aufbrechen der städtebaulichen Insellage durch übergeordnete Grün- und Radwegeverbindungen und Verbesserung der Angebote für Freizeit, Beschäftigung und Qualifizierung. Seit 2008 befindet sich das Gebiet im Status eines Nachsorgegebietes im Programmsegment Soziale Stadt. Das jüngste Projekt ist das Haus der Projekte „Mügge“, eine beispielhafte Einrichtung zur beruflichen Qualifizierung für

Jugendliche, die auf dem ersten Arbeitsmarkt keine Beschäftigung finden. Zusätzlich sind unterschiedliche Freizeitangebote für Jugendliche und junge Erwachsene im Programm.

2.6.2 Städtebauliche Entwicklungsbereiche und Einzelprojekte



BSU-Neubau, Wilhelmsburg Mitte
(Foto: IBA Hamburg)



Wohnungsbau Open House
(Foto: IBA Hamburg)

Bereits in Umsetzung bzw. fertiggestellt sind die IBA-Pionierprojekte „Open House“ am Ernst-August-Kanal mit drei Investoren und einer Mischung aus gefördertem und frei finanziertem Wohnungsbau sowie das Projekt „Neue Hamburger Terrassen“ am Westrand des Wilhelmsburger Inselparks.

Ebenfalls bereits bezogen ist das „Veringeck“ - ein multikulturelles Wohnprojekt für Senioren mit Hamam und Café.

Westlich angrenzend an die Neuen Hamburger Terrassen werden auf dem Gelände der ehemaligen Sprachheilschule die „Sonnenhöfe“ entwickelt, eine Mischung aus geförderten und frei finanzierten Mietwohnungen in Kombination mit Gewerbe entlang der Georg-Wilhelm-Straße. Alle diese Projekte tragen zur Aufwertung der bereits bestehenden Wohnquartiere bei.



Wilhelmsburg Mitte, IBA in der IBA (Foto: IBA Hamburg)

Wichtigster Baustein jedoch ist Wilhelmsburg Mitte, ein vielfältiges Wohn-, Arbeits- und Freizeitquartier um die Neuenfelder Straße. Zwischen der heutigen Wilhelmsburger Reichstraße und der Bahnlinie, direkt am Eingang zum neuen Wilhelmsburger Inselepark zeigen sechzehn anspruchsvolle Wohngebäude in engem Zusammenspiel von Freiraum und Stadtplanung die technologische Zukunft des Wohnens: Hybrid Houses, WaterHouses, Smart Price und Smart Material Houses. Neben dieser Wohnbauausstellung gibt es neue Sportstätten (Ballsporthalle, Schwimmbad und Kletterhalle), ein Ärztehaus und Seniorenzentrum. Weithin sichtbar ist der prägnante Neubau der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in direkter Nachbarschaft zum Berufsschulzentrum und zum S-Bahnhof Wilhelmsburg, der über eine neue Fußgängerbrücke erreichbar ist. Die Weiterentwicklung, weitere Anbindung des Quartiers an sein Umfeld und die Durchmischung mit zusätzlichen öffentlichen Nutzungen soll in den nächsten Schritten erfolgen.

Im Norden des Bahnhofsviertels entsteht direkt entlang der Bahntrasse ein Wohnquartier mit ca. 350 WE – das Korallusviertel. Auch die Bereiche östlich und südlich des Berta-Kröger-Platzes bieten ein weiteres Potenzial für Wohnungsbau in verdichteten Strukturen.

Die „Klimahäuser Haulander Weg“ - rund 390 WE - sind ein IBA Projekt-Vorschlag mit einem hohen energetischen Gebäudestandard. Die Realisierung ist abhängig von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße. Eine Kombination aus gewerblicher Nutzung mit Wohnen an der Georg-Wilhelm-Straße und Wohnen in verdichteten Strukturen entlang der alten Straßentrasse lässt genügend Naturraum im zentralen Bereich.

Ein weiteres, bereits in der Umsetzung befindliches Projekt ist das „Kunst- und Kreativzentrum Veringhöfe“ am Veringkanal. Es bietet Raum zur Entfaltung einer Künstlercommunity von über 4000 qm, der selbst gestaltet werden kann.



Sprach- und Bewegungszentrum
(Foto: IBA Hamburg)



Tor zur Welt (Foto: IBA Hamburg)

Zahlreiche Projekte aus Bildung, Kultur und Freizeit flankieren die Maßnahmen des Wohnungsbaus, wie u.a. das Sprach- und Bewegungszentrum am Rotenhäuser Feld, das Medienhaus und der Energiebunker.

Das neue Bildungszentrum Tor zur Welt an der Krieterstraße in Kirchdorf vereint mehrere Schulformen (Elbinselschule und Gymnasium Kirchdorf sowie die Sprachheilschule mit Einrichtungen der Erwachsenenbildung und weiterer Beratungseinrichtungen als lernende Stadt in der Stadt. Die Agora steht als zentraler Freiraum auch für die Öffnung zum Stadtteil.

Zukunftsbild Georgswerder

In einem intensiven Bürgerdialog wurde eine behutsame Weiterentwicklung des Stadtteils als Zukunftsbild formuliert, welches den Rahmen gibt für nachfolgende Investitionen und Planungsschritte. Dazu gehört die Gestaltung des Ortseinganges, eine Zentrumsentwicklung, bauliche Erweiterungen am Niedergeorgswerder Deich und Fiskalischer Straße, aber auch der Schutz von Landschaftsräumen wie Dove-Elbe und Ziegelteiche.

Der Harburger Binnenhafen



Rahmenplan Harburger Binnenhafen Fortschreibung 2011

Seit Anfang der 1990er Jahre betreiben die Stadt und der Bezirk Harburg die Entwicklungsplanung zur Umwandlung des Harburger Binnenhafens in ein gemischt genutztes Quartier. Die Umwandlung des Hafens in einen florierenden Dienstleistungsstandort ist dank der TU Hamburg-Harburg und dank weiterer Unternehmen bisher in vollem Gange.

Seit 2009 wird der Harburger Binnenhafen im Programmsegment Städtebaulicher Denkmalschutz (mit einer Laufzeit bis 2017) und die Harburger Schlossinsel im Programmsegment Stadtumbau (mit einer Laufzeit bis 2015) im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung gefördert.

Durch die IBA Hamburg erhält der Harburger Binnenhafen einen zusätzlichen Schub mit neuem Wohnungsbau auf dem Weg zu einem lebendigen Wohn- und Arbeitsquartier. So entstehen auf der Schloßinsel Wohnungen zur Miete und in Eigentum, umgeben von einem neuen Park. Am Kaufhauskanal und im Bereich Harburger Brücken entsteht ebenfalls Wohnungsbau in gemischt genutzten Strukturen.

Weiteres Entwicklungspotenzial besteht im Bereich des östlichen Binnenhafens. Mit den Vorhaben „Eco City“ und „Neuländer Quarree“ sind hier erste Projekte angeschoben. Wichtige Aufgaben für die Zukunft sind die Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt sowie die Entlastung des zentralen Bereiches des Binnenhafens vom Durchgangsverkehr.

2.7 Freiraum, Landschaft und Naturschutz

2.7.1 Landschaftsprogramm und Landschaftsachse



Landschaftsachsen



Fachkonzept BSU/LP, Detaillierung Freiraumverbundsystem

Die Ziele zur Entwicklung von Natur und Landschaft enthalten das Landschaftsprogramm Hamburg, ergänzt durch vertiefende Gutachten z. B. Thema Freiraumverbund Referenzraum Wilhelmsburger Elbinsel (plan.et, Fass v. 26.07.10, i.A. der BSU) und das Gutachten zur Konkretisierung der Landschaftsachse (Wiggenhorn & van den Hövel 24.02.2011 i.A. der BSU). Beide Gutachten enthalten Handlungskonzepte für die Vernetzung und Aufwertung der Natur- und Landschaftsräume in ihrer ökologischen wie auch ästhetisch-kulturellen Funktion. Die (Stadt)-Landschaft wird hierbei auch in besonderem Maße im Hinblick auf ihre erlebnis-, erholungs- und gestaltungsbezogenen Funktionen untersucht und Entwicklungsziele für eine Verbesserung des Freiraumverbundes formuliert.

Beide Konzepte stellen als Entwicklungsziele die Verbesserung der Anbindung des Landschaftsraumes der Dove-Elbe an die Wilhelmsburger Mitte und Entwicklung und Aufwertung der Landschaftsachse Dove-Elbe/Ernst-August-Kanal westlich der Bahntrasse bis zum Reiherstieg dar. Die naturnahen Brachflächen zwischen Ernst-August-Kanal und Spreehafen inkl. der vorhandenen Sportflächen werden hierbei als Entwicklungsräume für Grünflächen (Grünzug, ‚Spreehafenpark‘) vorgesehen. Mit der Entwicklung eines ‚Fährstiegparks‘ südlich des Reiherstieg-Schleusenfleets und der Sicherung der Fläche als Grünraum hätte eine freiräumliche öffentliche Zu-

gänglichkeit an den nördlichen Reiherstieg im Wilhelmsburger Westen langfristig geschaffen werden können. Die im Eigentum der HPA befindliche Fläche ist inzwischen größtenteils mit einer neuen Betriebs-Niederlassung bebaut.

Bei der Weiterentwicklung der Mitte nach Norden bis an den Spreehafen gilt es sich überlagernde und unterschiedliche Flächenansprüche aufzudecken und integrative Lösungsansätze zu entwickeln.

2.7.2 Schutzgebiete



Geplantes Landschaftsschutzgebiet Wilhelmsburger Osten

Der Osten der Wilhelmsburger Elbinsel ist geprägt von weiträumiger, landwirtschaftlich genutzter Kulturlandschaft, Marsch, und Grünland. Entlang der Norder- und Süderelbe befinden sich die beiden tidebeeinflussten großräumigen Naturschutzgebiete Heuckenlock und Auenlandschaft Norderelbe sowie das tideunabhängige NSG Rhee als Teil der Dove-Elbe-Landschaftsachse.

Für weite Bereiche der Kulturlandschaft und Grünlandflächen bis westlich über die A1, Gewässer- und Uferbereiche der Norder- und Süderelbe, den Landschaftsraum der Dove-Elbe bis zur vorhandenen Bahntrasse sowie Flächen südlich des Energieberges (Ziegelteiche) ist die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet vorgesehen.

Der Landschaftsraum des Wilhelmsburger Ostens hat nicht zuletzt aufgrund der Verbindungsfunktion der Dove-Elbe-Achse in den Wilhelmsburger Osten eine besondere, auch überregionale Bedeutung als naturnaher Erholungsraum und Bestandteil des Freiraumverbundsystems. Die Naturräume in ihrer Gesamtheit bilden neben der Innenstadtnähe und den Wasserlagen ein wichtiges qualitätsvolles Standortmerkmal, das Wilhelmsburg von anderen Stadtteilen abhebt und ein zentrales Standbein für die zukünftige Entwicklung der Elbinsel darstellt.

2.7.3 Kleingärten

In Wilhelmsburg sind 23 Kleingartenvereine ansässig mit rund 3000 vereinigungsgebundenen Parzellen. Die bewirtschaftete Fläche beträgt ca. 100 ha. Größere zusammenhängende Kleingartengebiete befinden sich in Georgswerder westlich und östlich der Siedlungsflächen, entlang der Dove-Elbe, an und auf dem Gelände der igs 2013 als integrierter Bestandteil der Ausstellung 2013 sowie entlang des Assmannkanals. Ursprünglich aufgrund der schlechten Ernährungssituation entstanden erfüllen sie heutzutage als Ergänzung des städtischen Grünsystems zusätzlich eine Erholungsfunktion durch private Freiraumnutzung und Bereitstellung öffentlicher grüner Wegeverbindungen.

2.7.4 Der Energieberg



Energieberg Georgswerder (Fotos: IBA Hamburg)

Im Rahmen der igs 2013 und IBA konnte eine Reihe von frei- und naturraumbezogenen Projekten realisiert bzw. angeschoben werden, die den Charakter der Elbinsel langfristig prägen werden. Die Aktivierung von Flächenpotenzialen unbeachteter, nutzungseingeschränkter oder selbst negativ belegter Flächen sowie die Qualifizierung vorhandener Freiraumstruktu-

ren zu hochwertigen Freizeit-, Lern- und Erfahrungs- oder Naturräumen ist einzigartig im Hamburger Stadtgebiet.

Die etwa 42 ha große und 40 m hohe gesicherte Trümmerschutt- Hausmüll- und Sondermülldeponie Georgswerder ist in großen Teilen öffentlich zugänglich und kann mit der landschaftsarchitektonischen Gestaltung sowie funktionalen Entwicklung zum ‚Energieberg‘ weithin zum positiven Image Wilhelmsburgs beitragen. Als begehbarer Aussichtspunkt, Landmarke und Infozentrum zu Energiethemen wurden hier Flächen für Freizeitnutzung erschlossen, die zuvor in der allgemeinen Wahrnehmung deutlich negativ belegt waren.

2.7.5 Kreesand und das Konzept „Deichpark“



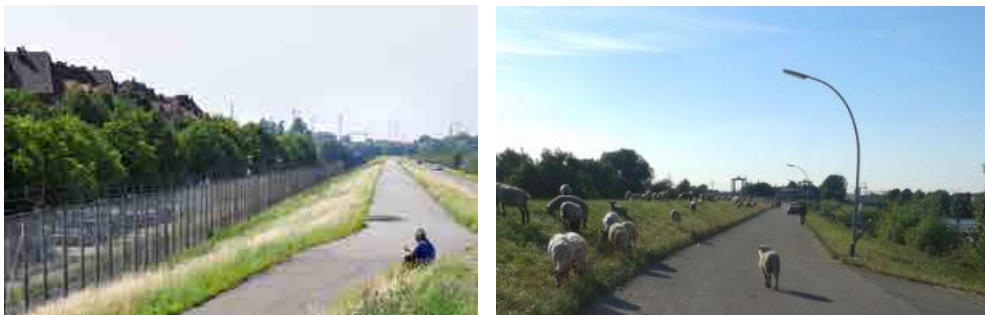
Tidegebiet Kreesand/„Deichbude“ (Fotos: Christiane Diehl)

Mit dem Pilotprojekt Kreesand werden im Rahmen des Tideelbe-Konzeptes der HPA sowie dem Deichpark-Konzept der IBA Interessenschwerpunkte des Hochwasserschutzes, der Hafennutzung und Wasserwirtschaft sowie Ziele zur Entwicklung von Naturschutz und Naherholung durch integrierte Planung gemeinsam umgesetzt. Durch die Rückdeichung wird ein zusätzlicher Flutraum der Elbe geschaffen, der einerseits die Sedimenteinträge im Hamburger Hafen verringert und andererseits neue Entwicklungsflächen für tideabhängige Pflanzengesellschaften schafft. Eingebunden in ein gestalterisch hochwertiges Parkkonzept mit begehbaren Stegen und Informationseinrichtungen entsteht eine ortsspezifische Parkanlage mit hohem Freizeitwert, die die Gezeitendynamik in besonderem Maße erfahrbar macht.

Das Deichparkkonzept (Machbarkeitsstudie) zeigt entlang der Wilhelmsburg umgebenden Deichlinie Freiflächenpotenziale von Hochwasserschutzanlagen und Möglichkeiten eines neuen Erlebens der Wasserlage der Elbinsel auf.

2.7.6 Spreehafen und Deich Veddel Nord

Die Öffnung des Zollzaunes am Spreehafen



Spreehafendeich mit Zollzaun und nach dessen Wegfall

Durch die sukzessive Öffnung des Zollzaunes konnten in einem ersten Schritt bereits 2010 punktuelle Zugänge an das Ufer des Spreehafens geschaffen werden. Inzwischen ist der Zollzaun entfernt und seine Barrierewirkung aufgehoben. Mit den neu angelegten Treppen, Wegen und Plätzen am Klütjenfelder Hauptdeich wurden die angrenzenden Wohngebiete an den Hafen angebunden und die Deichflächen für eine Freiraumnutzung erschlossen.

Planungsverfahren zur Deicherhöhung: Spreehafen und Veddel Nord

In Vorbereitung einer weiteren Deicherhöhung mit neuen Bemessungswasserständen wurden im Rahmen eines konkurrierenden Planungsverfahrens Konzepte zur Ausgestaltung des Klütjenfelder Hauptdeiches am Spreehafen und seines Umfeldes sowie des Veddeler Nordens ausgearbeitet, welche Verkehr, Aufenthaltsqualität, Nutzbarkeit und Verbindungen zur City und der Quartiere als integrierte städtebauliche Planung berücksichtigen. Die Ansätze des Deichparkkonzeptes wurden dabei als Planungsvorgaben integriert und in den Entwürfen weiter konkretisiert.

2.7.7 Der Wilhelmsburger Inselpark und das ParkSport-Konzept



Wilhelmsburger Inselpark, Kuckucksteich



Welt der Bewegung

Mit der igs 2013 erhält die Elbinsel eine rund 100 ha große innerstädtische moderne Parkanlage, den Wilhelmsburger Inselpark. Auch wenn Teilberei-

che davon bereits vor der igs als Park, Kleingarten- oder Friedhofsflächen zur Freiraumnutzung zur Verfügung standen, so wurden erst durch die Gartenschau zahlreiche wichtige räumliche Bezüge und Nutzungsangebote ergänzt und unter Einbeziehung bzw. Umbau und Aufwertung des Bestandes zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt.

Im Rahmen der igs 2013 ist es mit dem ParkSport-Konzept gelungen über eine rein bauliche Bündelung von neuen Freizeit- und Sportangeboten hinaus (Ausbau Wegenetz inkl. Wasserwege (Kanustrecke), Spielangebote, Schwimmhalle, Basketballhalle, Kletterhalle, Hochseilgarten, - hier auch Gewinnung von Investoren) Kooperationen mit über 30 Hamburger Sportvereinen zu initiieren, die den ParkSport-Gedanken (Bewegung im Grünen) mit Vereinsangeboten im Freien auch längerfristig fortführen.

Vom Wilhelmsburger Bürgerhaus aus führt eine etwa 3km lange Kanustrecke über das IBA-Gelände (Wasserhäuser), Kuckucksteich, Mahlbusen und Kükenbrack zum Wasserwerk. Mit Abschluss der Gartenschau am 13.10.2013 ist die Gesamtstrecke als Baustein des ParkSport-Konzeptes befahrbar.

2.7.8 Die Dekadenstrategie HAMBURGMachtSPORT

Am 24.01.2012 beschloss der Senat, den Zeitplan für die Umsetzung der von der Zukunftskommission Sport 2011 vorgelegten Dekadenstrategie Sport.

Das ParkSport-Projekt ist als Modellprojekt in die vom Senat beschlossene Dekadenstrategie „HAMBURGMachtSPORT“ eingeflossen. Die Strategie, Parks und öffentliche Grünräume besser für Sport und Bewegung nutzbar zu machen ist somit als Entwicklungsziel städtischer Strukturpolitik für das gesamte Hamburger Stadtgebiet verankert.

Neben der flächigen Integration des ParkSport-Konzeptes wird als eines der ersten Dekadenziele die rechtliche Absicherung des Sportflächenbestandes genannt. Ein Wegfall von Flächen soll zukünftig quartiersbezogen erfolgen und ein Neubau im Rahmen von Wohnungsbau qualitativ und quantitativ garantiert werden.

Ein weiteres umgehend umzusetzendes Ziel ist die Ermittlung und Durchführung von Sanierungsmaßnahmen bestehender Sportanlagen.

Insgesamt werden Sport- und Bewegungsthemen als Querschnittsaufgabe aller Fachbehörden und Bezirksämter erkannt, dem Sportamt ist hierbei eine federführende Rolle zugeordnet.

2.8 Das Ergebnis der Planungswerkstätten - Allgemeine Ziele und Handlungsfelder

Die drei Planungswerkstätten am 06./07.12. 2012, am 25./26.01.13 und 22./23.02.13 zeigten neben Hinweisen, Wünschen und Ideen für die Schwerpunkträume, vor allem Handlungsbedarf auf der gesamten Elbinsel auf. So war eine Hauptforderung ein Gesamtkonzept mit einer integrierten Betrachtung der gesamten Insel, die Mitwirkung und Teilhabe aller Bevölkerungsschichten am Planungsprozess, die Einbeziehung der sozialräumlichen Aspekte wie Bildung, Beschäftigung, Kunst und Kultur, ÖPNV und

Umwelt. Die Ergebnisse sind im Einzelnen in den Werkstattprotokollen ausführlich dokumentiert. Die wichtigsten Handlungsfelder und Ziele sind:

Identität

Die Insellage prägt die Identität der Bewohner. Dabei soll die Vielschichtigkeit der Insel erhalten und die bereits vorhandenen Quartiere qualifiziert und weiterentwickelt werden mit Ausschöpfung aller Potenziale, die die Standorte bieten. Mit neuen Entwicklungsbereichen können die heute noch archipelartigen einzelnen Quartiere passend ergänzt und besser miteinander verwoben werden.

Wohnen und Zusammenleben

Die Schaffung von neuem Wohnraum, der dringend benötigt wird, muss Angebote für alle Bevölkerungsgruppen beinhalten mit unterschiedlichen Wohnformen, Förderungswegen und Lagen. Die Qualifizierung der Altbestände darf dabei nicht außen vor gelassen werden, eine Aufwertung ohne Verdrängung ist das Ziel.

Arbeiten, Handel und Versorgung

Qualitätvolles Wohnen auf der einen, eine leistungsfähigen Gewerbestruktur auf der anderen Seite, beides gehört zu Wilhelmsburg. Entsprechend wichtig ist es, ein verträgliches Miteinander von Wohnen und Arbeiten auf der Elbinsel zu gestalten mit lokalen Konfliktlösungen zwischen Stadt und Hafen, um Emissionen zu verringern.

Die Nahversorgung in den Quartieren ist zu sichern, die beiden historischen Zentren sind weiter zu stärken.

