

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013 +“

Gliederung

- | | |
|--|---|
| 1. Anlass und Ziel | 4.7 Klimaschutzkonzept „Erneuerbares Wilhelmsburg“ |
| 2. Ausgangslage | 4.8 Verkehr |
| 3. Beteiligung | 5. Zielbilder für die Entwicklungsräume auf den Elbinseln |
| 3.1 Offene Planungswerkstätten zum „Zukunftsbild Elbinseln 2013 +“ | 5.1 Veddel |
| 3.2 Beteiligungsprozess „Perspektiven! – Miteinander planen für die Elbinseln“ | 5.2 Mittelachse |
| 3.3 Beteiligung im Harburger Binnenhafen | 5.3 Veringkanal |
| 4. Leitlinien für Hamburgs Sprung über die Elbe | 5.4 Georgswerder |
| 4.1 Wohnen | 5.5 Neues Korallusviertel |
| 4.2 Natur, Freiraum und Erholung | 5.6 Algermissenstraße/Berta-Kröger-Platz |
| 4.3 Gewerbeentwicklung und Schnittstellen zum Hafen | 5.7 Haulander Weg |
| 4.4 Urbane Zentren und Nahversorgung | 5.8 Sonnenhöfe |
| 4.5 Qualifizierung und Beschäftigung auf den Elbinseln sowie Förderung lokaler Ökonomien | 5.9 Kirchdorf-Süd |
| 4.6 Bildung und Kultur | 6. Zielbild für den Harburger Binnenhafen |
| | 7. Petitum |

1. Anlass und Ziel

Mit der Drucksache 20/11722 vom 6. Mai 2014 hat der Senat der Bürgerschaft abschließend über die Aktivitäten der Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg GmbH (IBA) und internationalen

gartenschau hamburg 2013 (igs) und die in diesem Zusammenhang geschaffenen Infrastrukturmaßnahmen berichtet und die Vorlage eines Konzeptes mit Leitlinien für die künftige Entwicklung der Elbinseln Wilhelmsburg und Veddel und

des Harburger Binnenhafens angekündigt. Mit dieser Drucksache wird das Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013 +“ der Bürgerschaft zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Den beiden Großveranstaltungen IBA und igs lag das Rahmenkonzept „Sprung über die Elbe“ von 2005 zu Grunde. Die IBA hat zwischen 2006 und 2013 auf den Elbinseln und im Harburger Binnenhafen unter den Leitthemen „Metrozonen“, „Kosmopolis“ und „Stadt im Klimawandel“ vielfältige Wohnungsbauprojekte und eine Vielzahl sozialer und kultureller Projekte realisiert. Zeitgleich sind im Zusammenhang mit IBA und igs neben dem Wilhelmsburger Inselpark auch umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen in Wilhelmsburg und im Harburger Binnenhafen realisiert worden, mit denen wichtige Voraussetzungen für die mittel- und langfristige Entwicklung des Planungsraums geschaffen wurden. IBA und igs haben Entwicklungsprozesse in Gang gesetzt, die nach 2013 fortgeführt werden sollen.

Vor diesem Hintergrund hat der Senat im November 2013 beschlossen, dass die IBA GmbH als städtischer Projektentwickler mit der Entwicklung von Gebieten auf den Elbinseln und in Harburg beauftragt werden soll. In einem ersten Schritt erstellt die IBA GmbH derzeit im Auftrag der Stadt erste Kosten- und Finanzierungspläne für einzelne Gebiete.

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) hat das Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013 +“ in enger Abstimmung mit den Bezirken Hamburg-Mitte und Harburg und unter Einbeziehung der Fachbehörden sowie der Öffentlichkeit erarbeitet. In das Planwerk sind die Arbeitsergebnisse des breit angelegten Beteiligungsprozesses „Perspektiven! Miteinander planen für die Elbinseln“ eingeflossen. Dieser wurde durch die Stiftung Bürgerhaus Wilhelmsburg e.V. als Träger in 2013/2014 durchgeführt und mit Vorlage des Abschlussberichtes am 30. April 2014 abgeschlossen. Des Weiteren wurde das vorliegende Rahmenkonzept mit den bezirklichen Zielvorstellungen für den Entwicklungsraum Östlicher Harburger Binnenhafen im Rahmen einer Sondersitzung der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen mit den lokalen Akteuren erörtert.