Natur und Freiraum

Die Wilhelmsburgs Identität prägenden Freiräume und Wasserlagen wie der Spreehafen, der Naturraum Dove-Elbe-Achse, die Industrie-Kanäle, sowie der Landschaftsraum Wilhelmsburger Osten sollen qualifiziert, erlebbarer und nutzbarer für die Bevölkerung gemacht werden als Räume für Naherholung und Freizeit. Die Naturräume sind zu schützen.

Kleingärten und Sportflächen sollen ortsnah erhalten werden. Insgesamt sind Emissionen zu reduzieren.

Erschließung und Mobilität

Eine integrierte Betrachtung von Verkehr und Städtebau ist Voraussetzung für jede Planung auf der Elbinsel. Lasten aus notwendigen Verkehren sind gerecht zu verteilen, hierzu gehört die Verkehrslenkung insbesondere der hafenbezogenen Verkehre.

Das ÖPNV-Angebot ist zu verbessern, die Wasserwege und das Radwegenetz auszubauen hin zu einem „Modellstadtteil für den Radverkehr“.

Bildung und Kultur

Die Bildungsoffensive ist fortzusetzen und die Förderung einzelner Projekte muss in eine flächendeckende Qualifizierung aller Bildungseinrichtungen übergehen. Dabei sind Bildung, Förderung und Beschäftigung zusammen zu denken. Gleichzeitig sind sie als Räume für Kultur und Teilhabe in den Quartieren wichtige zu gestaltende Kommunikationsorte.

Teilhabe und Dialog

Die verbesserte Integration der Bewohner mit migrantischem Hintergrund ist ein seit langem ein wichtiger Punkt im Prozess der Stadtentwicklung. Der Beteiligungsprozess ist niedrigschwellig anzulegen, die weitere Entwicklung schrittweise und behutsam zu gestalten.

2.9 Fazit

Die unmittelbare Nähe zur Innenstadt, der Bezug zum Wasser und die Nähe zu den Landschaftsräumen Wilhelmsburger Osten und der Dove-Elbe sind die drei Standortfaktoren, die die Entwicklung Wilhelmsburgs hin zu einem Stadtteil mit hoher Lebensqualität ermöglichen.

Dabei setzen die Bündelung zweier Verkehrswege sowie die Öffnung des Freihafens grundlegend neue Rahmenbedingungen für die zentral gelegenen Flächen in der Mitte von Wilhelmsburg. Die gewonnenen Potenziale eines in großem Umfang bisher von erheblichem Lärm entlasteten Raumes bieten attraktive Flächenpotenziale mit Platz für neuen freiraumbezogenen Wohnungsbau. Dies gilt es auszuschöpfen, bestehende Nutzungszusammenhänge zu überprüfen, und eine nachhaltige Entwicklung herbeizuführen.

Auf der Veddel eröffnet die Aufgabe des Zollareals den allgemeinen Zugang zum Elbufer und bietet Spielräume für einen Brückenkopf im Kontext mit dem Sprung über die Elbe, vis-à-vis der Hafencity und damit einen Beitrag zur Erweiterung und Aufwertung des Stadtteils.

Mit IBA und igs sind bereits vorhandene Quartiere und Freiräume sehr viel attraktiver und lebenswerter geworden. Der städtebauliche Mehrwert der Verlegung der Reichsstraße für Wilhelmsburg wird dann deutlich werden, wenn die Mitte Wilhelmsburgs mit den angrenzenden Quartieren im Reiherstiegviertel vernetzt wird und über die nördlichen Areale zwischen den Kanälen bis an den Spreehafen angebunden werden kann.

Die Trasse von Bahn und WBRneu wird weiterhin den Osten vom Westen trennen, hier gilt es die Querungsmöglichkeiten entsprechend attraktiv auszubauen und in den freiräumlichen Kontext zu stellen.

Die Verlagerung von gewerblichen Nutzungen aus der Mitte und die Auslagerung der hafenbezogenen Containerlager sind Herausforderungen, denen sich zu stellen ist.

Nutzungskonflikte zwischen Hafenwirtschaft und einer nachhaltigen Innenentwicklung brauchen neue Lösungen für ein verträgliches Nebeneinander, im Hinblick auf standortnahe Arbeitsstätten und Flächen für produzierende Betriebe einen gesamtträumlichen Blick auf die Elbinseln und den angrenzenden Hafen sowie ein koordiniertes Verwaltungshandeln. Dies gilt

gleichermaßen für den Umgang mit den vorhandenen Freiraumstrukturen einschließlich Kleingärten und Sportflächen.

Wilhelmsburg als Wohnstandort für alle bedeutet neue Wohnformen und Angebote im Mietwohnungsbau und Wohneigentum zu installieren. Eine nachhaltige Stabilisierung der Sozialstruktur muss jedoch auch die weitgehende Sicherung des Mietniveaus beinhalten. Voraussetzung für eine erfolgreiche Stabilisierung und Weiterentwicklung des Wohnstandortes Wilhelmsburg ist die Überführung der Bildungsoffensive und der begleitenden IBA-Projekte in eine alltagstaugliche Nutzungs- und Betriebsstruktur, die die bildungspolitischen Effekte der Investitionen nachhaltig in der Fläche zur Wirkung bringt und sicherstellt. Die Entscheidung für die Anmietung oder gar den Kauf einer Wohnung, aber auch für den Verbleib von Familien wird entscheidend von der zu erwartenden Qualität des Bildungsangebots im Umfeld beeinflusst.

Dem durch die fortschreitende Entwicklung entstehenden Prozess einer städtebaulichen Verdichtung und besseren Vernetzung des Stadtteils steht die Sicherung der Grün und Freiräume, der Kulturlandschaft des Wilhelmsburger Ostens und der Landschaftsachse Dove-Elbe und ihre Erschließung für die Naherholung gegenüber.

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

3 Analyse Entwicklungsräume

3.1 Der Entwicklungsraum Veddel

3.1.1 Übergeordnete Einbindung: Stadträumliche Lage und Kontext



Luftbild Veddel

Nördlich der Wilhelmsburger Insel schiebt sich der Wohnstadtteil Veddel bis an die Norderelbe. Umgeben von Industrie und Hafen liegt er als Insel zwischen der Norderelbe und dem Muggenburger Zollhafen, begrenzt von den Hauptbahntrassen im Westen, im Osten von Marktkanal und der B 4/B 75 als Verlängerung der A 255 Richtung Innenstadt.

Westlich schließt der kleine Grasbrook mit Saalehafen und dem Überseezentrum, östlich die Peute als Industrie und Gewerbegebiet (Hafen) an die Veddel an. Im Norden gegenüberliegend ist das Elbbrückenquartier der östlichen Hafencity in Planung mit der vorläufigen U-Bahn-Endhaltestelle U4.

Nach Osten, nördlich der Elbe, grenzen der Park Entenwerder und Rothenburgsort an.

Der „Masterplan Elbbrücken“ verknüpft die Entwicklungen der Stadtachse Südost Hammerbrook, Rothenburgsort mit der südlichen Elbseite.

Das eigentliche etwa 11 ha große Untersuchungsgebiet Veddel-Nord zwischen Norderelbe und der Schumacher-Siedlung mit ihren prägenden Backstein-Bauten der späten 1920er Jahre wird im Süden durch die Straßen Passierzettel und Sieldeich sowie das kleine Ladenzentrum östlich der A255 begrenzt.

3.1.2 Gebietscharakter und Ortsidentität



Elbufer Veddel Nord



Ehemalige Freihafen-Zollstation

Veddel ist in Ost-West-Richtung vom Strom Elbe als auch in Nord-Süd-Richtung von den beiden Elbbrücken - Freihafenelbbrücke und Neue Elbbrücke - definiert. Die Elbbrücken prägen das Bild des südlichen Einganges zur Hamburger Innenstadt und bilden einen typischen Transitraum. Gegenüber wird mit dem Hochhaus Hotel Elbbrücken und dem in Planung befindlichen z.T. 150 m hohen Elbbrückenquartier ein prägnanter Brückenkopf nördlich der Elbe gebildet.

Die ehemalige Freihafen-Zollstation Tunnelstraße/Prielstraße macht einen Großteil des Untersuchungsgebiets aus. Zufahrtsstraßen, Lkw-Abstellflächen, einige Logistikhallen und das mehrgeschossige Verwaltungsgebäude prägen den Bereich zwischen dem Bahndamm im Westen und der Anschlussstelle Veddeler Markt im Osten. Im Norden und Osten schließt daran der grüne Deich mit vorgelagertem Gehölzbestand an. Die Norduferkante im Übergang zur Peute ist zum Marktkanal stark abfallend.

Orientierung bieten in dieser inneren Peripherie in erster Linie die Verkehrsstraßen und Brücken und die geschlossene Backsteinarchitektur. Der Kirchturm, ein denkmalgeschützter Rundbunker aus dem zweiten Weltkrieg und das Überseezentrum stehen als Landmarken heraus.

3.1.3 Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur



Wohnen Veddel



Veddeler Fischgaststätte am ehemaligen Zollamt

Heute leben auf der Veddel knapp 5000 Menschen. Der Anteil an Migranten unterschiedlichster Nationalitäten beträgt dabei fast 50%, der Anteil jüngerer Menschen ist mit 21% überproportional hoch. Um eine bessere soziale Durchmischung zu fördern und dem Stadtteil neue Impulse zu geben, wurden mit der Förderung Studentischen Wohnens durch Saga/GWG Anreize für Studenten geschaffen, die die Lage des Quartiers und die Vorteile der günstigen Mieten schätzen.

Südlich der Autobahnzufahrt und am nördlichen Ende der Veddeler Brückenstraße befinden sich das Carat-Hotel, ein Jugendzentrum, ein kleines Ladenzentrum mit Discounter sowie wenige Einzelhändler an der Veddeler Brückenstraße. Das geringe Angebot und strukturelle Mängel spiegeln die mangelnde Kaufkraft wieder.

Im Inneren des Quartiers liegen die im Stadtteil sehr engagierten Einrichtungen der Stadtteilschule Veddel, die Immanuel-Kirchengemeinde und die Islamische Gemeinde Veddel e.V.. Ein Großteil der Wohngebäude und Innenhöfe ist bereits in den letzten Jahren saniert bzw. modernisiert worden. Zurzeit ist die Veddel noch „Nachsorgegebiet“ im Rahmen des RISE-Programms.

Nördlich anschließend ist die Spedition Paulsen ansässig, es existieren ein Wohnhaus, wenige kleine Gewerbebauten und Lkw-Standplätze. Die „Veddeler Fischgaststätte“ inmitten dieser Zoll-Anlagen erfreut sich großer Beliebtheit und ist über Hamburg hinaus bekannt.

3.1.4 Grün- und Freiräume

Der zum Untersuchungsgebiet gehörende Bereich zwischen Norderelbe, Markkanal, östlichem Teil der Anschlussstelle Veddeler Markt und B4/75 wird durch einen verhältnismäßig dichten Baumbestand geprägt.

Am Markkanal befindet sich das Betriebsgebäude der Wanderrudergesellschaft „Die Wikinger“ mit Bootshaus und Anleger sowie ein im Markkanal befindliches Sperrwerk.

Direkt nördlich grenzt der Hauptdeich an, der eine geradlinige grüne Verbindung zwischen der Bahntrasse im Westen und der B4/75 im Osten darstellt.

Deichvorland und Wiese zwischen den beiden Elbrücken werden trotz Lärm und Einzäunung als Freizeitorte am Wasser der Elbe genutzt. Der

östlich anschließende Bereich zur neuen Elbbrücke (B4/75) hin ist stark bewachsen, teils mit hohem Baumbestand, und von einigen Trampelpfaden durchzogen. Der kleine und versteckt in diesem Bereich gelegene Strand wirkt trotz der umgebenden Verkehrsbauten idyllisch. Im Zentrum der Veddel liegt angegliedert an das Schulgelände Slomanstieg eine Sportanlage mit einem Großspielfeld. Außerhalb der Belegungszeiten durch Schul- und Vereinssport kann die Anlage auch ohne Vereinsbindung genutzt werden. Südwestlich angrenzend befindet sich ein Quartiers-Spielplatz mit einem weiteren Kleinspielfeld. Die quartiersbezogenen Flächenbedarfe an Sport- und Spielflächen sind weitgehend gedeckt.



Sportplatz Schule Slomanstieg



Müggendorfer Zollhafen

Das Pendant zum Vorfeld der Ballinstadt im Süden des Zollhafens bildet die Promenade am Nordufer, von der auch das IBA-Dock erschlossen wird. Als Rundweg um den Müggendorfer Zollhafen fehlt bisher noch das östliche Teilstück.

3.1.5 Verkehr und Erschließung

Die im Osten des Gebiets gelegene A255 bzw. B4/75 (nördlicher Teil der Veddeler Brückenstraße) bildet die Hauptzufahrt von Süden in Richtung Hamburger Innenstadt. Als wichtige Freihafen-Zufahrt, als Anbindung des östlich angrenzenden Industrie- und Gewerbegebiets Peute und der Wohngebiete, weist die Anschlussstelle Veddel zusammen mit den Zubringerstraßen eine hohe Verkehrsbelastung auf, wobei in Richtung Freihafen (nördliche Haupthafenroute) und Peute wochentags der Lkw-Verkehr dominiert.



Autobahnezufahrt Veddel



Veddeler „Markplatz“

Durch den Wegfall der Zollstation Tunnelstraße Ende 2012 ist u.a. Potential für eine leistungsfähigere Anbindung entstanden. Zusätzlich hat die Tunnelstraße durch den Wegfall der Zollstation an Attraktivität auch für nicht

hafenbezogene Verkehre gewonnen. Je nach Szenario wird ein Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 – 35.000 Kfz/Tag prognostiziert, so dass die Kapazität der Anschlussstelle Veddel an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit geraten wird. Die Nähe zu den Wohnquartieren der Veddel und zur Elbe erfordert an dieser Stelle intelligente Lösungen zur künftigen Verkehrsführung und städtebaulichen Integration in die Gesamtentwicklung der Veddel-Nord.

- Die Unterführung der Bahn, die Tunnelstraße, stellt derzeit die einzige Quermöglichkeit nach Westen dar. Nach Osten führt innerhalb der Anschlussstelle (Ohr) neben der Straßenuntertunnelung unter der B4/75 hindurch ein Fußgängertunnel mit Backsteinwänden. Er wirkt überdimensioniert und dunkel, stellt aber die einzige (offizielle) Möglichkeit für Fußgänger zum Kreuzen der großen Straßenverkehrsadern innerhalb des Untersuchungsgebiets gen Osten dar. Vom Tunnel ausgehend können über Treppenanlagen die Bussteige der Bushaltestelle „Veddeler Marktplatz“ erreicht werden. Hier verkehren die Buslinien 154, 254, 354 sowie die Nachtbuslinie 640 auf separaten Busspuren (ehemalige Straßenbahntrasse) zwischen den Richtungsfahrbahnen der B4/75.
- Die geplante Endhaltstelle der U4 am Elbbrückenquartier auf der Elbnordseite soll langfristig mit der Linie S3/S31 verknüpft werden.
- Die Radroute Nr. 10 führt heute über die Elbe, von der Veddeler Brückenstraße kommend über das „Ohr“ zur neuen Elbbrücke, dann über Zweibrückenstraße in die Hafencity. Eine weitere alternative Route bietet sich im Rahmen der Gesamtmaßnahme Veddel-Nord von der Tunnelstraße zur Freihafenbrücke an.

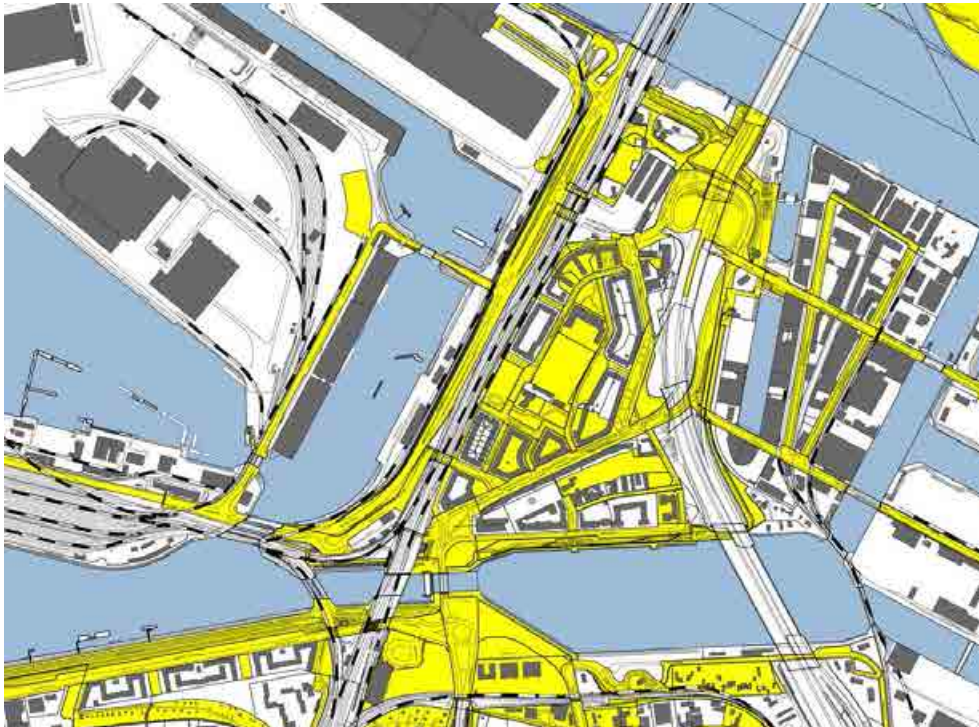
3.1.6 Umweltbelastungen

Die Veddel ist insgesamt den Restriktionen durch Verkehrslärm und dem Hafen – und Gewerbelärm stark ausgesetzt.

Die Belastung des Gebiets Veddel-Nord durch Straßenlärm ist sehr hoch. Bis auf die Lärmschutzwand an der A 1 im Osten sind keine Lärmschutzwände entlang der Verkehrsachsen und Brücken von Schiene und Straße vorhanden.

Einige Betriebe auf der Peute fallen unter das Bundes-Immissionsschutzgesetz („BImSchG-Betriebe“). Sie liegen z.T. innerhalb eines 500m Radius zum Untersuchungsgebiet. Störfallbetriebe wie Auru-bis oder Dessaulagerhaus sind über 500 m, bzw. bis zu 1500 m von der Veddel entfernt.

3.1.7 Planrecht und Eigentum



Grundvermögen der Freien und Hansestadt Hamburg (gelb), Bereich Veddel

Im überwiegenden Teil der Veddel gilt der Baustufenplan Veddel von 1955. Dieser setzt die Wohnbebauung der 20er Jahre als Wohngebiete (W4/5g) fest und stellt Grünflächen dar.

Im Bereich Uffelsweg werden über eine Schraffur Gewerbe- und Geschäftsbetriebe bedingt zugelassen. Der Bereich der Zollstation und die Teile östlich Sieldeich werden als „Ordnungsfläche“ gekennzeichnet. Östlich Sieldeich gilt seit Mai 1978 der Bebauungsplan Veddel 1. Er setzt Kerngebietsflächen, Grün- und Verkehrsflächen fest.

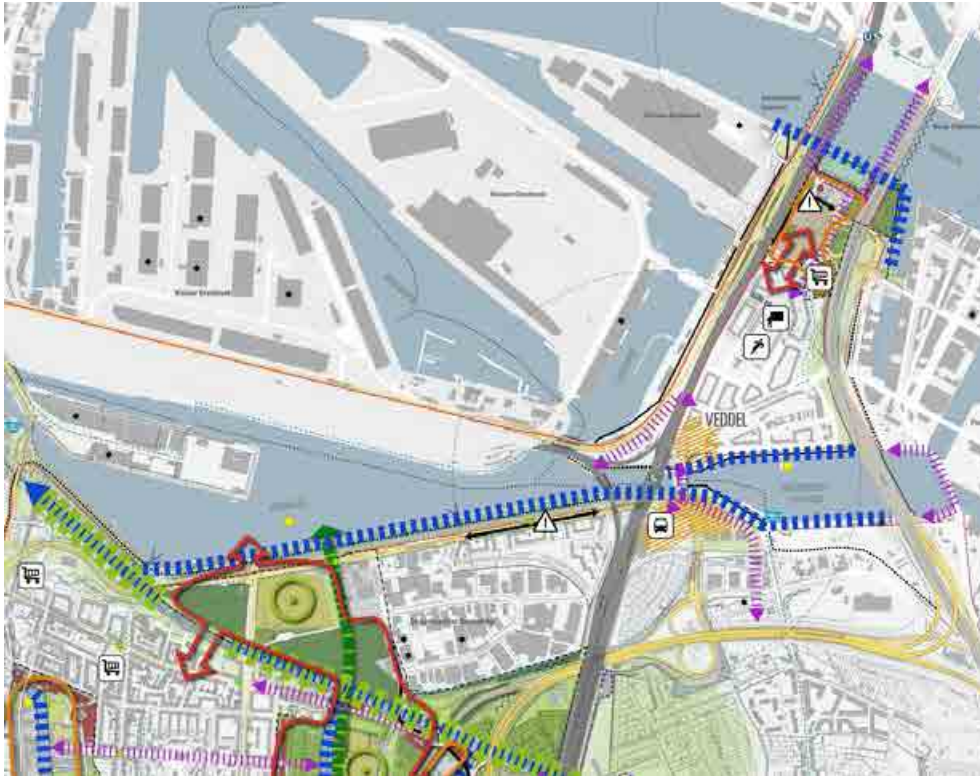
Weiterhin existiert der Teilbebauungsplan TB 267 für Sieldeich, Passierzettel, Veddeler Brückenstraße. Dieser stellt im Wesentlichen Verkehrsflächen und Bahnanlagen dar und setzt das heutige Zollareal als „Fläche für besondere Zwecke (Zoll)“ fest.

Das Gelände der Zollstation, des Speditionsbetriebes und das Deichvorland zwischen den Brücken bis zum Sperrwerk Marktkanal gehört zum Hafengebiet.

Für Gebiete, die im Hafennutzungsgebiet oder im Hafenerweiterungsgebiet liegen gilt das Hafenentwicklungsgesetz („HafenEG“). Sollten die Flächen der Veddel-Nord perspektivisch aus dem Hafennutzungs- bzw. Hafenerweiterungsgebiet entlassen werden, lebt das alte Planrecht wieder auf. Damit steht auch hier eine Novellierung des Planungsrechtes an.

Der Deich, Straßenflächen und die Anschlussstelle sind Eigentum der Stadt. Auch wesentliche Teile der Wohnquartiere befinden sich im Grundbesitz der Hansestadt. Der private Grundbesitz konzentriert sich am Sieldeich sowie im Bereich Uffelsweg.

3.1.8 Veddel: Potenziale, Restriktionen und Ziele



Lageplanausschnitt Analyse Entwicklungsraum Veddel

Mit Aufgabe der Zollstation im Norden der Veddel ergibt sich die Chance, den Sprung von der Hafencity hinüber zum südlichen Ufer der Elbe zu schaffen und hier einen weiteren Brückenkopf an den Elbbrücken als nördlicher Stadteingang zu Wilhelmsburg zu installieren.

Nachdem mit HPA Einigkeit darüber erzielt werden konnte, an dieser Stelle keine Lkw-Vorstauffläche für den hafenbezogenen Schwerlastverkehr zu errichten, steht die Fläche für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Eine Entlassung aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes wird angestrebt, um eine höhere Nutzungsvielfalt realisieren zu können. Die erfolgt unter der Voraussetzung, dass es gelingt, die Restriktionen aus der übergeordneten Verkehrsplanung mit der Anbindung der nördlichen Hafenroute an die A 255 und A 1 durch intelligente städtebaulich-verkehrsplanerische Konzepte zu lösen.

Die Entwicklung des Grasbrooksareals bleibt vorerst ohne Belang. Effekte aus der Entwicklung des nördlichen Elbufers (Elbbrückenquartier) sind erst mittelfristig zu erwarten. Daher muss eine Aufwertung der Veddel überwiegend aus sich heraus erfolgen. Zur Stabilisierung der Sozialstruktur sind eine Qualifizierung des Bestandes mit einem verbesserten Lärmschutz, die Sicherung der Nahversorgung und die Entwicklung zusätzlicher Wohneinheiten von Vorteil.

Zur Aufhebung der Insellage sind bessere Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren erforderlich. Dazu gehören auch verbesserte Fuß- und Radwegverbindungen auf die andere Elbseite über die beiden Elbbrücken, zum Spreehafen, nach Georgswerder und gen Osten nach Billwer-

der/Moorfleet. Die Öffnung des Spreehafens und die Entwicklung an der Harburger Chaussee begünstigt die Anbindung der Veddel an Wilhelmsburg.

Weitere Anforderungen in diesem Bereich resultieren u.a. aus der geplanten Deicherhöhung. Als Grundlage für die weiteren Planungen des Deiches Veddel Nord wurden im Rahmen des konkurrierenden Planungsverfahrens Lösungen erarbeitet, die sowohl die Anforderungen des Hochwasserschutzes berücksichtigen, als auch die Ansätze des Deichparkkonzeptes einbeziehen.

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

3.2 Der Teilraum Veringkanal



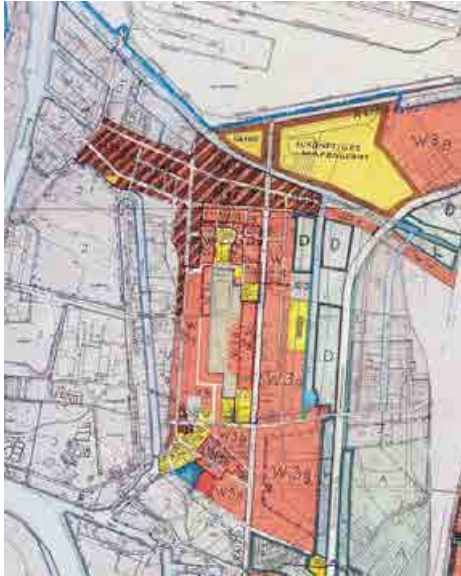
Luftbild Veringkanal

Das Gebiet um den Veringkanal westlich des Reiherstiegviertels bildet den Übergang von Gewerbe und Industrie des Reiherstiegs hin zur Wohnnutzung und zentralen Versorgungseinrichtungen. Dieses betrifft den Bereich zwischen der Industriestraße und dem Veringhof/Veringstraße zwischen Fährstraße und Wollkämmerei.

Auf der Ostseite des Veringkanals ist mittlerweile eine durchgehende Fuß- und Radwegverbindung mit parkartigen Grünflächen geschaffen worden.

Mit der Honigfabrik, dem „Kunst- und Kreativzentrum Veringhöfe“ und den Kleinstbetrieben in den ehemaligen Zinnwerken am Veringhof hat sich eine bunte kreativgewerbliche und künstlerische Szene etabliert.

Demgegenüber, praktisch vis-à-vis, stehen die alteingesessene Großfirmen wie z.B. die Logistikfirma die Hellmann KG und die Nordische Ölmühle Carroux mit ihrem Schwerlastverkehrsaufkommen und störenden Geruchsemissionen für die nahen Wohngebiete. Hier zeigt sich auf engstem Raum das Spannungsfeld zwischen Hafen- und Gewerbeentwicklung und Stadtentwicklung.



Geltendes Planrecht: Baustufenplan Wilhelmsburg und B-Plan Wilhelmsburg 64

Planungsrechtlich sind die Gewerbeflächen östlich der Veringkanals durch den Bebauungsplan Wilhelmsburg 64 von 1988 als Gewerbeflächen festgesetzt. Außerdem sichert der Bebauungsplan die öffentlichen Grünflächen am Kanal und setzt den Wohnbestand an der Fährstraße und Veringstraße als Allg. Wohngebiet fest.

Westlich des Veringkanals gilt der Baustufenplan Wilhelmsburg von 1956 mit der Ausweisung von Industrieflächen gemäß BPVO.

Die Gewerbe- und Industrieflächen am Veringkanal nördlich der Neuhöfer Straße liegen auch innerhalb des Sanierungsgebietes Wilhelmsburg S5, Südliches Reiherstiegviertel. Das Erneuerungskonzept weist die Flächen östlich Industriestraße sowie westlich der Straße Am Veringhof als Flächen für Gewerbeansiedlungen aus.



Situation am Veringkanal

3.3 Der Entwicklungsraum Mittelachse



Plan Ausgangslage Maßstab 1:5.000 im Original

3.3.1 Übergeordnete Einbindung: Stadträumliche Lage und Kontext



Luftbild Bereich Mittelachse

Die Mittelachse ist gekennzeichnet durch ihre Lage zwischen den (noch) bestehenden zwei Verkehrsachsen und deren Immissionssituation.

Im Westen bildet der Assmannkanal bis hinunter zum Bürgerhaus die Begrenzung zu den heterogenen Wohngebieten des westlichen Wilhelmsburgs und des südlichen Reiherstiegviertels. Im Norden bildet der Vogelhüttendeich mit dem Ernst-August-Kanal eine deutliche grüne Zäsur im Übergang zum Gebiet südlich des Spreehafens. Im Osten der Bahntrasse grenzen die Wohngebiete Korallusviertel und Bahnhofsviertel sowie die Flusslandschaft der Dove-Elbe an.

Im Süden schließen die Neuenfelder Straße mit dem markanten Behördenneubau, dem Bürgerhaus, dem experimentellen Wohnbauten der IBA und dem Wilhelmsburger Inselpark mit Schwimmbad/Sporthalle und Kletterhalle an.

Von dieser Neuen Mitte ausgehend finden wir im Untersuchungsgebiet das alte Rathaus, zur Zeit noch im Abfahrtsbereich der Wilhelmsburger Reichsstraße, fragmentarische z.T. gründerzeitliche Wohnnutzungen, Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte in Hinterhoflagen vor. An der Dratelnstraße liegt das Sportareal gegenüber den staatlichen Gewerbeschulen. Weiter Richtung Norden schließt sich der Gewerbebestand Rotenhäuser Straße/Jaffestraße/Rubbertstraße an.

Am Assmannkanal und an der Dove-Elbe liegen Wohngebäude in Streulagen und Kleingartenflächen.

Westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße im Bestand erstrecken sich Kleingartenflächen entlang des Assmannkanals bis an die Dove-Elbe und schließen weitere Sport- und Wasserfreizeitnutzungen ein.

Jenseits des Ernst-August-Kanals schließen sich Brachflächen mit dichtem Gehölzbestand und weitere Sportflächen an der Harburger Chaussee an. In östlicher Richtung erstreckt sich der Gewerbebestand Stenzelring, der hier eine Arrondierung erfahren könnte. Damit trifft der Entwicklungsraum im Norden auf den Spreehafen, der durch die Öffnung des Zollzaunes und das nunmehr mögliche Überschreiten der Deichlinie erlebbar wird.

3.3.2 Gebietscharakter und Ortsidentität

Prägend im bzw. im nahen Umfeld des Betrachtungsraumes ist die starke Präsenz von Wasserflächen in vielfältiger Erscheinungsform.

Die offene eingedeichte Wasserfläche des Spreehafens wurde in vorangegangenen Konzepten und Überlegungen bereits als die Wilhelmsburger Alster bezeichnet und erlaubt besonders vom erhöhten Standort auf der Deichkrone weite Blickbezüge über den Hafen zu den baulichen Hochpunkten der Hamburger Innenstadt. Nach Aufhebung der Zollgrenze bildet das Spreehafenufer die nördliche Grenze Wilhelmsburgs. Eine Stadtkante/Stadtsicht ist hier durch vorhandene Nutzungs- und Gebäudestrukturen jedoch nur im östlichen Abschnitt im Bereich der historischen Chausseebebauung erkennbar.



Spreehafen Blick Richtung Innenstadt



Westliche Harburger Chaussee

Der gesamte Betrachtungsraum ist durchzogen von Kanälen, die mit dem Assmann- und Jaffe-Davids-Kanal, der Rathauswettern sowie dem Ernst-August-Kanal/Dove-Elbe-Landschaftsachse deutliche Nord-Süd- bzw. Ost-West-Zäsuren im Stadtgrundriss darstellen. Durch die streng lineare Führung der Kanäle ergeben sich insbesondere an den südlichen Endpunkten der Wasserachsen bzw. auf querenden Brücken markante Orte mit weiten Blickachsen über die Wasserflächen.



Blickachse Jaffe-Davids-Kanal



Blickachse Assmannkanal

Der Ernst-August-Kanal (Teil der Dove-Elbe-Landschaftsachse) bildet mit seinen überwiegend grünen Ufern mit Kleingärten und gehölzbestandenen Brachflächen einen Übergangsbereich zwischen der landschaftlich geprägten Dove-Elbe und den westlich der Ernst-August-Schleuse anschließenden Kanälen mit Hafennutzung.

Weitere, kleinmaßstäbliche Strukturen bilden die Wettern, die sich mit ihrer für Wilhelmsburg typischen Entwässerungsfunktion durch den Stadtgrundriss ziehen und weniger durch ihre Wasserflächen als durch den linearen Gehölzbestand hervortreten.

Den tiefliegenden Wasserflächen gegenüber stehen die topographischen Aufhöhungen durch die vorhandenen Verkehrsstrassen WBRalt und WBRneu und Bahnlinie. Eine besondere Barrierewirkung besteht beispielsweise bei der Querung der Dove-Elbe-Landschaftsachse, da deren Durchgängigkeit hier optisch wie funktional durch die Verkehrsstrassen stark beeinträchtigt ist.

Der Erddamm der WBRalt stellt zwar im Bereich des Rathauses und für die nördlichen Flächen eine optische Barriere zwischen Wilhelmsburg Mitte und westlich angrenzenden Arealen dar, gleichzeitig bildet der Wall mit seinem Großbaumbestand jedoch auch ein kräftiges Rückgrat der Parkan-

lage entlang der Rathauswettern und schafft hier besondere räumliche Qualitäten.



Gert-Schwämmle-Weg („LOOP“)



Parkanlage an der Rathauswettern

Weitere artifizielle Topographien bilden die Deichanlagen im Bereich Spreehafen und Veddel. Im konkurrierenden Planungsverfahren, das im Rahmen der IBA Hamburg als Grundlage für die nachfolgenden Planungen zur Deicherhöhung Klütjenfelder Hauptdeich und Veddel durchgeführt worden ist, wurden Lösungen erarbeitet, die sowohl der Deichfunktion mit der erforderlichen Erhöhung gerecht werden als auch die Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Wasserflächen ermöglichen.

Beide angeführten für das Stadt- und Landschaftsbild relevanten Elemente, Wasserflächen bzw. -linien sowie die topografischen Erhöhungen, wenn auch artifizieller Natur, sind identitätsstiftende Merkmale in der Mental Map Wilhelmsburgs.



Blick auf Klütjenfelder Hauptdeich



Wohnhochhäuser am Assmannkanal

Bauliche Landmarken in der heterogenen Stadtstruktur bilden die Wohnhochhäuser am Westufer des Assmannkanals, die angrenzenden Wohnblöcke des Reiherstiegviertels, die Gebäude des Puhsthofes an der Jaffestraße, der weithin sichtbare Energiebunker, das Rathaus, der BSU-Neubau und weitere Neubauten an der Neuenfelder Straße.

3.3.3 Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur

Gebiet Jaffestraße/Rubbertstraße/Rotenhäuser Straße

Das Gebiet Jaffestraße/Rubbertstraße/Rotenhäuser Straße ist geprägt von gewerblichen Nutzungen unterschiedlichster Art wie Produktionsstätten für Fensterdichtungen oder für Lacke und Lasuren, von Baubetrieben, stahl- und holzverarbeitendem Gewerbe, Speditions- und Lagerbetrieben, Kfz-Handels- und Reparaturbetrieben und Bürogebäuden.

Es überwiegen eher kleinbetriebliche Strukturen auf Parzellen von überschlägig 2.000 bis 5.000 m² Fläche. Nur wenige Betriebe erreichen eine Betriebsfläche von ca. 10.000 m².



Jaffestraße mit „Puhsthoﬀ“



Gewerbe am Jaffe-Davids-Kanal

Von besonderer städtebaulicher Bedeutung ist der denkmalwürdige „Puhsthoﬀ“, die ehemaligen Palmin-Margarinewerke (erbaut ca. 1910), der zu einem Gewerbehof mit unterschiedlichen Gewerbenutzungen und Ateliers umgewandelt wurde.

Eingestreut im Gebiet finden sich einige Wohngebäude (Betriebsleiterwohnen) an der Rotenhäuser Straße sowie an der Rubbertstraße bzw. Dratelnstraße drei mehrgeschossige Wohngebäude.



Wohngebäude Rotenhäuser Straße



Containerlager an der Jaffestraße

Am nördlichen Ende der Jaffestraße liegt ein Containerlager, das insbesondere durch seinen intensiven Lkw-Verkehr zu erheblichen Lärmbelastungen im Gebiet führt und das Umfeld im beengten Straßenraum durch wartende Lkw negativ beeinflusst. Hier kann nunmehr eine Verlagerung des Betriebes in 2014 erwartet werden.

Die südlich der Betriebe an der Rotenhäuser Straße angrenzenden Flächen bis zur Neuenfelder Wetzern werden temporär als Stellplatzanlage für die IBA und igs in 2013 genutzt.

Schutzwürdige Nutzungen

An der Rotenhäuser Straße und im Eckbereich Rubbertstraße/Rotenhäuser Str. befinden sich mehrgeschossige Wohngebäude. Der gültige Baustufenplan Wilhelmsburg überplant die Wohnnutzung mit der Festsetzung Industriegebiet. Die Wohnbebauung genießt damit Bestandsschutz, der Schutzanspruch ist nach gängiger Auffassung dem eines Mischgebietes gleichzusetzen (Beurteilung Gemengelage).

Westlich der Wilhelmsburger Reichstraße und der Rathauswetzern sind Wohngebäude, Altenwohneinrichtungen und Gemeinbedarfsflächen zu berücksichtigen. Diese werden südlich der Rotenhäuser Straße über den Bebauungsplan Wilhelmsburg 2 von 1964 planungsrechtlich u.a. als Gemeinbedarfsflächen und reine Wohngebiete gesichert.

Flächennutzung, Brachen

Insbesondere an der Jaffestraße befinden sich verschiedene Liegenschaften, die durch Unternutzung und Brachflächen gekennzeichnet sind und einer stärkeren baulichen Entwicklung und Nutzung zugeführt werden könnten. Im Umfeld des „Puhsthofs“ wurden Altanlagen abgerissen, um eine Ergänzung durch Gewerbehof- und Atelierflächen aufzunehmen. Hier sind Entscheidungen über die Genehmigungsfähigkeit im Rahmen von Nutzungsanträgen zu treffen.

Durch die Verlagerung der Containerlagerbetriebe in 2014, wird es insbesondere in der Jaffestraße zu deutlichen Verkehrsrückgängen kommen und das gesamte zentrale Quartier im Entwicklungsraum erheblich vom Verkehrslärm entlastet werden.

Weitere Brachflächen ergeben sich nach Verlagerung der Wilhelmsburger Reichstraße und Aufgabe der Abfahrt Wilhelmsburg-Mitte auch unmittelbar im Rathausumfeld. Hier stellt sich die zentrale Frage des Umgangs mit dem Erdkörper.

Infrastruktur

Im nahen Umfeld befinden sich mehrere Schulstandorte, u.a. die 7-zügig geplante Stadtteilschule Wilhelmsburg an der Rotenhäuser Straße und am Perlstieg. Diese erhält mit dem geplanten Maritimen Zentrum Elbinseln einen Ersatz- und Erweiterungsbau am Perlstieg als Lern- und Forschungsraum in Kooperation mit Wissenschaft, Kunst und Wirtschaft. Die Willikraft-Förderschule an der Zeidlerstraße ist eine Ganztagschule mit dem Förderschwerpunkt Lernen, eine Kooperation mit der Schule Rotenhäuser Damm ist vorgesehen. Östlich der Bahntrasse ist das Bildungszentrum „Tor zur Welt“ als Zusammenschluss von Kita, der Schulen Buddestraße, Gymnasium Kirchdorf und der Sprachheilschule Wilhelmsburg sowie diverse Weiterbildungs- und Beratungseinrichtungen eröffnet worden.

(Nah-)Versorgung

Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungsangebote, medizinische Versorgung und Gastronomie bietet derzeit das WEZ Wilhelmsburger Einkaufszentrum (Stadtteilzentrum C1) am Berta-Kröger-Platz und die im Rahmen der IBA entstandenen (Nah-) Versorgungsangebote in Wilhelmsburg Mitte (Gesundheitszentrum mit Ärztehaus, Seniorenwohnanlage, Wälderhaus mit Hotel und Seminarräumen, Sport- und Schwimmhalle). Das WEZ wird zurzeit modernisiert. Zusätzlich zu dem bestehenden Marktkauf (SB-Warenhaus) entsteht ein modernes Shopping Center („LUNA Center“) mit 50 weiteren Geschäften sowie Arztpraxen und einer Kindertagesstätte.



Ärztehaus Wilhelmsburg Mitte
(Foto: IBA Hamburg)



Rathaus Wilhelmsburg

Weiter gibt es im Norden rund um den Stübenplatz Nahversorgungsangebote, entlang der Straßenzüge Vogelhüttendeich, Georg-Wilhelm-Straße/Veringstraße sowie einzelne Discounter an der Dratelnstraße und Georg-Wilhelm-Straße. Darüber hinaus ergänzen die Wochenmärkte am Stübenplatz und Berta-Kröger-Platz das Angebot.

Die Gastronomie des ‚Anlegers‘ am Vogelhüttendeich ist ein beliebtes Ausflugsziel in Wasserlage am Ernst-August-Kanal.

Am Westrand des Untersuchungsraumes an der Georg-Wilhelm-Straße und Mannesallee liegt die Reiherstiegsgemeinde - ein Zusammenschluss aus den ev. Luth. Gemeinden Emmaus und St. Gerhard, sowie die Islamische Gemeinde Aya Sofya Moschee am Vogelhüttendeich, die Diakoniestation Elbinsel an der Rotenhäuser Straße.

Das Bürgerhaus als bekanntes stadtteilübergreifendes Veranstaltungszentrum sowie das historische Rathaus mit Beratungsstellen liegen im Süden an der Mengestraße.

3.3.4 Grün- und Freiräume

Sportflächen

Sportanlagen befinden sich an der Dratelnstraße (zwei Fußballfelder, 1x GSF Rasen, 1x GSF Kunstrasen, mit Wettkampfbahn Leichtathletik, sowie Erweiterungsflächen), südlich des Vogelhüttendeiches am Assmannkanal (3 Fußballfelder 2x GSF Rasen, 1x GSF Tenne, + Standort Ruderclub) sowie im Kreuzungsbereich Georg-Wilhelm-Straße/Harburger Chaussee – ‚an der Landesgrenze‘ (zwei Fußballfelder, 1x GSF Tenne, 1x GSF Rasen, sowie 5 Tennisfelder).

Im näheren Umfeld des unmittelbaren Betrachtungsraumes befinden sich weitere Sportanlagen (teilweise Schulsport) wie am Perlstieg (Fußball Großspielfeld Tenne), Georg-Wilhelmstraße/Rothenhäuser Straße (Fußball Großspielfeld Tenne), Rahmwerder Straße in Georgswerder (Fußball Großspielfeld Tenne), Schule Slomanstieg Veddel (Fußball Großspielfeld Tenne), der Sportplatz Heinrich-Groß-Straße (Fährstraße, derzeit ohne Nutzung und zugewachsen) die ebenfalls in eine Bedarfsbetrachtung einfließen müssen.

An den genannten Standorten besteht teilweise Sanierungsbedarf. Planungen zur Entwicklung der Wilhelmsburger Sportflächen zur Umsetzung der Dekadenstrategie Sport sind noch nicht abgeschlossen und können unter Berücksichtigung der Anforderungen des Sports und den Planungszielen des Rahmenplanes weiterentwickelt werden.



Sportanlage Dratelnstraße



Kleingarten am Assmannkanal

Kleingärten

Im betrachteten Entwicklungsraum befinden sich 4 Kleingartenvereine. Westlich des Assmannkanals KGV 715 ‚Sommerfreunde‘ mit 72 Parzellen, Östlich angrenzend an den Assmannkanal die KGVs 711 ‚Kolonie der Gartenfreunde von 1932 e.V.‘ mit 46 Parzellen und KGV 716 mit 135 Parzellen sowie westlich der Bahntrasse der KGV 712 Op Schulzens Eck, der jedoch zukünftig von der neuen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße durchschnitten wird.

In KGV 716 liegt die durchschnittliche Parzellengröße nach erster Einschätzung bei deutlich über 300m². Ein auffälliger Leerstand von Parzellen ist in keinem der Vereine zu vermerken. Weiterhin befinden sich noch Grabelandflächen westlich der heutigen Wilhelmsburger Reichsstraße.

Die Lage der Vereine ist mit den Standortfaktoren Wohnungsnähe und Gewässerrandlage als besonders attraktiv zu bewerten.

Im Rahmen der Umstrukturierung der Mitte müssen sicherlich Kleingärten aus- bzw. umgelagert werden. Hierbei wären möglichst ortsnahe Ersatzstandorte gemäß 10.000er-Vertrag mit dem Landesbund der Gartenfreunde nachzuweisen.

Freizeit und Naherholung

Sportanlagen, Kleingärten, Kanäle und Parkanlagen bilden mit den gehölzbestandenen Brachflächen einen Grünraumbestand mit hohem Naherho-

lungswert. Die direkte Benachbarung zur Wilhelmsburger Reichsstraße stellt dabei aufgrund der zumindest teilweise vorhandenen Abschirmung durch Großgehölze kaum eine Beeinträchtigung dar.

Die Verknüpfung der Flächen und das Wegenetz sind jedoch teilweise unbefriedigend, insbesondere bildet die Querung der Verkehrsachsen Wilhelmsburger Reichsstraße und Bahnlinie im Bereich der Landschaftsachse eine Barriere in der Anbindung des Wilhelmsburger Ostens.

Eine soziale Kontrolle ist durch fehlende Randnutzungen meist nicht gegeben.

Kanäle und Gewässer

Der Ernst-August-Kanal, der Assmann-Kanal sowie die Rathauswettern südlich der Rotenhäuser Straße sowie der Bürgerhaus-See waren im Rahmen der Schiffbarmachung Teil einer umfassenden Umbaumaßnahme. Um die Befahrbarkeit mit Barkassen zu gewährleisten wurden Sedimentablagerungen entfernt. Die Gewässertiefe von 1,70m bei einem Wasserpegel von 0,00 üNN ermöglicht die Befahrbarkeit mit Barkassen. Durch die Auslagerung der belasteten Sedimente sowie die zukünftig geringere Aufwärmung aufgrund der Vertiefung ist nach Abschluss der Umbaumaßnahme eine Verbesserung der Gewässerqualität zu erwarten.

Die Ufer des Assmannkanals bleiben vom Umbau weitgehend unberührt. Das Westufer ist grünteprägt mit dichtem Gehölzbestand und wenig Blickbezügen zum Wasser. Das Ostufer ist aufgrund der Kleingartennutzung teilweise verbaut und provisorisch gesichert. Die Uferbefestigung obliegt hier den privaten Anliegern.



Ulla-Falke-Terrassen und Bürgerhaus



Kleingärten am Assmannkanal

Im Bereich der Rathauswettern und des Bürgerhaus-Sees musste mit der Umbaumaßnahme Sohl- und Uferbefestigung neu hergestellt werden. Bis auf eine senkrecht verbaute Engstelle im Bereich der Rotenhäuser Straße wurden die Ufer mit begrüntem Böschungen hergestellt.

Der von Gewerbenutzungen eingefasste Jaffe-Davids-Kanal bildet die zweite Nord-Süd ausgerichtete Wasserachse im Betrachtungsraum. Die Gewässerränder weisen trotz der baulichen Sicherungsmaßnahmen einen erheblichen Grünanteil auf und sind überwiegend frei von direkter gewerblicher Nutzung durch die Anlieger. Ein 2008 erstelltes Gutachten ging von einer Sedimenteintragsrate von 0,8m aus.

Aufgrund der hohen Belastung der Sedimente und der teilweise zusätzlich schadstoffemittierenden Anliegergrundstücke wäre eine Sanierung des Kanals mit erheblichem Kostenaufwand verbunden.

Der östliche Abschnitt des Ernst-August-Kanals ist bis zur Bahntrasse überwiegend grüdgeprägt. Hier stellt die Bahnanlage eine starke Barriere im Übergangsbereich zum Landschaftsraum der Dove-Elbe dar.

Zugängliche Gewässerufer sind teilweise am Ernst-August-Kanal vorhanden sowie entlang der Rathauswetteren, am Bürgerhaus-See sowie der weiterführenden Kanustrecke. Entlang des Westufers des Assmannkanals führt zwar eine Wegeverbindung, der direkte Wasserbezug ist aufgrund des dichten Bewuchses jedoch eingeschränkt. Alle weiteren Gewässerränder sind nicht öffentlich zugänglich.

Der Spreehafen liegt zwar außerhalb des eigentlichen Betrachtungsraumes, dennoch stellt er mit seiner großräumigen Wasserfläche des Hafenbeckens eine besondere Qualität im näheren Umfeld dar.

Grünflächen

Die Parkanlage entlang der Rathauswetteren bildet gemeinsam mit den am Assmannkanal gelegenen Kleingärten, Sportanlagen und Fußwegeverbindungen am Kanal eine durchgängige Grünachse, die im Süden im neuen Wilhelmsburger Inselpark mündet. In Ost-West-Richtung verläuft entlang des überwiegend grün geprägten Ernst-August-Kanals, die Dove-Elbe-Landschaftsachse. Einen erheblichen Grünanteil bilden dabei derzeit die bestehenden gehölzbestandenen Brachflächen (Planrecht GI) nördlich des Ernst-August-Kanals.

Mit Abbau des Zollzaunes am Spreehafen und dem Ausbau von Wegeverbindungen im Rahmen des Deichparkprojektes der IBA wurden durch Verbesserung der Zugänglichkeit der Rasendeiche und Uferbereiche neue Freiraumqualitäten geschaffen.

Biotope und Ausgleichsflächen

Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG sind die Gewässer und naturnahen Flächen zwischen der heutigen Wilhelmsburger Reichsstraße, dem Kleingartenverein 712 und der Bahntrasse, Gewässer- und Uferflächen im Rathauspark sowie zahlreiche Flächen im Wilhelmsburger Inselpark. Weitere geschützte Biotope befinden sich entlang der Rathauswetteren.

Eine detaillierte Betrachtung vorhandener und geplanter Ausgleichsflächen ist im Rahmen der Fortschreibung Rahmenkonzept nicht erfolgt, da hieraus nicht zwingend Tabuflächen resultieren.

3.3.5 Verkehr und Erschließung

Verkehrsnetz und -belastungen nach Verlegung Wilhelmsburger Reichstraße

Mit Verlegung der Abfahrt Wilhelmsburg Mitte an die Rotenhäuser Straße mit Holländischen Rampen als zentrale Anschlussstelle für Wilhelmsburg werden sich Verkehrsrelationen verlagern. Durch die vorgesehene Sperre der Rotenhäuser Straße nach Westen wird die Dratelnstraße Richtung Neuenfelder Straße/Mengestraße zukünftig die Verbindungsfunktion für die zentralen Bereiche Wilhelmsburgs übernehmen. Die Anschlussstellen an die Wilhelmsburger Reichsstraße im Norden und Süden an das städtische Straßennetz bleiben mit Modifizierungen an der Kornweide erhalten.

In Prüfung ist u.a. der mögliche Ausbau von Rubbertstraße/Schlenzigstraße sowie die Auswirkungen der nördlichen Hafenroute auf die Harburger Chaussee. Derzeit werden Verkehrsmodellierungen von Netz- und Nutzungsszenarien für die Entwicklungsbereiche erstellt.

ÖPNV

Zentraler ÖPNV Knoten ist der S-Bahnhof Wilhelmsburg, von wo aus die Buslinien in die westlichen und östlichen Stadtteile von Wilhelmsburg und Veddel, nach Harburg oder in die City verkehren, u.a. die Metrobuslinie 13. Bis auf Wilhelmsburg Mitte befindet sich der Großteil der Entwicklungsflächen nicht im 600-m-Einzugsbereich der S-Bahn-Haltestellen Veddel und Wilhelmsburg bzw. im Einzugsbereich der Bushaltestellen an der Georg-Wilhelm-Straße, Harburger Chaussee und Neuenfelder Straße.

Rad- und Fußwegenetz

Wichtige Ost-West-Verbindungen sind die Neuenfelder Straße mit begleitendem Rad- und Fußweg (Bezirksroute 4), der parallel verlaufende Gert-Schwämmle-Weg (Veloroute 11/Freizeitrundkurs LOOP), die Thielenstraße nach Osten, die Rotenhäuser Straße gen Westen (Stadtteilroute 2) und der Vogelhüttendeich (Stadtteilroute 1).

Übergeordnete Nord-Süd-Verbindungen verlaufen entlang der Kanäle und derzeit der Trasse der Wilhelmsburger Reichstraße (z.B. Veloroute 11a/Freizeitroute 6).

3.3.6 Umweltbelastungen

Die Mittelachse ist derzeit erheblichen Lärmimmissionen durch Verkehr und die Bahntrasse ausgesetzt. Mit Bündelung der Verkehrswege werden große Teile des Raumes erheblich leiser werden.

Als erheblich belästigender Betrieb ist vor Ort das Containerlager Jaffestraße 23 - 27, hier insbesondere der Zu- und Abfahrtverkehr, zu bewerten. Durch die Verlagerung des Betriebes bis 2014 zeigt sich bereits heute eine deutlich Reduzierung der Lkw-Verkehre, da keine neuen Container mehr an den Standort Jaffestraße geliefert werden, sondern dieser sukzessiv abgebaut wird.

Andere potenzielle Nutzungskonflikte aus Gewerbe/Industrie zu Wohnen haben sich in der Vergangenheit weitgehend „abgebaut“.

3.3.7 Planrecht und Eigentum



Grundvermögen der Freien und Hansestadt Hamburg (gelb), Bereich Mittelachse

Für die Entwicklung der Neuen Mitte wurden im Rahmen des IBA und igs-Prozesses die Bebauungspläne WB89 und WB90 erarbeitet. Der B-Plan 90 wurde 2012 festgestellt. Diese setzen Kerngebiete, Gemeinbedarfsflächen, Wohnbauflächen und Park- sowie Freizeitflächen fest.

Südlich der Rotenhäuser Straße setzt der Bebauungsplan Wilhelmsburg 16 aus 1976 ein Industriegebiet - bis an die Neufelder Wettern angrenzend - fest. Südlich der Neuenfelder Wettern schließen sich festgesetzte Grünflächen (Sportanlagen) und Gewerbeflächen an.

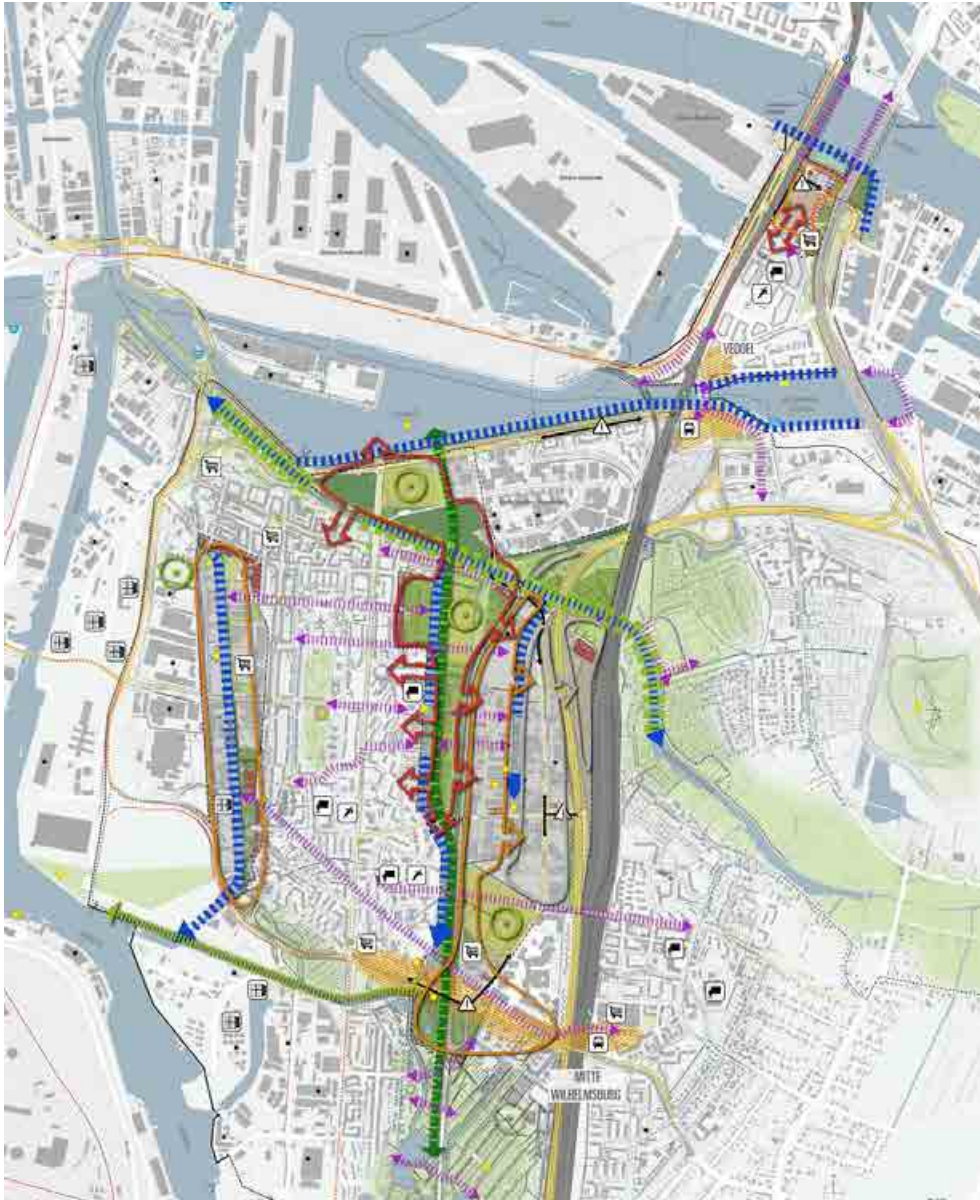
Das Gebiet Jaffestraße und Rubbertstraße befindet sich innerhalb des Geltungsbereichs des Baustufenplans Wilhelmsburg von 1956, der wesentliche Bereiche zwischen Wilhelmsburger Reichsstraße und der Bahntrasse Hamburg-Hannover als Industriegebiet (I) festsetzt. Westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße werden Wohngebiete (W3g) festgesetzt.

Nördlich der Dove-Elbe, am Stenzelring und im Umfeld des Ernst-August-Kanals, gilt der Bebauungsplan 28 von 1968 mit den Festsetzungen von Industriegebietsflächen und Grünflächen (Sportanlagen).

Durch den Bebauungsplan Wilhelmsburg 67 aus dem Jahr 1982 südlich der Harburger Chaussee werden Gewerbeflächen, Sportanlagen und Kleingärten planungsrechtlich gesichert.

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

3.3.8 Mittelachse: Potenziale, Restriktionen und Ziele



Analyse Entwicklungsräume M 1:5000 im Original

Die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße schafft innerhalb des Betrachtungsraumes völlig neue Rahmenbedingungen und somit Entwicklungschancen, die eine Neubetrachtung und sinnvolle, ressourcenschonende Umstrukturierung auch vorhandener Nutzungen und Flächenansprüche rechtfertigen und im Sinne einer geregelten Stadtentwicklung erforderlich machen.

Entwicklungsräume für Wohnen, Kleingärten, gemischte Quartiere und Gewerbe

Die mit der Verlagerung immissionsärmer gewordenen Flächen zwischen den Kanälen sind ein großer Potenzialraum für neue qualitätvolle Wohn- und Arbeitsstandorte in Wilhelmsburg Mitte, ebenso die heute überwiegend

brachliegenden gehölzbestandenen Flächen südlich des Spreehafens zwischen Dove-Elbe-Landschaftsachse und Harburger Chaussee. Mit einer Entwicklung hier kann der Spreehafen nach seiner Öffnung zu einem wichtigen Identitätsmerkmal des Stadtteils heranwachsen.

Damit dies in Gänze realisiert werden kann, ist jedoch eine Planrechtsänderung und Umstrukturierung der bestehenden Industrie/Gewerbeflächen vor allem zwischen der Jaffestraße und Rubbertstraße durch Tausch, Verlagerung oder Umwidmung sowie eine schrittweise Neuordnung von Sportflächen und der Kleingartenflächen am Assmannkanal erforderlich.

Ansätze dazu sind bereits vielfältig vorhanden: z.B. Mit dem Puhstorf und seiner Mischung aus Ateliers, Büro und Gewerbeflächen ist bereits ein erster Baustein mit weiterem Entwicklungspotenzial hin zu einem Gewerbe- und Mischgebiet im Gebiet vorhanden. Eine alternative Lagerung von Leercontainern ist Bestandteil der Hafenenwicklungsplanung und wird derzeit weiter vorangetrieben. In 2014 soll nunmehr die Verlagerung dieser erheblich störenden Betriebe erfolgen.

Parkachse und Landschaftsachse Dove-Elbe

Nach Verlagerung der Wilhelmsburger Reichstraße an die Westseite der Bahntrasse bietet sich nun die einmalige Chance eine durchgehende zentrale grüne Mittelachse mit hoher Freiraumqualität vom Wilhelmsburger Inselfpark südlich der Neuenfelder Straße bis zum Spreehafen zu entwickeln und so Wilhelmsburg auch mit seiner Mitte an die nördliche ‚Stadtkante am Wasser‘ anzubinden. Die bestehenden Grünräume (Parkanlage Rathauswettern, Kleingärten, Sport) sind mit ihren Flächen bzw. Nutzungen als integrative Bestandteile der Parkachse zu verstehen und in einem Gesamtkonzept miteinander zu verbinden. Gleichzeitig müssen neue Nutzungen wie Wohnen an die Parkachse angebunden und an den Schnittstellen mit ihr verwoben werden. Der Assmannkanal zusammen mit dem Park an der Rathauswettern bildet nun einen grünen Verbindungsraum als Rückgrat der neuen Entwicklungsflächen.

Weiterhin integriert und ausgebaut werden müssen dabei die wichtigen Radwegeverbindungen Nord-Süd (Veloroute 11a, Freizeitroute 6) wie Ost-West (Veloroute 11, Stadtteilrouten 1+2, Bezirksroute1, Freizeitroute 6). Hierbei sollte die Chance genutzt werden die Radwege-Kategorien gemäß Radverkehrskonzept Hamburg-Wilhelmsburg deutlich herauszuarbeiten und Wilhelmsburg dem Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt näher zu bringen.

Besonders im Bereich Querung Neuenfelder Straße/Mengestraße muss die Führung der Veloroute bei Abwägung des Umganges mit dem Wall der WBRalt mit betrachtet werden, da ein Erhalt des Dammes und Nutzung als Fahrradtrasse eine kreuzungsfreie Querung der Straße durch Radfahrer ermöglicht.

Ein zentrales Freiraumelement bildet neben der Nord-Süd ausgerichteten Parkachse die in Ost-West-Richtung verlaufende, im Landschaftsprogramm dargestellte Dove-Elbe-Landschaftsachse, die das Entwicklungsgebiet im Bereich des Ernst-August-Kanals quert. Zielbild ist hier die Fortführung der Dove-Elbe als grüngeprägte Gewässerlandschaft.

Prüfräume für Sportflächen und Kleingärten

Die in den Entwicklungsräumen gibt es zahlreiche, auf mehrere Standorte verteilte Flächen für Kleingärten und Sport. Diese sind als Prüfräume für einen erfolgreichen Interessenausgleich zwischen Arbeiten und Wohnen, bzw. Wohnen und Freizeitnutzungen zu untersuchen. Kleingärten als wichtige Naherholungsflächen im dichten Reiherrstiegsquartier sind in die Planungen zu integrieren bzw. anteilig ortsnahe auf der Elbinsel zu ersetzen. Gemeinsam mit den zuständigen Fachbehörden müssen Bedarfe und funktionale Zusammenhänge mit vor Ort vorhandener Infrastruktur geprüft, und Möglichkeiten einer flächenschonenden Umstrukturierung ermittelt werden - auch um zukünftig konfliktträchtige Benachbarungen (z.B. Wohnen und Sport) zu vermeiden.

Jegliche Inanspruchnahme von Sportflächen für z. B. Wohnungsbau steht zunächst im Konflikt mit den Zielen der Dekadenstrategie Sport, die eine Sicherung vorhandener Sportflächen fordert. Eine Umstrukturierung ist im Rahmen einer geordneten Stadtentwicklung jedoch aufgrund der Dichte von Einzelstandorten und hohem Flächenverbrauch unerlässlich. Verlagerung und flächenschonende Komprimierung der Sportflächen muss im Rahmen einer Gesamtbetrachtung/Bilanzierung der vorhandenen Sportanlagen durch oder gemeinsam mit der Fachbehörde unter Berücksichtigung u.a. der folgenden Aspekte weiter verfolgt werden:

- Bestand
- baulicher Zustand, Anzahl Einzelstandorte (Zentralisierung?)
- derzeitige Ausnutzung/Auslastung/Potential Frequenzerhöhung z.B. am Sportplatz Heinrich-Groß-Straße (Fährstraße)
- zukünftige Bedarfe unter Berücksichtigung der „Grundlagen der Sportentwicklungsplanung in der FHH“
- Konfliktpotential mit geplanten benachbarten Nutzungen
- Suche nach Flächenpotenzialen für Verlagerung z.B. igs-Gelände
- Einzugsgebiete Nutzer z.B. Schulen – Wettkampfbahn
- Bedeutung der Anlage z.B. Dratelnstraße als Leistungszentrum und sich daraus ergebende Anforderungen/Entwicklungspotenziale, Dratelnstraße als einzige Wettkampfbahn in Wilhelmsburg
- Funktionale Zusammenhänge der Anlage mit dem Umfeld z.B. Dratelnstraße und Sporthalle Gewerbeschule, Prüfung evt. noch ungenutzter Potenziale bei Mitnutzung benachbarter Standorte z.B. Dratelnstraße und Schule Perlstieg

Ziel sollte die Erstellung einer Sportentwicklungskonzeption für Wilhelmsburg im Kontext der Fortschreibung des Rahmenplanes sein, der die o.g. Aspekte berücksichtigt, Potentiale auch für die Entwicklung des Sports im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung nutzt und gleichzeitig die Umsetzung der Ziele des Rahmenplanes ermöglicht.

Stadtlandschaften am Wasser

Als neue Identitätsträger fungieren die Uferzonen an den vier Kanälen – Assmannkanal, Jaffe-Davids-Kanal, Ernst-August-Kanal und Veringkanal zusammen mit den Uferkanten am Spreehafen, Muggenburger Zollhafen und dem südlichen Norderelbeufer. Mit einer entsprechenden freiräumlichen bzw. städtebaulichen Gestaltung und Entwicklung können sie das Bild der Insel am Wasser neu prägen.

Verbindungen und Vernetzung

Mit der Entwicklung und Belegung im Mittelraum einher geht eine Vernetzung der Teile von Ost und West. Weitere erforderliche Anbindungen müssen im Rahmen der Planungen ermittelt und ergänzt werden (z.B. Querung auch der Kanäle). Wichtige Wegeverbindungen, teils als Rad- oder Fußwegverbindungen können die isolierten Stadtteile besser vernähen. Das Reiherstiegviertel könnte so erweitert und sowohl nach Osten und Norden ans Wasser geführt werden.

Die Neuhöfer Straße als markante Ost-West-Straßenachse angelegt verbindet wichtige landmarks wie den Reiherstieg, den Energiebunker und das Schulgelände der Willi-Kraft-Schule mit den neuen Entwicklungsräumen im Osten am Jaffe-Davids-Kanal.

Die nach Osten verlängerte Thielenstraße verbindet das Bahnhofsviertel und das Korallusviertel mit dem Wilhelmsburger Westen, z.B. mit dem neuen maritimen Zentrum aus Grund- und Stadtteilschule am Perlstieg.

Potenzialräume für mehr Öffentlichkeit

Wilhelmsburg Mitte ist heute noch fragmentarisch. Es kann mehr Öffentlichkeit hergestellt werden wenn es gelingt, das Quartier sowohl räumlich als auch funktional nach Norden und entlang der Neuenfelder Straße zu erweitern.

Hier bieten sich Ansatzpunkte mit einer möglichen Erweiterung des Rathauses und des Bürgerhauses. Auch der Uferzone des Spreehafens zusammen mit Hochwasserschutz und Harburger Chaussee sowie dem Bahnhofsbereich Veddel fehlen entsprechende belebende Funktionen sei es Wohnen, Arbeiten oder Infrastruktur.

Konfliktträume Verkehr

Eine Reihe von Konflikten ergibt sich aus der Weiterentwicklung der Flächen und damit einem höheren Verkehrsaufkommen, aber auch aus den übergeordneten Erschließungsnotwendigkeiten.

- Die neue Abfahrt Rotenhäuser End ersetzt die Abfahrt Wilhelmsburg Mitte und wird bei Einhaltung der Schließung der Rotenhäuser Str. ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Dratelnstraße/Knoten Neuenfelder Straße/Mengestraße und in der Rubbertstraße erzeugen. Zusätzlich wird der Bereich durch die Zu- und Abfahrten noch topografisch beeinflusst werden.
- Ein weiterer Konfliktbereich ergibt sich am Vogelhüttendeich, wo Verkehre zwischen den Gewerbegebieten Schlenzigring und Rubbertstra-

ße potentielle Misch- bzw. Wohnbauflächen und die Landschaftsachse queren.

- Einer urbanen Entwicklung am Spreehafen steht die Harburger Chaussee mit einem derzeit noch hohen Anteil an Lkw-Verkehr aus dem Hafen entgegen. Abhilfe kann durch die Führung der *nördlichen Hafenroute* im Norden des Spreehafens erfolgen, allerdings zu Lasten von Verkehren an der Anschlussstelle Veddel Nord A 255.
- Überproportionale Verkehrszunahmen in der Thielenstraße müssen durch geeignete Maßnahmen verhindert werden, in dem die Verkehre auf die parallel verlaufende Neuenfelder Straße verlagert werden.

4 Leitlinien für die Entwicklung der Schwerpunkträume

Die Leitlinien für die städtebauliche Entwicklung der Schwerpunkträume Veddel Nord und Mittelachse im Bereich der heutigen Reichstraße basieren auf dem Zusammenführen der Ziele für den Gesamttraum Elbinseln, den Erkenntnissen aus den Planungswerkstätten und den Ergebnissen aus der vorangehenden fachlichen Analyse. Darüber hinaus besteht das allgemeine Ziel der Stadt die Elbinseln mit den Stadtteilen Veddel und Wilhelmsburg als eine der größten Wohnbaupotenzialflächen in Hamburg für die nächsten Jahrzehnte prioritär zu entwickeln:

Umstrukturierung der Industrie- und Gewerbeflächen

Durch eine langfristige Umstrukturierung der heutigen Industrie- und Gewerbeflächen in Wilhelmsburg Mitte hin zu einem Quartier mit gemischten Nutzungen wird die langjährige Forderung nach einem verträglichen Miteinander von Wohnen und Arbeiten auf den Elbinseln eingelöst. Dabei sollen notwendige Verlagerungen möglichst ortsnahe auf der Elbinseln erfolgen.

Schaffung einer durchgehenden Nord-Süd Freiraumachse

Eine durchgehende Freiraumachse, vom Spreehafen im Norden bis zum Inselepark im Süden, mit integrierten Kleingartenflächen und Sportanlagen dient als Quartierspark gleichermaßen der wohnungsnahen Freiraumversorgung und als Identitätsgeber für das neue Stadtviertel.

Weiterentwicklung der Wilhelmsburger Mitte

Das Zentrum von Wilhelmsburg soll als Identität stiftende Mitte und zentraler Ort der Elbinseln weiter gestärkt werden. Die zurzeit noch fragmentarische Mitte entlang der Neuenfelder Straße muss weiterentwickelt und mit weiteren Funktionen aus Dienstleistung, Freizeit, Infrastruktur und Wohnen belebt werden.

Vernetzung von Ost und West

Erlebbarer Gewässer und Landschaftsräume schaffen eine zusammenhängende räumliche Identität. Die Entwicklung der Mittelachse als Ort für neues Wohnen, Arbeiten und Freizeit verwebt den Westen und Osten Wil-

helmsburgs. Zusätzliche Ost-West-Verbindungen sichern ein Verknüpfen der einzelnen Quartiere.

Öffnung der Wasserlagen Spreehafen, Dove Elbe und an den Kanälen

Mit Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und Aufhebung des Freihafens öffnen sich die hervorragenden Wasserlagen für Naherholung und neue Nutzungen. Dabei bildet der Spreehafen als urban entwickelter Standort eine neue Stadtkante für Wilhelmsburg und zusammen mit der eindrucksvollen Dimension und Freiraumqualität das stadträumlich und funktional erforderliche Verbindungsstück und Bindeglied zur Veddel.

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

5 Konzeptentwicklung

Zur Umsetzung der Ziele und Leitlinien sind für die einzelnen Entwicklungsräume unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte denkbar, die eine Abwägung im Hinblick auf Auswirkungen und Konfliktlagen erfordern. Hierzu zählen u.a. bestehende Planrechtsausweisungen, Emissionen aus Verkehr sowie vorhandenen und geplanten Nutzungen, Eigentumsverhältnisse, Nutzungsinteressen und Bestandssituationen sowie Ausgleichsforderungen für Eingriffe in bestehende Natur- und Freizeiträume.

Dargestellt werden hier für die einzelnen Teilräume jeweils drei städtebauliche Szenarien anhand derer die zuvor formulierten Entwicklungsziele überprüft und konkretisiert werden. Teilraumübergreifende Einzelthemen werden im Gesamtzusammenhang bzw. in einer ergänzenden Maßstabsebene betrachtet. Die nach Abwägung der entstehenden Konfliktsituationen und Bewertung der erreichten Ziele erlangten Erkenntnisse werden als weiterer Planungsschritt in einem Zielkonzept (Zwischenbilanz s. Pkt. 6) zusammengeführt.

5.1 Veddel

5.1.1 Szenarien

A. Szenario I - Weiterentwicklung der Blockstruktur, hoher Wohnanteil und Grün

Eine Blockstruktur, angelehnt an das Erbe Schuhmachers und als Erweiterung der historischen Blöcke mit hoher Qualität, kann zwischen Bahntrasse und A 255 neu installiert werden. Die Blöcke enthalten gemischte Nutzungen aus Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen, im Inneren verläuft eine ruhige Fuß- und Radwegverbindung Richtung Deich und Elbufer. Im Erdgeschoss und den überdachten Innenhöfen könnten Gewerbeflächen untergebracht werden, z.B. zur Aufnahme von Verlagerungsbetrieben aus dem Uffelsweg. Zwischen den neuen und alten Wohnblöcken entsteht ein neuer „Wilhelmsburger Marktplatz“. Die Infrastruktur und Nahversorgung wird am S-Bahnhof-Veddel weiter ausgebaut.

B. Szenario II - Hybride Großform „Veddeler Spitze“ – GE/MK



Beispiel für Großblock in Amsterdam, Architekt H. Kollhoff

Für das Elbbrückenquartier der östlichen HafenCity wird ein stadträumlich wirksames Pendant auf der Südseite der Elbe geschaffen, das die verschiedenen Anforderungen aus Fuß- und Radquerungen, Lärmschutz, und gestalterischen Anforderungen als Großform löst. Verkehr und Hauptnutzungen sind in getrennten Ebenen unterzubringen. Dies erfordert jedoch eine zusammenhängende Baumaßnahme bei einer Vielzahl von Grundeigentümern.

C. Szenario III - maximaler Bestandserhalt



Siegerentwurf des konkurrierenden Planungsverfahrens Veddeler Markt von West 8

Der Siegerentwurf des konkurrierenden Planungsverfahrens Veddeler Markt des Planungsteams „West 8“ sieht einen weitgehenden Erhalt der Bestandsstrukturen vor. Hotel, Fischgaststätte, historischer Rundbunker und Teile der Hallenkonstruktion des Zollhofes werden erhalten und städtebaulich mit Neubauten ergänzt. Im neuen Stadtgefüge entstehen Platzsituationen und Freiräume mit Aufenthaltsqualität. Die verkehrliche Anbindung erfolgt an die Straße am Sieldeich und verläuft zwischen zwei geplanten Gebäudeblöcken. Bestand und Neubau werden somit verzahnt. Empfohlen wurde eine Überarbeitung zu geschlosseneren Blockstrukturen als im Entwurf von West 8 dargestellt.

Fazit

Die im Rahmen des konkurrierenden Planungsverfahrens eingereichten Beiträge spiegeln weitgehend die drei grundsätzlichen Herangehensweisen (Großform, Solitär, Variante mit weitgehendem Bestandserhalt) wieder. Zur weiteren Bearbeitung empfohlen wurde die oben beschriebene Variante C, die in Grundzügen in den Rahmenplan einfließt.

5.2 Mittelachse - Teilraum Spreehafen

5.2.1 Szenarien

A. Szenario I - Zurückhaltende Flächeninanspruchnahme, Ausrichtung zum Spreehafen

Das Reiherstiegviertel erhält eine bauliche Ergänzung mit Wohnnutzung im Bereich der dreieckigen Brachfläche westlich der Georg-Wilhelm-Straße. Die neuen Wohnstandorte nutzen die Lagegunst am Spreehafen und führen das Reiherstiegviertel heran an die Wasserfläche. Die Lärmbelastung der Harburger Chaussee muss zur Qualifizierung der Wohnstandorte durch Umbau zur Stadtstraße reduziert werden. Die Sportflächen bleiben erhalten. Im Süden verbleibt ein Grünkorridor zur Entwicklung der Landschaftsachse Dove-Elbe. Die nördlich des Ernst-August-Kanals zwischen Georg-Wilhelm-Straße und Schlenzigstraße gelegene Brachfläche wird bestandsnah zum Freizeit- und Naturraum entwickelt und nimmt ggf. Kleingärten auf, die bei Bebauung im Bereich des Assmannkanals verlagert werden müssen. Ein Ausbau der Brachflächen zu Gewerbestandorten ist nicht vorgesehen.

Durch die Unterbrechung der nördlichen ‚Stadtkante‘ durch Sportanlagen und kleinteiliges Bestandsgewerbe ist eine Anbindung des neuen Quartiers an die bestehende Wohnbebauung an der Harburger Chaussee und der Veddel nur eingeschränkt möglich.

B. Szenario II - Maximaler Wohnanteil /Erweiterung Gewerbegebiet, Ausrichtung zum Spreehafen

Das Reiherstiegviertel erhält eine bauliche Ergänzung mit Wohnnutzung im Bereich der dreieckigen Brachfläche bis über die Georg-Wilhelmstraße hinaus. Die neuen Wohnstandorte nutzen die Lagegunst am Spreehafen und führen das Reiherstiegviertel heran an die Wasserfläche. Die Lärmbelastung der Harburger Chaussee muss zur Qualifizierung der Wohnstandorte durch Umbau zur Stadtstraße reduziert werden. Die Sportflächen werden vollständig überplant. Für eine Verlagerung müssen ortsnahe Ersatzstandorte an anderer Stelle gefunden bzw. andere vorh. Sportflächen entsprechend ausgebaut werden um die zu verlagernden Nutzungen aufzunehmen. Das Gewerbegebiet Stenzelring wird westlich der Schlenzigstraße auf den bestehenden Brachflächen erweitert. Zwischen Wohnbebauung und Gewerbegebiet verläuft ein Grünzug in Verlängerung des Assmannkanals bis zum Spreehafen. Im Süden verbleibt ein Grünkorridor zur Entwicklung der Landschaftsachse Dove-Elbe.

Entlang des Spreehafens entsteht eine neue Stadtkante. Die bestehenden gewerblichen Nutzungen zwischen geplanter Wohnbebauung und dem Wohnungsbaubestand im Osten der Harburger Chaussee können als Mischgebiet sukzessive im Sinne eines weiteren Zusammenwachsens entwickelt werden.

C. Szenario III - Ausrichtung zum Ernst-August-Kanal

Das Reiherstiegviertel erhält eine bauliche Ergänzung mit Wohnnutzung im Bereich der dreieckigen Brachfläche bis über die Georg-Wilhelmstraße hinaus. Das neue Quartier orientiert sich nach Süden zum Ernst-August-Kanal. Zur Verminderung der Lärmbelastung der Wohnbebauung durch die Harburger Chaussee entsteht zwischen Wohnbebauung und Straße ein breiter Grüngürtel. Die Stadtkante zum Spreehafen wird mit Abstandsgrün gebildet. Das Quartier ist weitgehend frei von Verkehrslärm. Die Wohnbebauung hat wenig Bezug zum Spreehafen und bildet kein Bindeglied zwischen Reiherstiegviertel und der vorhandenen Wohnbebauung der östlichen Harburger Chaussee und Richtung Veddel. Die Sportanlagen werden Richtung Schlenzigstraße verlagert. Westlich der Schlenzigstraße können Misch- und Gewerbeflächen entstehen. Zwischen Sportanlagen und Wohnbebauung entsteht ein Grünzug. Die Landschaftsachse ist aufgrund der zum Ernst-August-Kanal orientierten Ausrichtung des Wohnquartiers unterbrochen.

Weiterhin wurden mehrere Szenarien einer möglichen Nutzung der Wasser- und Uferflächen des Spreehafens betrachtet. Die Begehrlichkeiten reichen hier von Freizeitnutzung, Wassersport, Entwicklung Naturraum, Wohnraum (Wasserhäuser oder Hafenziegel) bis zu Hafennutzung. Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche stehen teilweise schon gegenseitig im Konflikt, ausschlaggebend ist hier jedoch, dass es sich beim Spreehafen um Hafengebiet handelt und das Hafenentwicklungsgesetz einer Vielzahl von Nutzungen entgegensteht. Im Rahmen des Deichparkverfahrens sieht der Siegerentwurf von OSP Studio Urbane Landschaften eine tiefliegende wasserseitige Wegebene als Wasserkontaktzone (Treibselweg) vor. Zur Umsetzung wurde eine Überarbeitung empfohlen, die abschnittsweise Hafenziegel, Treibselweg und begrünte Uferböschungen vorsehen.

Fazit

Die grundsätzlichen Ziele der Herausbildung einer nördlichen Stadtkante zum Spreehafen entlang der Harburger Chaussee, Anbindung der Veddel und Wohnbebauung der östlichen Harburger Chaussee an das Reiherstiegviertel, Entwicklung der Dove-Elbe-Landschaftsachse am Ernst-August-Kanal und Fortsetzung einer grünen Nord-Süd-Achse bis zum Spreehafen werden weiterverfolgt. Zukünftig soll eine leistungsfähige Sportanlage am konfliktfreier eingestuftem Standort Spreehafen die Bedarfe des näheren Umfeldes decken (Aufgabe Sportanlage Vogelhüttendeich)

Einer urbanen Entwicklung der Uferkante und Herausbildung einer nördlichen ‚Stadtansicht‘ Wilhelmsburgs stehen insbesondere das hohe Lkw-Verkehrsaufkommen auf der Harburger Chaussee und Lärmemissionen vom Hafenbahnhof entgegen.

Zu klären ist auch, ob eine künftige Anbindung des Gewerbegebietes Stenzelring allein nach Süden hin erfolgen kann. Gegebenenfalls müssen bauliche Maßnahmen im Hochbau und Straßenbau zur Konfliktminderung beitragen.

Für eine zukünftige Entwicklung mit Wohnnutzung ist eine Umwidmung des geltenden Planrechts für das Dreieck zwischen Ernst-August-Kanal und Harburger Chaussee notwendig. Für die ausgewiesenen Gewerbeflächen

sind Ersatzflächen beispielsweise westlich der Schlenzigstraße zu schaffen. Eine Umstrukturierung/Verlagerung der Sportflächen wurde im Rahmen einer Gesamtbetrachtung/Bilanzierung der vorhandenen Sportanlagen geprüft.

An der Harburger Chaussee sollte eine gewisse bauliche Dichte erreicht werden, die einen Einfluss auf zukünftige Verkehrsplanungen erzeugen kann sowie als eigenständiges Quartier Bestand hat. Dabei muss die Qualifizierung der Dove-Elbe-Landschaftsachse weiter Berücksichtigung finden.

5.3 Mittelachse - Teilräume Assmannkanal/Rathauswettern/ "Quartier im Wandel"

5.3.1 Szenarien

Mögliche Szenarien mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten sind (angrenzende Bereiche sind hier aufgrund der komplexen räumlichen Zusammenhänge teilweise mitbetrachtet. Die tatsächliche Inanspruchnahme von Sport- und Kleingartenflächen ist variierbar und jeweils auch als Einzelthema zu betrachten):



Präferiertes Konzept



Wohnen am Kanal



Maximierung Gewerbe

A. Szenario I - Zurückhaltende Flächeninanspruchnahme

Auf den freiwerdenden Flächen der Trasse der Wilhelmsburger Reichstraße werden Flächen für neuen Wohnungsbau entwickelt, die über die Jaffestraße mit Stichen erschlossen werden. Die Kleingartenareale und Sportflächen direkt am Assmannkanal bleiben weitgehend erhalten. Nach Verlagerung der Containerlager Betriebe wird das Gebiet westlich und östlich der Jaffestraße behutsam verdichtet mit gemischten Nutzungen in Verträglichkeit mit den noch vorhandenen Betrieben.

Es ist zu prüfen, ob die bereit gestellten Flächen für Wohnungsbau am Assmannkanal ausreichend Volumen erwarten lassen, um ein neues Quartier mit eigener Identität zu bilden. Konflikte mit Kleingärten bleiben dabei weitgehend außen vor. Das Potenzial für Wohnen am Kanal/Wasser wird nicht ausgeschöpft.

B. Szenario II - Maximaler Wohnanteil

Das Areal zwischen Assmannkanal und Wall wird neu strukturiert, etwa die Hälfte der bestehenden Kleingärten wird verlagert, z.B. in den Bereich der Anschlussstelle WBRalt/südliches Gewerbegebiet Stenzelring und aufgegebenen Sportflächen am Assmann-Kanal.

Der Ruderclub bleibt am Standort. Die neue Wohnbebauung orientiert sich zum Kanal hin, grüne Schneisen zwischen den Baublöcken schaffen Zugänge zum Kanal und auch zum Jaffe-Davids-Kanal. Die Kleingärten werden in neuer Form integriert. Ein öffentlicher min. 30m breiter Grünzug entlang des Kanals wird geschaffen.

Mit einem zusätzlichen Lärmschutz an der neuen Trasse rückt der Wohnungsbau bis an den Jaffe-Davids-Kanal und den östlichen Vogelhütten-deich. Eine Reihe von Betrieben wird verlagert u.a. auch in Randbereiche von Wilhelmsburg bzw. des Hafens. Die Haupterschließung des Gewerbegebietes erfolgt möglichst nur noch von Süden über die Anschlussstelle Rotenhäuser End. Zusätzlich können auch die Wallflächen als Wohnbauflächen komplett entwickelt werden. Der hohe Anteil an neuem Wohnungsbau macht einen Ausbau der sozialen Infrastruktur erforderlich, z.B. die heutige Willi-Kraft-Förderschule wird zum Bildungszentrum (Inklusion).

C. Szenario III - Stärkere gewerbliche Entwicklung

Ein möglicher notwendiger Ausbau des Vogelhütten-deiches mit neu ausgebauter Verbindung der Rubbertstraße Nord mit der Schlenzigstraße macht eine zeitgleiche Verlegung der Straße – weiter nach Süden sinnvoll. So könnten neue Gewerbeflächen erschlossen werden, die eine Verbindung der beiden Gewerbegebiete ermöglichen. Ein Lärmschutz an der neuen Trasse kann hierbei entfallen. Die Sportflächen am Assmannkanal werden etwa zur Hälfte reduziert. Darüber hinaus könnte das GE-Gebiet Stenzelring gffs. ausschließlich von Süden her erschlossen werden und damit die Harburger Chaussee weiter entlastet werden.

Auf die freiwerdenden Containerflächen können Betriebe verlagert werden und so in der Mitte von Wilhelmsburg verbleiben. Eine Staffelung des Gewerbes je nach Verträglichkeitsgrad mit dem westlich anschließenden Wohnen ist möglich.

5.3.2 Konfliktbetrachtung Gewerbe: „Quartier im Wandel“

Dem Ziel, den Raum zwischen Assmannkanal und Jaffe-Davids-Kanal auch für Wohnnutzungen in Wassernähe und als gemischten Wohn- und Arbeitsstättenstandort neu zu strukturieren, steht die aktuelle Planrechtsausweisung als Industriegebiet nach BPVO entgegen.

Das Areal hat sich in der Vergangenheit durch die Ansiedlung emissionsärmerer Betriebe faktisch in weiten Teilen zu einem Gewerbegebiet entwi-

ckelt, das heute gemäß § 8 BauNVO zu beurteilen wäre. Insbesondere im Bereich der Jaffestraße befinden sich wenige emissionsintensive Nutzungen. Die Mehrzahl dieser Nutzungen ist als „nicht erheblich belästigend“ einzustufen und entspricht nach heutiger Auffassung einem Gewerbegebiet.

Es ist somit festzustellen, dass der Baustufenplan mit der Ausweisung Industriegebiet in weiten Teilen des Untersuchungsraumes funktionslos geworden ist, da die Situation vor Ort eher der eines Gewerbegebietes in Gemengelage mit eingestreuten Wohnnutzungen und Wohngebieten im Umfeld entspricht.

Insofern scheint sich grundsätzlich für eine planungsrechtliche Neuordnung im Bereich Jaffestraße:

- eine Gewerbegebiets- und Mischgebietsausweisung östlich Jaffestraße unter besonderer Berücksichtigung einzelner Betriebsflächen,
- Mischgebietsausweisung im Bereich des heutigen Containerlagers zur Kanalseite,
- Misch- und Wohngebietsausweisung westlich Jaffestraße,
- und Wohngebietsausweisung ab der Trasse der WBRalt in Richtung Kleingärten am Assmannkanal,

anzubieten.

Mit dem Tausch von Flächen könnten lärmintensive Betriebe entlang der Rubbertstraße/WBRneu – im Osten des Jaffe-Davids-Kanals - angesiedelt werden und wohnverträgliche Betriebe in einer neuen Mischung westlich des Kanals verbleiben.

Mögliche Verlagerungsflächen innerhalb der Elbinsel für unverträgliche Betriebe aus der Mittelachse könnten in größerer Hafennähe oder auf der Peute untergebracht werden. Daneben gibt es diverse kleinere Flächen südlich der Neuhöfer Straße, westlich Haulander Weg, die intensiver genutzt werden könnten, sowie am südlichen Reiherstieg u.a. Pollhornweg und Buschwerder Hauptdeich. In Betracht gezogen werden sollten auch Flächen auf der Peute, am Ellerholzweg und die Seehäfen Harburg.

Fazit

Planrechtsänderungen und eine verträgliche Lösung mit dem ansässigen Gewerbe sowie die Bereitstellung von Verlagerungsflächen sind Voraussetzung für die Entwicklung eines Mischgebiets mit relevantem Anteil Wohnen. Dieses bedingt ausreichend zeitlichen und planerischen Vorlauf, um Konfliktsituationen zwischen den Zielen der Stadtplanung und Interessen der örtlichen Grundstückseigentümer/Gewerbetreibenden zu lokalisieren, Ziele und geeignete Ersatzstandorte zu kommunizieren bzw. verträgliche Mischungskonzepte zu entwickeln.

5.3.3 Konfliktbetrachtung Dratelnstraße: „Rathausquartier“

Die Einbindung von Rathaus, Bürgerhaus und dem Bereich nordwestlich der Dratelnstraße ist im Hinblick auf eine kohärente Weiterentwicklung und weitere Belebung von Wilhelmsburg Mitte mit einer Stärkung der Achse Neuenfelder Straße von entscheidender Bedeutung.

Eine Barrierewirkung in der Durchgängigkeit und Anbindung der Mitte an die nördlich angrenzend bis zum Ernst-August-Kanal vorgesehenen Wohn- und Mischgebietsareale stellt die Sportanlage Dratelnstraße dar. Besonders bei Erhalt der Parkanlage an der Rathauswettern beeinträchtigt das westlich gelegene Rasenspielfeld die Entwicklung einer Baustruktur, mit ablesbarer städtebaulicher Dichte. Die Sportanlage ist DFB-Leistungszentrum und die einzige Wettkampfbahn in Wilhelmsburg, was eine Komplettverlagerung ausschließt. Möglichkeiten einer Teilverlagerung nach Norden wurden geprüft und sind in der Zwischenbilanz berücksichtigt.

Als weiteres Thema im Raum Mittelachse wurde der Umgang mit dem Wall der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße in Varianten betrachtet. Der Damm ist besonders im Abschnitt entlang der Rathauswettern bei Höhenlage der Trasse mit altem Baumbestand überwachsen. Dieser stellt zwar besonders mit der heutigen Straßennutzung eine gewisse Barriere dar, zusammen bilden Baumbestand und Wall jedoch auch ein identitätsstiftendes Merkmal Wilhelmsburgs und ein räumliches Rückgrat der Parkanlage.

Weitere Aspekte zum Umgang mit dem Damm der WBRalt siehe Kapitel 6.3.2: „Assmanns Gärten“.

5.3.4 Konfliktbetrachtung Sportanlagen und Kleingärten

Im Umfeld der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße sind derzeit überwiegend lärmkompatiblere Nutzungen wie Sportanlagen, Kleingärten und Gewerbe angesiedelt.

Mit der Verlegung der WBR wird die Lärmbelastung deutlich minimiert und die benachbarten Flächennutzungen müssen im Hinblick auf deren Entwicklungspotenziale neu bewertet werden. Die Flächen westlich der WBR-Alt werden zukünftig eine hohe Standortqualität am Assmannkanal in direkter Lage zum Reiherstiegviertel aufweisen, vorzugsweise für neuen Wohnungsbau. Der Bereich ist jedoch mit rund 250 Kleingartenparzellen, der Vereinssportanlage eines Ruderclubs und weiteren Sportflächen bis an den Kanal belegt.

Im gesamten Entwicklungsraum ist nicht zuletzt aufgrund der derzeitigen ‚Randlage‘ eine hohe Dichte teilweise sanierungsbedürftiger Sportanlagen auffällig, die im Rahmen einer Entwicklung zu hinterfragen ist. Hierbei bestehen Interessenskonflikte zwischen den Inhalten der Dekadenstrategie Sport (Sicherung bestehender Sportflächen) und den Entwicklungszielen des Rahmenplanes (Ausnutzung von Wohnraumpotenzialen). Eine Umstrukturierung/Verlagerung/Frequenzerhöhung der Sportflächen wird im Rahmen einer Gesamtbetrachtung/Bilanzierung der vorhandenen Sportanlagen geprüft.

Fazit Sportflächen

Ziel ist eine Zusammenlegung der Anlagen Vogelhüttendeich und ‚an der Landesgrenze‘ an einem neuen leistungsfähigen, konfliktarmen Standort, eingebunden in ein räumliches Gesamtkonzept der Mittelachse, sowie eine Teilverlagerung der Anlage Dratelnstraße Richtung Norden

Mit der Zielsetzung Entwicklung einer Parkachse mit integrierten Kleingärten ist ein Teilerhalt der vorhandenen Kleingartenareale am Assmannkanal vorgesehen. Im Rahmen der Beteiligung wurde eine öffentliche Zugänglichkeit der Kanalufer gefordert. Auch hierfür sind Eingriffe in die vorhandene Parzellenstruktur erforderlich. Für den Umgang mit den Kleingärten sind verschiedene Strategien denkbar.



Variante B



Variante A

A. Wohnen im Kleingartenpark

Am Assmannkanal entlang führt eine öffentliche Grünverbindung. Wohnbaufelder werden abschnittsweise bis an den Grünraum herangeführt. Zwischen den Baufeldern liegen Kleingärtencluster von 10-15 Parzellen. Die Kleingärten werden komplett umstrukturiert mit Umbau auf Regelgröße und bei weitgehendem Erhalt der Parzellenanzahl.

B. Zonierung Kleingartenpark / Wohnungsbau

Am Assmannkanal entlang führt eine öffentliche Grünverbindung. Die bestehende Kleingartenanlage wird durch sukzessive Nachverdichtung bei

weitgehendem Erhalt der Parzellenstruktur und Ergänzung von Wegeverbindungen zum Kleingartenpark entwickelt. Im östlichen Bereich wird Kleingartenfläche zugunsten von Wohnungsbau verlagert.

Fazit Kleingärten

Die Nutzung von Wohnraumpotentialflächen wird im Entwicklungsraum Auswirkungen auf vorh. Kleingartenareale haben. Mit den formulierten Zielen des Rahmenplanes wie z. B. der Parkachse werden der Ausweitung von Wohnflächen jedoch Grenzen gesetzt und Kleingartenflächen integrativer Bestandteil der Gesamtplanung. Bei weiteren Planungen sind in Konfliktbereichen folgende Ziele zu verfolgen:

- Möglichst Erhalt der derzeitigen Parzellenanzahl vor Ort
- Teilerhalt des Bestandes entlang des Assmannkanals mit sukzessiver bestandsnaher Nachverdichtung durch Teilung großer Parzellen
- Schaffung von Ersatzflächen unmittelbar vor Ort
- Integration der Kleingartenflächen in großräumige Freiraumstrukturen (Kleingartenpark, öffentliche Wegeverbindung entlang des Assmannkanals, durchlässige Kleingartenareale mit hohem Freizeitwert für ‚Externe‘)
- Berücksichtigung auch kleinerer Parzellencluster in Umfeld von Sportanlagen und Wohnungsbau
- Bei Neuanlage Integration von vereinsgebundenen Gemeinschaftsgärten zur Erhöhung der Nutzungsdichte
- Abwägung Qualität möglicher Ersatzflächen im Dialog mit dem Landesbund bzw. Nutzern z.B. lärmbeeinträchtigte Parzellen vor Ort versus Parzellen mit längerem Anfahrtsweg im Wilhelmsburger Osten

Fazit

Vor dem Hintergrund der vorangegangenen Konfliktbetrachtung wird eine zurückhaltende Flächeninanspruchnahme unter Abwägung und Einbeziehung der Bestandssituation zur Grundlage weiterer Planung. Bei der Neustrukturierung des Raumes müssen daher für alle Bereiche flächenschonende Lösungen (Nutzungsintensivierung) gefunden werden.

6 Zielbild Gesamtraum



Plan Zukunftsbild 2013 + Gesamttraum, Maßstab 1:10.000 im Original

Als Fazit aus der Analyse und Konfliktbetrachtung sowie vor dem Hintergrund der übergeordneten Ziele wurde ein vorläufiges Zielbild für den Gesamttraum und die Vertiefungsbereiche Veddel Nord, Spreehafen und Mittelachse bis zum Spreehafen formuliert.

6.1 Räumliches Konzept – Entwicklungsräume mit Vertiefungsbereichen



Plan Strukturmodell Zielkonzept, Maßstab 1:5.000 im Original

Als Grundgerüst der weiteren Entwicklung der Elbinsel bleibt eine Sicherung der hafenbezogenen Nutzungen überwiegend im Westen am Reiherstieg, verdichtetes neues Wohnen und Arbeiten in der Mitte und der Erhalt der Kulturlandschaft Wilhelmsburger Osten als Raum für Landwirtschaft, Natur, Naherholung und Freizeit.

Die geografischen Gegebenheiten– Gewässer und Landschaftsräume Deich, Dove-Elbe, Kanäle, Spreehafen, Zollhafen und Wall vernetzen die

unterschiedlichen Lebensräume der Insel und schaffen eine zusammenhängende räumliche Identität.

Der Spreehafen, der öffentliche Grünraum entlang des Assmannkanals mit integrierten Kleingärten und Sportanlagen und der Wilhelmsburger Inselpark bilden die zusammenhängende durchgängige Nord-Süd Sport- und Freizeitachse überwiegend begleitet von neuen Wohnquartieren.

Neben den bereits bestehenden Querverbindungen werden die Landschaftsachse Dove-Elbe als grüne Querachse, eine nach Osten bis an den Jaffe-Davids-Kanal verlängerte Neuhöfer Straße (Fuß- und Radverbindung) und die Thielenstraße nach Westen als neue Verbindungsachsen zwischen dem Bahnhofsviertel und dem Wilhelmsburger Westen ausgebaut.

Zwischen den Kanälen Assmannkanal mit der Rathauswettern und dem Jaffe-Davids-Kanal wird beidseits der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße eine umfassende städtebauliche Entwicklung angestoßen. So entsteht am Assmannkanal ein neues Wohngebiet durchzogen von grünen Wegen, eng verzahnt mit den Kleingärten am Kanal. Der Wall der alten Trasse mit seinem Baumbestand könnte in Teilen als identitätsstiftendes Merkmal erhalten und in die Entwicklung einbezogen werden. Die auf dem Wall geführte Veloroute mit Verlängerung bis zum Spreehafen wird zur zentralen übergeordneten Nord-Süd-Radwegeverbindung über die Elbinsel.

Nach Osten hin gelingt durch schrittweise Umstrukturierung der bestehenden Industrie- und Gewerbeflächen um Jaffe- und Rubbertstraße unter der Voraussetzung der Verlagerung der Containerlager aus der Mitte Wilhelmsburgs (in 2014 ein „Quartier im Wandel“, ein Gewerbestandort, der in wesentlichen Teilen eine neue Mischung mit Verträglichkeiten zwischen störungsstärkerem und -ärmerem Gewerbe und Wohnnutzungen ausweisen wird - gestaffelt von West nach Ost mit unterschiedlichen Anteilen von Arbeiten und Wohnen. Entlang der neuen Trasse dient das Gewerbe als Lärmpuffer, die Hapterschließung erfolgt über die neu geplante Anschlussstelle Rotenhäuser End.

Die derzeit noch fragmentarische Neue Mitte mit dem BSU Neubau und der IBA Bauausstellung wird mit weiteren Funktionen entlang der Neuenfelder Straße und dem Rathaus belebt. Sie findet ihre Fortsetzung zwischen Rathauswettern und Dratelnstraße und knüpft an die Entwicklungen nördlich der Thielenstraße an.

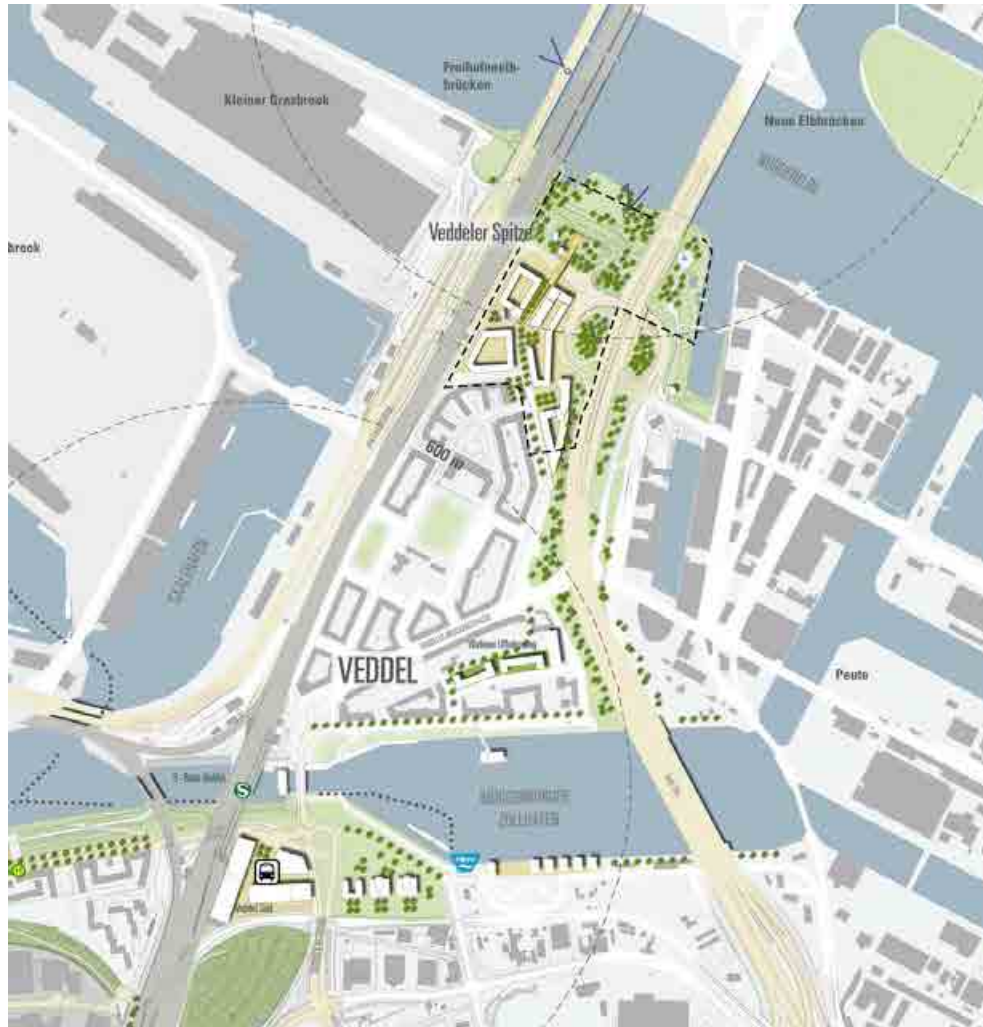
Im Norden wächst Wilhelmsburg mit einer urbanen Entwicklung entlang der Harburger Chaussee und dem Deichpark bis an den Spreehafen heran. Dieser fungiert zusammen mit dem Müggenburger Zollhafen als wichtiges Bindeglied zum Stadtteil Veddel. Der S-Bahnhof Veddel mit der Ballinstadt bildet zukünftig einen wichtigen Knoten im Gefüge von Georgswerder, dem nördlichen Wilhelmsburg und der Veddel. Auf der Veddel selbst wird mit einer Fortsetzung der Blockstruktur und zentraler Wegebeziehung Richtung Deichfuß der Norderelbe ein zweiter Brückenkopf vis-à-vis zur Hafencity geschaffen.

Weitere Schwerpunkte der Entwicklung sind am Veringkanal die Qualifizierung von bestehenden gewerblichen Strukturen und Verbesserung der Wohnverträglichkeit von Betrieben im Bestand sowie die Nutzung von Potenzialen z.B. für Kreativgewerbe am Kanal.



Isometrie Gesamttraum

6.2 Vertiefungsbereich Veddel Nord



Planausschnitt Strukturmodell Veddel

Gegenüber dem geplanten Elbbrückenquartier am Nordufer entsteht am Südufer der Elbe die „Veddeler Spitze“ mit markanter Bebauung.

Die strenge identitätsprägende Blockstruktur der Veddel wird nach Norden und Osten fortgesetzt und bietet zugleich Schutz vor den umgebenden Emissionen. So entstehen geschützte Blockinnenbereiche, die lärmzugewandten Flächen werden mit weniger sensiblen Nutzungen belegt. Bestandsgebäude wie das Carat Hotel und Teile der Zollhallen bleiben in der Struktur erhalten. Zwischen den neuen Blöcken erfolgt die Einfahrt in den Stadtteil (Tunnelstraße/Sieldeich). Neue Platzsituationen schaffen eine hohe Qualität in den lärmabgewandten Bereichen.

Der von HPA geplante vierstreifige Ausbau des Zubringers zur A255 - die Straßen Am Bahndamm und Passierzettel - wird soweit möglich nach Norden verschoben. Eine Brücke/Stegverbindung soll die entstehende Barriere überwinden und so eine optimale Fuß- und Radwegverbindung auf das Deichvorland und zu den beiden Elbbrücken gewährleisten.

Die bestehenden Gewerbebetriebe am Uffelnsweg werden zugunsten einer Ergänzung der Wohnbebauung im Blockinneren („Wohnen Uffelnsweg“) an einen anderen Standort verlagert, z.B. an das südliche Ufer des Müggenburger Zollhafens. Eine Integration in die Bebauung im Norden „Veddeler Spitze“ wäre eine weitere Option.

Am S-Bahnhof Veddel wird eine Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, verbunden mit einer besseren Integration der Ballinstadt sowohl nördlich als auch südlich des Müggenburger Zollhafens, sowie der Ausbau des Nahversorgungsangebotes vorgeschlagen („Veddel-Süd“). So entsteht funktional ein Knotenpunkt, der Angebote für die Nahversorgung bereit hält und den Stadtteil Veddel mit der Harburger Chaussee und dem Spreehafen verbinden soll. Von den neuen Angeboten sollen sowohl das nördliche Wilhelmsburg als auch die Stadtteile Georgswerder profitieren.

Neben den nördlichen Deichvorlandflächen erhöhen ein nun geschlossener Rundweg entlang des Müggenburger Zollhafens sowie eine verbesserte Verbindung zum Spreehafen das Freizeitangebot für die Bewohner der Veddel. Der unter Denkmalschutz stehende Rundbunker im Norden mit seinem Pendant am Eingang zur Peute bleibt erhalten und wird umgenutzt.

Neben den Neubauten ist der Lärmschutz an den Bestandsbauten insgesamt weiter zu verbessern.

Eine Verlängerung der U4 Richtung Wilhelmsburg wäre ein zusätzlicher Baustein zur besseren Anbindung der Elbinseln und der City.

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

6.3 Vertiefungsbereiche Mittelachse



Planausschnitt Strukturmodell Bereich Mittelachse

Nach Verlegung der Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße bildet der gesamte Raum zwischen dem Reiherstiegviertel im Westen und dem Gewerbegebiet Rubbertstraße im Osten sowie dem Spreehafen im Norden und der Wilhelmsburger Mitte im Süden eine neue räumliche Einheit mit hohem Entwicklungspotenzial.

Die Entwicklung vollzieht sich dabei als Staffelung von Westen nach Osten mit einer Weiterentwicklung von Wohnnutzungen/Kleingärten im ruhigen Westen über das neue Mischgebiet Jaffestraße bis hin zum Gewerbegebiet Rubbertstraße an der neuen Doppeltrasse von Bahn und Straße, das dort auch als Lärmpuffer dient.

Dabei bilden die Kanäle Jaffe-Davids-Kanal und der Assmannkanal die neuen unverwechselbaren Adressen. Ein grünes Band entlang des Assmannkanals mit eingebetteten Kleingärten durchzieht das Gebiet von Nord nach Süd. Eine weitere Zäsur bildet die alte 25-30 m breite Walltrasse der alten Reichstraße, die in großen Teilen erhalten bleiben soll und als störungsfreie Veloroute genutzt werden kann.

Neben den bereits bestehenden Straßen Vogelhüttendeich, Rotenhäuser Straße und Neuenfelder Straße werden neue, zusätzliche Ost-West-Verbindungen geschaffen, so die Achse Neuhöfer Straße und die Verlängerung der Thielenstraße nach Westen.

6.3.1 „Spreeterrassen“

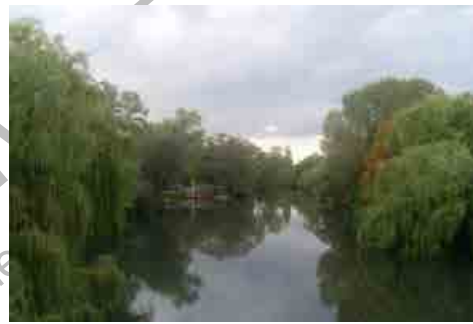


Planausschnitt Strukturmodell Bereich „Spreeterrassen“

Das Spreehafenareal bildet für Wilhelmsburg bei einer entsprechenden urbanen Entwicklung das Rückgrat im Norden. Daneben gilt es die Dove-Elbe-Landschaftsachse zu sichern und weiter zu entwickeln. Das bedeutet zum einen die Qualifizierung der bestehenden Wohnbauten an der östlichen Harburger Chaussee - auch als potenzieller Standort für ein Ausbildungswohnheim - sowie eine stadträumliche Ausbildung des Spreehafenufers als Hafenkante mit neuer Bebauung für Wohnen und Gewerbe.

Die Nord-Süd ausgerichteten „Spreeterrassen“ beidseits der Georg-Wilhelmstraße schaffen eine städtebauliche Verbindung zwischen dem Klütjenfelder Hauptdeich und dem Ernst-August-Kanal. Die Blockstruktur ist angelehnt an die Strukturen des Reiherstiegviertels. Die nord-süd gerichtete relativ geschlossene Struktur mit engen Wohngassen und privaten Höfen erzeugt ein besonderes Quartier mit Schutz vor Lärmemissionen des gegenüberliegenden Hafenbahnhofes und der Harburger Chaussee.

Westlich der Schlenzigstraße wird das Gewerbegebiet Stenzelring erweitert mit einem Anteil gemischten Nutzungen. Dazwischen liegt der neue Sportpark mit den verlagerten Sportflächen der ehemaligen Anlage ‚An der Landesgrenze‘. Er bildet die Fortsetzung der Nord-Süd Freiraumachse vom Inselpark über den Assmannkanal bis zum Spreehafen. Die Sportflächen sind im östlichen Bereich in die Parkanlage eingebunden und somit von der Wohnbebauung abgerückt. Die Sportfelder werden von einem öffentlichen Wegenetz durchzogen.



Skizze Hafenkante, Referenzbild Amsterdam Java-Eiland, Dove-Elbe

Die von Süden in der Verlängerung der alten Trasse Wilhelmsburger Reichsstraße ankommende Veloroute wird auf der Westseite der Schlenzigstraße als Zweirichtungsradweg geradlinig bis zum prominenten Endpunkt der Achse, dem Spreehafen, weitergeführt. Von dort schließt sie an den vorhandenen bzw. nach der Deicherhöhung neu entstandenen Radweg parallel zum Spreehafenufer an.

Der heutige Landschaftsraum am Ernst-August-Kanal mit baumbestandenen Brachflächen und Gehölzbeständen wird als Bestandteil der Landschaftsachse öffentlicher, von Neubebauung begleiteter Grünraum - der „Dove Park“. Dieser Park entlang des Gewässerlaufes verbindet nun die Ernst-August-Schleuse und den neuen HADAG-Fähranleger im Westen mit den Kleingarten- und Naherholungsflächen an der Dove-Elbe im Osten. Die Uferbereiche sind naturnah zu entwickeln, kleinräumige zusätzliche Wasserflächen sind vorzusehen.

Für die Nutzung des Deichvorlandes sowie der Wasserflächen des Spreehafens selbst sind weitere Nutzungskonzepte zu erstellen, das Spektrum reicht hier von Hafenliegern am südlichen Ufer bis zu Freizeitnutzungen auch auf dem Wasser. Die im Hafengebiet gelegene Spreehafeninsel bleibt davon unberührt.

Die Verbesserung der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Wasserfläche wird im Zuge der geplanten Deicherhöhung als Planungsziel weiterverfolgt. Vorgesehen sind dafür gemäß dem Siegerentwurf des konkurrierenden Planungsverfahrens zum „Deichpark“ u.a. Wege auf verschiedenen Höhenniveaus der wasserzugewandten Deichanlage.

Voraussetzungen für die Umsetzung sind:

- der Umbau der Harburger Chaussee zu einer leistungsfähigen Stadtstraße als baumbestandener „Boulevard“, auf dem der hafenbezogene Lkw-Verkehr durch Umlenkung auf die Haupthafenroute (Veddeler Damm) so weit wie möglich reduziert ist. Dies wird sich jedoch zu Lasten der Situation im nördlichen Bereich der Veddel auswirken. Eine Anbindung des Gewerbegebietes Stenzelring nur nach Süden könnte weitere Entlastung der Harburger Chaussee bringen und sollte auf seine Wirkung hin geprüft werden.
- eine Verlagerung, Modernisierung und Umorganisation der Sportanlage ‚An der Landesgrenze‘ und Integration neuer Sportflächen in die Parkachse. Im Rahmen einer Verlagerung und Neubaus der sanierungsbedürftigen Fußballfelder ist ein Ausbau mit Kunstrasen zu berücksichtigen, der eine höhere Auslastung zulässt. Ergänzend zu den verlagerten Feldern ist ein zusätzliches Kleinspielfeld als Erweiterungsfläche vorgesehen. Die erforderlichen Gebäude Vereinsheime und Umkleiden sind so anzulegen, dass die Anlage konfliktfrei von mehreren Vereinen genutzt werden kann, da mit der Aufgabe der Sportanlage Vogelhütten-deich ein weiterer Vereinsstandort im Sportpark angesiedelt werden soll.

VORENTRITZ
vor Behördenabstimmung

6.3.2 „Assmanns Gärten“



Planausschnitt Strukturmodell Bereich „Assmanns Gärten“/„Quartier im Wandel“

Als übergeordnete grüne Nord-Süd-Verbindung ist der Kanal mit seinen naturnahen Uferbereichen künftig als Bestandteil der Parkachse zu beiden Seiten öffentlich erlebbar und begehrbar. Durch den Teilerhalt der Kleingärten und die Begleitung mit Wohnungsbau entsteht auch ein sozial kontrollierter, qualitätsvoller Freiraum. Dies wird durch Umorganisation eines Teils der bestehenden Kleingärten erreicht und verbunden mit der Schaffung von Wohnraum im Ostteil der Gärten: künftig prägen „Assmanns Gärten“ das neue Viertel zwischen dem Assmannkanal und der alten Walltrasse. Nach Osten setzt sich das Wohnen weiter fort in einer Mischung mit Gewerbeflächen bis zur Jaffestraße.



Referenzbilder Wohnungsbau Assmanns Gärten

Die Wohnungsbau-Cluster von ca. 35 x 60 m bzw. 60 x 60 m mit Orientierung zum Kanal und zur alten Walltrasse werden durchzogen von einem Netz von Wegen zwischen dem Ufer und der Jaffestraße. Ein Übergeordnetes Entwässerungskonzept für die Baufelder mit offener Oberflächenentwässerung in Zusammenhang mit den Kanälen wird dem Quartier einen unverwechselbaren Charakter geben und schafft zusätzliche grüne Pfade zwischen den Wohngebäuden. Zusammen mit den umgebenden Gärten wird hier eine grüne Oase am Kanal mit verdichteten Eigenheimbau, Geschloßwohnungen und Reihenhäuser entstehen. Über die das Quartier durchlaufende Veloroute ist der Spreehafen und Wilhelmsburg Mitte Kfz-verkehrsfrei zu erreichen.

Die interne Erschließung des neuen Wohngebietes erfolgt über Bügel oder Stiche von der Jaffestraße aus, die nach Norden verlängert mit dem Vogelhüttendeich verbunden sind.

Die westliche Reihe der Kleingärten (KGV 711 und 716) wird weitgehend für die öffentliche Wegeverbindung entlang des Kanalufers zurückgebaut. Die östlichen zwei Reihen sowie die separat liegende Dreiecksfläche des KGV 711 weichen einer Erschließung und Wohnbebauung. Ebenso Teilflächen des KGV 715 westlich des Assmannkanals. Einzelne Parzellen entfallen bzw. werden für Querverbindungen verkleinert. Ersatzflächen vor Ort können entstehen auf den aufgegebenen Sportflächen im Bereich des Ruderclubs, im Bereich der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße nördlich des Ernst-August-Kanals, auf bestehenden Grabelandflächen und durch sukzessive Nachverdichtung.

Im dargestellten Planbild ergibt sich grob überschlägig ein Defizit von ca. 50 Parzellen. Weitere kleinere Parzellencluster können bei detaillierterer Bearbeitung ggf. im Umfeld der Sportanlagen oder im Einzelfall zwischen den Wohnbaufeldern integriert werden. Flächen zwischen den Verkehrsstrassen WBRneu und Bahn südlich des Ernst-August-Kanals sind nicht als Ersatzfläche eingeflossen, da sie bereits im Ersatzpool enthalten waren, der Standort jedoch aufgrund von Verschattung und Lärm als nicht geeignet eingestuft wurde. Für eine Wegeanbindung innerhalb der Land-

schaftsachse wäre hier jedoch eine wegenahe ‚grüne‘ Nutzung einer gewerblichen vorzuziehen.

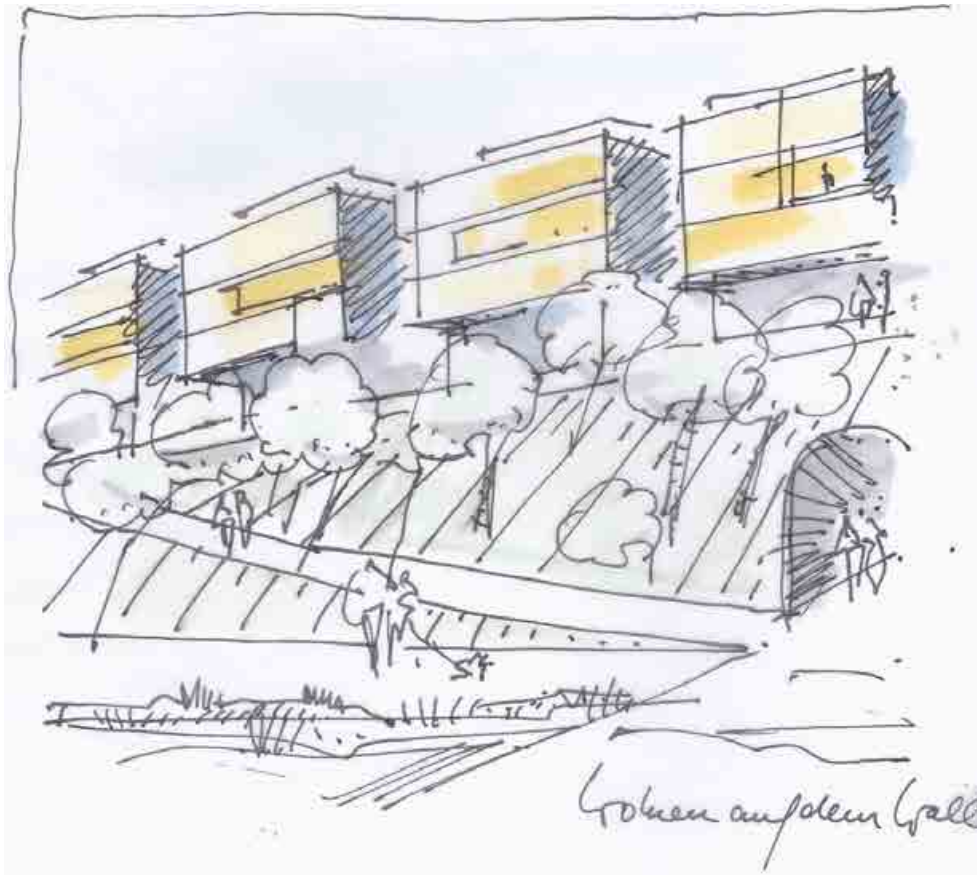
Weitere Gliederung erfährt das neue Wohngebiet in Höhe der Neuhöfer Straße: hier wird zwischen Jaffe-Davids-Kanal und Assmannkanal eine breite Fuß- und Radwegverbindung mit neuer Brücke über den Assmannkanal das neue Gebiet mit dem Reiherstiegviertel verbinden. Etwas nördlich verläuft eine zusätzliche Wasserverbindung. Anfang und Ende der neuen Achse bilden ein neues Bildungszentrum der erweiterten Willi-Kraft Schule an der Zeidlerstraße und eine öffentliche sichtbare Nutzung am Jaffe-Davids-Kanal. Die Förderschule soll zum Zentrum für berufliche Bildung ausgebaut werden, mit einer Erweiterung um notwendige zusätzliche Schulangebote für die neuen Wohnungen. Dort, wo die alte Walltrasse wieder ebenerdig verläuft, wird sie nach Norden als grüner Anger fortgesetzt bis zur Dove-Elbe-Achse.

Der Ruderclub bleibt an gewohnter Stelle. Die Sportanlage Vogelhütten-deich wird aufgegeben. Die dort trainierenden Vereine und Sportgruppen sollen in den neuen Sportpark, bzw. auf andere nicht ausgelastete Sportflächen im näheren Umfeld verlagert werden.

Auf der Westseite des Assmannkanals, Vogelhüttenstraße und Zeidlerstraße wird die Bauweise des Reiherstiegviertels mit schmalen Blöcken ergänzt und die Achse Mannesallee bis zum Assmannkanal mit Blick zum Ruderclub fortgesetzt. So entsteht eine Sichtachse und Fuß- und Radwegverbindung vom Veringkanal bis zum Assmannkanal.

VORENTWURF
vor Behördenabstimmung

Exkurs Wall



Skizze Wohnen auf dem Wall

Die Option, den Wall der alten Wilhelmsburger Reichstraße zu belassen, bietet trotz der Barrierewirkung und räumlichen Zäsur mehrere Vorteile, auf die sich das Zielkonzept stützt:

- stadtwirtschaftliche Aspekte in Bezug auf Flächenerwerb und Investitionskosten für Rückbau
- Verminderung von Eingriffen in den Gehölzbestand am Wall
- Minimierung von zusätzlichen erforderlichen Ersatzflächen für bereits bilanzierte Maßnahmen (Entsiegelung der Trasse)
- Wall mit Baumbestand bleibt als Bestandteil der Parkanlage an der Rathauswettern erhalten
- Die Alltags-Radwegeverbindung (Veloroute) mit höherer Zielgeschwindigkeit kann kreuzungs- und konfliktfrei geführt werden, insbesondere im Bereich Mengestraße/Neuenfelder Straße
- Die Radwegekategorien sind deutlich ablesbar
- Erhalt wichtiger stadtbildprägender Bauwerke/Brückenbauwerke
- Innovative Wohnungsbauten als Hangbebauung mit Blick auf die Parkanlage an der Rathauswettern

6.3.3 „Quartier im Wandel“



Planausschnitt Strukturmodell Bereich Assmanns Gärten/Quartier im Wandel

Das Wohngebiet „Assmanns Gärten“ setzt sich fort nach Osten und wird verknüpft mit dem „Quartier im Wandel“ - ein gemischtes Quartier westlich und östlich der Jaffestraße, in dem Wohnen und Arbeiten verträglich nebeneinander existieren können. Die Wohnbereiche sind zum Grünraum der ehemaligen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße ausgerichtet, die Jaffestraße bildet die Adresse für die Arbeitsbereiche des Quartiers.

Die Umstrukturierung der derzeit gewerblich genutzten Flächen zwischen Walkkörper WBRalt und Jaffe-Davids-Kanal hin zu einem Mischgebiet kann nur schrittweise erfolgen. Im Zielbild wird von einem Anteil Wohnen/Gewerbe 80/20 % westlich der Jaffestraße, und 30/70% Wohnen/Gewerbe östlich der Jaffestraße bis zum Jaffe-Davids-Kanal ausgegangen.

Östlich des Jaffe-Davids-Kanals entlang der Rubbertstraße kann das lärmintensivere Gewerbe auf den Flächen konzentriert werden und zugleich als Lärmpuffer an der neuen Trasse fungieren.



Beispiele für hybride Strukturen

Das Areal des „Puhstofs“ kann eine Keimzelle dieses neuen Mischgebietes werden, indem neue Formen von Arbeiten und Wohnen, hybride Bauformen und lokale Lösungen für ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbebetrieben entstehen.

Voraussetzung ist eine weitgehende Neufassung des Planungsrechts mit Aufhebung der Industrieausweisung des Baustufenplans.

Durchgehende Grün- und Wegeverbindungen gliedern das neue Quartier, verbinden die beiden Kanäle und machen den Jaffe-Davids-Kanal an mehreren Stellen zugänglich und erlebbar. Der Endpunkt der Achse Neuhöfer Straße am Jaffe-Davids-Kanal bietet sich an als Sonderstandort für öffentliche Nutzungen oder Gastronomie.

Die Jaffestraße als Haupterschließung wird bis an den Vogelhüttendeich verlängert. Es ist zu prüfen, ob ein zusätzlicher Ausbau auch der Rubbertstraße im Norden und des Vogelhüttendeiches erforderlich ist - besonders vor dem Hintergrund der Belange des Naturschutzes.

Am Vogelhüttendeich, gegenüber dem Dove-Park und im Nordabschnitt der Jaffestraße, ist ebenfalls ein hoher Wohnanteil möglich, wenn ausreichender Lärmschutz an der neuen Trasse vorgesehen wird.

Südlich der Rotenhäuser Straße setzt sich diese Staffelung mit Wohnen im Westen und gewerblicher Nutzung im Osten fort. Die Jaffestraße wird zur Erschließung des Wohnens am Wall nach Süden verlängert. Die neue südliche Grenze bildet die neue Verlängerung der Thielenstraße, hier ist die Ecksituation Dratelnstraße/Thielenstraße prädestiniert für einen von allen Richtungen gut zu erschließenden Moscheestandort.

Die verlängerte Thielenstraße verbindet das Bahnhofsviertel und das Korallusviertel im Osten mit der Rathauswettern als Kfz-freie Wegeachse an der Wettern. Eine bestehende Brücke führt über die Rathauswettern ins westliche Wilhelmsburg, zur Stadtteilschule Wilhelmsburg mit dem neuen Maritimen Zentrum Elbinseln als neuer Lern- und Forschungsraum in Kooperation mit Wissenschaft, Kunst und Wirtschaft am Perlstieg sowie zu den den Schulen angelagerten Sportflächen (Wettbewerbsverfahren ist angelaufen).

6.3.4 „Rathausviertel“ (Dratelnstraße)

Die heute noch fragmentarische Mitte Wilhelmsburgs um die Neuenfelder Straße wird nach Norden weiterentwickelt und verknüpft mit den neuen nördlich angrenzenden Quartieren Thielenstraße/Rotenhäuser Straße.

Südlich der Rotenhäuser Straße weicht die neue Wohnbebauung an die östliche Wallkante („Wohnen am Wall“) zurück zugunsten des Erhalts des bestehenden Parks an der Rathauswettern, der sich bis zum Bürgerhaus erstreckt.

Der westlich gelegene Kunstrasenplatz der Sportanlage Dratelnstraße wird verlagert, zugunsten weiterer Flächen für Wohnungsbau bzw. gemischte Nutzungen. Die Funktionstüchtigkeit des Leistungszentrums Sport muss hierbei gewährleistet bleiben. Das Kunstrasenfeld findet nördlich der verbleibenden Anlage an der Dratelnstraße einen Ersatzstandort. Zur optimierten Flächenausnutzung soll das Sportfeld mit einer gewerblichen Nutzung unterbaut werden. Vorstellbar wäre hier auch beispielsweise eine Quartiersgarage mit nach Süden und Osten ausgerichteter Mantelbebauung. Weiterhin können die erforderlichen sportbezogenen Räumlichkeiten (Schulungsraum/Umkleiden etc.) dort integriert werden und zur Belebung der Wegeachse Verlängerung Thielenstraße beitragen. Weitere öffentlich wirksame evtl. sportbezogene Nutzungen wären wünschenswert. Ziel ist es die ebenerdig liegenden Flächen des Sportzentrums stadträumlich erlebbar zu fassen.

Kerngebietsnutzungen mit einem hohen Grad an Öffentlichkeit zwischen Dratelnstraße, Gert-Schwämmle-Weg und der Neuenfelder Straße bilden das Pendant zu Bürgerhaus und Rathaus. Der neue Anleger am Ende der Rathauswettern wird mit seiner Bühne und den Sitzstufen zum neuen Veranstaltungsort am Wasser und belebt die Neue Mitte weiter.



Beispiel für eine erhöhte öffentliche Freianlage: The High Line, New York City

Auch im Süden der Neuenfelder Straße wird das „Rathausviertel“ mit einer Fortsetzung der IBA-Typologien mit Dienstleistungen und Wohnen am Inselfpark arrondiert. Das Rathaus erhält eine bauliche Ergänzung. Prägend bleibt auch hier der Erhalt der Brückenbauwerke der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße, an den sich nun neue Nutzungen anlagern können.

So wird der Erdkörper inszeniert und dient als Freizeit- und Aussichtsplattform sowie Auflager für innovative Wohnformen am Wall und öffentlichkeitswirksame Nutzungen, wie z.B. Theater, Bühne, interkulturelles Zentrum nördlich der Neuenfelder Straße.

Die Neuenfelder Straße wird zu beiden Seiten mit weiteren belebenden Nutzungen gestärkt als Hauptverbindungsachse zwischen den Quartieren.

Die ehemalige Abfahrt Wilhelmsburg Mitte mit den Auffahrten wird in Teilen mit Wohnbebauung ergänzt, teilweise zusammen mit dem Rathauspark in den Inselpark integriert.

6.4 Veringkanal

Weitere Schwerpunkte der Entwicklung sind am Veringkanal die Qualifizierung von bestehenden gewerblichen Strukturen und Verbesserung der Wohnverträglichkeit von Betrieben im Bestand sowie die Nutzung von Potenzialen z.B. für Kreativgewerbe am Kanal.

Auf der Ostseite des Veringkanals ist mittlerweile eine durchgehende Fuß- und Radwegverbindung mit parkartigen Grünflächen geschaffen worden. Es existieren gute Verbindungen vom Wasser in die Wohnquartiere, Diese Zugänglichkeit des Wassers ist auch auf der Westseite des Kanals zu entwickeln.

Mit der Honigfabrik, dem „Kunst- und Kreativzentrum Veringhöfe“ und den Kleinstbetrieben in den ehemaligen Zinnwerken am Veringhof hat sich eine bunte kreativgewerbliche und künstlerische Szene etabliert. Diese wird durch weitere Gewerbe- und Atelierbauten gestärkt. Östlich des Veringkanals ist die verträgliche Integration von neuen Wohnformen zu prüfen (z.Zt. Gewerbeflächen gemäß Bebauungsplan Wilhelmsburg 64).

Die Gewerbe- und Industrieflächen am Veringkanal nördlich der Neuhöfer Straße werden gemäß Erneuerungskonzept als Gewerbeflächen und Gewerbehöfe kleinteilig entwickelt, um die Durchlässigkeit zum Wasser zu sichern.

An der Industriestraße können private Entwicklungsmaßnahmen wie z.B. die Revitalisierung des Gewerbehofes Industriestraße 107–117 erfolgen und der Bereich Soulkitchen integriert werden.

Die Industriestraße selbst ist auszubauen und dient als gestalterischer Puffer zu den ansässigen Großunternehmen wie Logistikfirma die Hellmann KG auf der Westseite und den Gewerbehofstrukturen am Kanal.

Die Geruchsemissionen verschiedener Industriebetriebe wie die der Nordischen Ölmühle Carroux werden mit Unterstützung der Stadt durch technische Maßnahmen deutlich reduziert, so dass das enge Nebeneinander von Wohn- und Gewerbeentwicklung und Hafen- und Industriewirtschaft am Veringkanal nachhaltig funktioniert.

Die Containerlager im Süden der Industriestraße (Anbindung Bei der Wollkämmerei) werden ebenfalls in den Hafen verlagert und gewerblich bebaut.

6.5 Bau einer Moschee

Seit vielen Jahren wird der Bau eines gemeinsamen Islamischen Gotteshauses auf der Elbinsel kontrovers diskutiert. Vorbehalte auf der (deutschen) einen Seite, Einzelinteressen auf der anderen (derzeit gibt es 7 islamische Vereine in fast jedem Stadtteil) machen einen intensiven und brei-

ten Aushandlungsprozess mit allen Bevölkerungsschichten und Gruppierungen unabdingbar. Der Bau einer gemeinsamen Moschee würde ein sichtbares Zeichen für die gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft und Ausübung ihrer Religion zeigen. Denkbar ist auch ein gemeinsames religiöses Zentrum, wo alle Religionen vertreten sind mit den entsprechenden Einrichtungen wie Kita, Pflege, Beratung etc..

Möglichst zentral gut erschlossen und störungsarm ist der vorgesehene Standort Dratelnstraße/Thielenstraße, mit guter Anbindung des Bahnhofsviertels, nah zur Abfahrt Rotenhäuser End und zur Mitte und nicht in unmittelbarem Wohnumfeld. Weitere mögliche Standorte sind:

- im „Quartier im Wandel“ nördlich der Rotenhäuser Straße,
- in Nähe von Bürgerhaus an der Rathauswettern,
- an der Roten Häuser Straße/Assmannkanal,

6.6 Städtebauliche Grobbilanz und Entwicklungsstufen

Für die Entwicklungsbereiche Mitte und Veddel-Nord stellt das Zielbild ein Strukturmodell 1:5000 vor, welches für die einzelnen Teilbereiche sog. Chiffren für Bebauungsdichten und Nutzungs- bzw. Mischungstypen darstellt. Eine gesonderte Baukörperdarstellung ist nur für Einzelbereiche erfolgt. Die Ermittlung der Flächen für Wohnungsbau und Gewerbe erfolgte dementsprechend in Anlehnung an die Kennwerte der Baunutzungsverordnung. Für die Wohn- und Mischgebiete sind Dichten von GFZ 1,0 – 1,5 angenommen worden, die Anteile von Gewerbe in den gemischt genutzten Quartieren variieren von 20% bis 50%.

Diese überschlägliche Bilanzierung der neu gewonnenen Wohnbau- und Gewerbeflächen ergibt folgendes Ergebnis: Insgesamt ca. 3.100 neue Wohneinheiten können in der Wilhelmsburger Mitte langfristig nach Umsetzung der Planungen entstehen, weitere ca. 500 zusätzlich auf der Veddel, Gewerbeflächen in den neuen Mischgebieten ca. 250.000 qm BGF (incl. Bestand).

Der damit einhergehende Bedarf an entsprechender Infrastruktur - Schulen und Kitas, Dienstleistung, Nahversorgung, ÖPNV muss z. T. ortsnah neu geschaffen werden.

6.7 Städtebauliche Grobbilanz Gesamtübersicht

Teilprojekte	Stufe	BGF Gewerbe/Dienstleistungen	Wohn- einheiten
Veddeler Spitze	1	ca. 59.000 m ²	ca. 270
Quartier östlich Sieldeich	3	ca. 10.800 m ²	ca. 110
Wohnen Uffelsweg	2	---	ca. 120
Gewerbe am Zollhafen-Süd	2	Gewerbeflächen ca. 5.100 m ² , BGF ca. 4.080 m ²	
Zentrum Veddel-Süd	3	ca. 31.000 m ²	-
Mischgebiet Schlenzigstraße	1	ca. 45.300 m ²	ca. 150
Quartier Spreeterrassen	1	ca. 9.400 m ²	ca. 450
Assmanns Gärten	2	---	ca. 740
Quartier im Wandel	1	ca. 116.900 m ²	ca. 1.020
Gewerbebestandort Rubbertstraße	2	Gewerbeflächen inkl. Bestand und östl. Bahn, BGF ca. 182.500 m ²	
Wilhelmsburg Mitte Nord und Rathausvier- tel	1	ca. 45.800 m ²	ca. 740
		Sportflächen ca. 28.600 m ²	
		Umfeld Rathaus und Bürgerhaus ca. 11.500 m ²	
Quartier Veringkanal-Nord	1	Gewerbeflächen ca. 67.700 m ² inkl. Bestand, BGF ca. 54.200 m ²	
		Sportflächen Bestand ca. 14.200 m ²	
Summe:		Gewerbe/Dienstleistungen ca. 257.700 m ²	ca. 3.600
		Gewerbeflächen ca. 300.900 m ² inkl. Bestand, ca. 31 ha	
		Sportflächen ca. 102.600 m ² inkl. Bestand, ca. 10 ha	

6.8 Nächste Schritte

Aufgrund der des großen Flächenumfangs und der wechselseitigen Abhängigkeiten der Projekte muss die Umsetzung des Zielkonzeptes schrittweise und im Zusammenhang erfolgen. Für die Projekte der Mittelachse, insbesondere die „Wilhelmsburg Mitte-Nord“, das „Rathausviertel“, das „Quartier im Wandel“ sowie „Assmanns Gärten“ ist die Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße (vors. bis 2019) und die Inbetriebnahme der neuen Trasse Voraussetzung für die Realisierung.

Da vielfältige Belange und Interessenlagen zu berücksichtigen sind und für eine breit getragene Lösung ein zeitlicher und planerischer Vorlauf erforderlich ist, sollte der vertiefende Dialog und die Konkretisierung der Planung fortgeführt werden.

Im Einzelnen:

- mit den zuständigen Fachdienststellen und den ansässigen Sportvereinen zur Umgestaltung der Sportanlagen an der Dratelnstraße und Harburger Chaussee/Georg-Wilhelm-Straße sowie weiteren Maßnahmen auf anderen Sportanlagen der Elbinseln;
- mit den Gewerbetreibenden und Grundeigentümern im Bereich der Jaffestraße/Rubbertstraße und am Veringkanal, um Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Arbeitsstättenflächen zu erörtern, aber auch Chancen der Umstrukturierung von heutigen Industrie- und Gewerbeflächen hin zu einem gemischten Quartier an der Jaffestraße auszuloten. In diesem Zusammenhang sind geeignete Ersatzflächen für eventuell zu verlagernde Betriebe zu lokalisieren;
- mit dem Landesbund der Gartenfreunde e.V. und den lokalen Vereinen zur Entwicklung der Kleingartenflächen und zur Umsetzung der öffentlichen Wegeverbindung am Assmannkanal sowie zur Vorbereitung des Quartiers „Assmanns-Gärten“.

Kurzfristig sind ebenfalls Untersuchungen zur Verkehrsentwicklung, insbesondere zur Verkehrsführung auf der Veddel und an der Harburger Chaussee, notwendig.

Ebenso sollte der Dialog zum Konzept eines Interkulturellen Zentrums und zum Bau einer Moschee auf den Elbinseln fortgeführt werden.

Darüber hinaus sind die zukünftigen Bedarfe an die Infrastruktur zu überprüfen.

6.8.1 Erste Maßnahmen

Zunächst gilt es Planungen und Projekte, die im Rahmen der IBA begonnen wurden, unmittelbar weiter zu verfolgen. Hierzu gehören in erster Linie die Realisierung der „**Sonnenhöfe**“ an der Georg-Wilhelm-Straße (zweiter Bauabschnitt) und des Wohnquartiers „**Neues Korallusviertel**“, weiterhin die Umsetzung des „**Zukunftsbild Georgswerder**“ sowie die Ergänzung der Bebauung **Berta-Kröger-Platz/Krieter-/Algermissenstraße**.

Die Vorbereitung der Entwicklung für die Quartiere „**Wilhelmsburg Mitte-Nord**“ und „**Rathausviertel**“ (Potenziale für ca. 740 Wohneinheiten und ca. 45.800 m² BGF für Gewerbe/Dienstleistungen) sowie „**Spreeterrassen**“ (ca. 450 Wohneinheiten und 9.400 m² BGF für Gewer-

be/Dienstleistungen) kann zeitnah begonnen werden. Dabei muss die Neuordnung der Fußball- und Tennisanlagen im „**Sportpark**“ zeitlich und planerisch mitgedacht werden.

Die im Rahmen des konkurrierenden Planungsverfahrens entwickelten Elemente des **Deichparks** auf der Veddel und am Spreehafen müssen im Rahmen der notwendigen Deicherhöhung ab 2016 umgesetzt werden.

Die Entwicklung der „**Veddeler Spitze**“ kann in Abstimmung mit der HPA kurzfristig vorangetrieben werden: Auf den ehemaligen Zollflächen im Veddeler Norden soll im Zusammenhang mit dem Straßenausbau „Veddeler Knoten“ ein gemischtes Quartier entstehen (ca. 270 Wohneinheiten und ca. 59.000 m² BGF für Gewerbe/Handel/Dienstleistungen).

Weiterhin gilt es, Schritte zur Umsetzung des im Rahmen der IBA 2013 begonnenen Projektes „**Haulander Weg**“ einzuleiten (ca. 390 Wohneinheiten).



Wettbewerbsergebnis „Haulander Weg“

Am nördlichen **Veringkanal** kann die kreativgewerbliche und künstlerische Szene weiterentwickelt und durch Gewerbe- und Atelierbauten ergänzt werden. An der Industriestraße westlich des Kanals werden Gewerbeflächen und Gewerbehöfe kleinteilig entwickelt. Am südlichen Veringkanal sind Maßnahmen erforderlich, um die Emissionen der Nordischen Ölmühle Carroux zu reduzieren.

6.8.2 Weitere Umsetzung

Die Projekte „**Quartier im Wandel**“ und die Weiterentwicklung des Gewerbestandortes „**Rubbertstraße**“ sind räumlich von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße abhängig. Mit einer Umstrukturierung des heutigen Industrie- und Gewerbeareals und der Entwicklung des in 2014 freiwerdenden Containerlagers können im „Quartier im Wandel“ ca. 1.020 Wohneinheiten und ca. 117.000 m² BGF für Gewerbe/Dienstleistungen entstehen. Neben der Weiterentwicklung der Bestandsbetriebe werden

bereits planungsrechtlich gesicherte Gewerbeflächen aktiviert. Auf den ehemaligen Bahnanlagen östlich der neuen Trasse der WBR können ca. 4 ha neue Gewerbeflächen entstehen.

Mit fortschreitender Entwicklung des benachbarten „Quartiers im Wandel“ kann das Quartier „**Assmanns Gärten**“ über die Jaffestraße und deren Verlängerung bis an den Vogelhüttendeich angebunden werden (ca. 740 Wohneinheiten beiderseits des Assmannkanals). Der Verlust von Kleingärtenflächen am Assmannkanal soll vollständig und möglichst ortsnah, in jedem Fall aber auf den Elbinseln, ausgeglichen werden. Hierfür können u.a. Flächen in der Trasse der WBRalt südlich des Stenzelrings genutzt werden.

Entlang des Ernst-August-Kanals können mit dem „**Dovepark**“ die Uferbereiche zu einem hochwertigen, erlebbaren Landschaftsraum entwickelt werden. Hier setzt sich die Landschaftsachse Dove-Elbe nach Westen bis an die Klütjenfelder Straße fort. Gleichzeitig bildet der Landschaftsraum eine grüne Zäsur zwischen dem Reiherstiegviertel und den neuen „Spreeterrassen“.

Mit der Realisierung der „Freiraumachse Reiherstieg“ ist eine hochwertige Wegeverbindung vom Reiherstiegknie nach Wilhelmsburg Mitte entstanden. Hier können die Gewerbeflächen an der Straße „Alte Schleuse“ weiterentwickelt werden.

Am Müggenburger Zollhafen-Süd sollen neue Gewerbeflächen nach dem Vorbild des IBA-Projektes „Haus der Projekte – die Mügge“ entwickelt werden. Hier ist zu prüfen, ob diese Flächen zu verlagernde Betriebe aus dem Uffelnsweg aufnehmen können. Dann können in vergleichsweise geschützter Lage auf der Veddel ca. 120 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau entstehen („**Wohnen am Uffelnsweg**“).

Weitere Projekte wie die Entwicklung des Zentrums „**Veddel-Süd**“ und das „**Quartier östlich Sieldeich**“ auf der Veddel werden erst mittel- bis langfristig zu realisieren sein, da sie von der Nachfrage am Büromarkt und der allgemeinen Kaufkraftentwicklung auf den Elbinseln abhängig sind.

6.9 Ersatzstandorte für Gewerbe und Kleingärten

Die Entwicklung der Elbinseln findet in bereits erschlossenen und überwiegend genutzten Siedlungsflächen statt. Auf Grund dieser Nutzungskonkurrenzen ist ein Aushandlungsprozess erforderlich, wie mit den Auswirkungen der Planung und den damit verbundenen Eingriffen verträglich umgegangen werden kann.

So ist zu erwarten, dass auch bei einer behutsamen und schrittweisen Entwicklung in den Entwicklungsbereichen der Elbinseln Verlagerungen von einzelnen Gewerbebetrieben oder einigen Kleingartenflächen nicht gänzlich vermieden werden können.

Hierfür sind möglichst ortsnah geeignete Ersatzstandorte verfügbar zu machen bzw. z.T. neu zu entwickeln.

Als denkbare Standorte sind im weiteren Planungsprozess zu prüfen:

Mobilisierung von Flächen im Hafengebiet

- Brachflächen am Ellerholzweg (diese nehmen die Containerbetriebe aus dem Bereich Jaffestraße auf)
- Containerlager östlich Reiherstieg
- Seehäfen Harburg, Brachflächen an der 2. Hafenstraße
- Brachflächen im Bereich Peute

Gewerbeersatzflächen

- Flächenreserven im Bereich Georgswerder
- Flächen am Pollhorner Hauptdeich
- Restflächen Trettaustraße und Verlängerung Haulander Weg
- Flächenreserven Umfeld Rubbertstraße und zwischen WBRneu und Bahntrasse
- Mobilisierung von Flächen an der Schlenzigstraße
- Flächen am Südufer Müggenburger Zollhafen

Kleingartenersatzflächen

- Flächen „Im Bullert“
- Flächen südlich Kornweide

6.10 Naturraum und Erholungslandschaft Wilhelmsburger Osten

Im Rahmen der Planungswerkstätten ist regelmäßig auf die herausragenden landschaftlichen und ökologischen Qualitäten der östlichen Elbinsel hingewiesen worden. Diese sollen über das geplante Landschaftsschutzgebiet Wilhelmsburger Elbinsel langfristig gesichert werden.

Mit dem Projekt „Kreetsand“ ist ein Konzept entstanden, um diesen Landschaftsraum der Hamburg Bevölkerung und den Besuchern der Elbinseln näher zu bringen und erlebbar zu machen.

Neue gastronomische Angebote, Rundwege durch die Kulturlandschaft und das Erleben der Deichlandschaft mit den Renaturierungsmaßnahmen (Retentionsräumen) an der Norderelbe sind Themen, die in diesem Bereich weiter zu entwickeln sind.

6.11 Kirchdorf-Süd

Im Rahmen der Planungswerkstätten wurde ebenfalls das negative Image und die mangelnde Anbindung der Siedlung Kirchdorf Süd an die Mitte Wilhelmsburgs erörtert. Hier spielt die Ansiedlung von den Stadtteil ergänzenden Nutzungen und Infrastruktur ebenso wie die Weiterentwicklung der Erholungslandschaft Wilhelmsburger Osten zukünftig eine wichtige Rolle.

7 Ausblick

Der mit dieser Zwischenbilanz dokumentierte Diskussionsprozess ist ein erster Schritt, ein Zukunftsbild für die Elbinseln 2013+ zu umreißen. Dieses ist in vielen Belangen ein grobes Szenario und deshalb geeignet, im weiteren Verfahren konkretisiert, aber auch angepasst zu werden.

Der in den vier Werkstätten begonnene Dialog wurde bereits auf behördlicher Ebene zu den Themen Sportflächen, Gewerbeentwicklung und Kleingärten fortgesetzt und vertieft. Der hiermit vorgelegte Arbeitsstand spiegelt den Diskussionsstand wider.

Aus der Behördenverschickung im September 2013 werden sich weitere Rückschlüsse ergeben, die ggf. eine weitere Überarbeitung dieses Zukunftsbildes erforderlich machen werden. Die Stiftung Bürgerhaus Wilhelmsburg hat mit Unterstützung der BSU und des Bezirkes Mitte den Dialog „Perspektiven! Miteinander planen für die Elbinseln“ installiert. Die in Milieu- und Netzwerkanalysen, Befragungen, Diskussionsforen und thematischen Arbeitsgruppen erzielten Ergebnisse werden eigenständige Aussagen zur Zukunft der Elbinseln hervorbringen. Diese werden das Zukunftsbild möglicherweise untermauern, ggf. aber auch neue oder andere Schwerpunktsetzungen ergeben.

Eine Überlagerung der (verschiedenen) Zielaussagen ist für Anfang 2014 vorgesehen und wird in eine Fortschreibung des Rahmenkonzepts Sprung über die Elbe von 2005 münden. Daraufhin ist die Befassung des Hamburger Senates vorgesehen.

Es gilt also weiterhin, die lokalen Akteure, Verbände, Verwaltungen und Fachbehörden in diesen Prozess einzubinden, damit ein möglichst breit getragenes Zukunftsbild für die Elbinseln entstehen kann.