Das Rahmenkonzept stellt ein Zielbild für den Gesamttraum „Sprung über die Elbe“ dar, der vom Stadtteil Veddel über Wilhelmsburg bis nach Harburg reicht, und soll als Grundlage für künftige Planungen dienen.

Ein räumlicher Entwicklungsschwerpunkt liegt dabei auf der zentralen Mittelachse der Elbinsel, in der insbesondere die Verlegung der B4/75 – „Wilhelmsburger Reichsstraße“ – neue Entwicklungspotentiale eröffnet. Auf der Veddel stehen die fortlaufende Qualifizierung des Bestandes und die zukünftige Nutzung der Flächen des ehemaligen Zollamtes im Fokus. Für Harburg werden Potenziale im Binnenhafen für eine Fortsetzung des laufenden Umbaus zu einem urbanen Stadtquartier aufgezeigt, die einen wesentlichen Impuls für die Stadtentwicklung in Harburg darstellen.

Das Planwerk „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013 +“ besteht aus:

- dem Rahmenkonzept für den Gesamttraum „Sprung über die Elbe“ im Maßstab 1:10.000 (Anlage 1) und
- dem zweiteiligen Plan im Maßstab 1:5.000, in dem stadträumliche Zielbilder für einzelne Entwicklungsräume dargestellt sind (Anlage 2) sowie
- den Erläuterungen in den Ziffern 4 „Leitlinien für Hamburgs Sprung über die Elbe“ sowie 5 und 6 „Zielbilder für die Entwicklungsräume“ dieser Drucksache.

Der Drucksache sind zudem in Anlage 3 verkehrliche Funktionspläne (drei Blätter) beigefügt, die sich auf Ziffer 4.8 „Verkehr“ beziehen.

2. Ausgangslage

Die Entwicklung der Elbinseln mit den Stadtteilen Wilhelmsburg und Veddel sowie des Harburger Binnenhafens zu attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten ist eine der wichtigsten stadtentwicklungspolitischen Aufgaben Hamburgs. Mit ihrer zentralen, innenstadtnahen Lage, dem Bezug zum Wasser und der Nähe zu den Landschaftsräumen im Wilhelmsburger Osten und zur Dove-Elbe bieten sie außerordentlich gute Bedingungen für eine Entwicklung vielfältiger Quartiere mit hoher Lagegunst. Im gesamtstädtischen Leitplan zur Stadtentwicklung Hamburg 2030 sind die Elbinseln zusammen mit dem Harburger Binnenhafen dementsprechend als „Entwicklungsraum Sprung über die Elbe“ ausgewiesen; im dazugehörigen Plan „Schwerpunkte der Stadtentwicklung“ sind für diesen Raum die übergeordneten Ziele „Entwicklungsdynamik fördern“ und die „Entwicklung größerer Wohnungsbauprojekte“ formuliert.

Mit der Schubkraft der zahlreichen Projekte, die durch IBA und igs zwischen 2006 und 2013 realisiert wurden, sind auf den Elbinseln und im Har-

burger Binnenhafen sehr gute Voraussetzungen für weitere positive Stadtentwicklungsprozesse geschaffen worden. Zusätzlich hat das Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) mit vielen Projekten zur Verbesserung der Lebensbedingungen in den verschiedenen Quartieren und zur Verbesserung der Perspektiven der Menschen, die dort wohnen und arbeiten, beigetragen. Mit dem Wilhelmsburger Inselpark ist ein rd. 100 ha großer, öffentlicher Park mit vielfältigen Sport- und Freizeitangeboten entstanden. Durch den Ausbau der Rathauswettern und die Schiffbarmachung des Aßmannkanals sind für Wilhelmsburg nicht nur weitere Erholungsräume und eine attraktive Anbindung über den Wasserweg entstanden, sondern es wurden insbesondere auch Standortqualitäten für die Entwicklung neuer Wohnquartiere und somit ein nachhaltiger Baustein zur strukturellen Aufwertung und zum Wahrnehmungswandel der Elbinseln geschaffen. Mit der Aufwertung des Einkaufszentrums am Berta-Kröger-Platz und der Neugestaltung der angrenzenden öffentlichen Freiflächen, dem Neubau des S-Bahnhofs Wilhelmsburg, dem prägnanten Gebäude der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und weiteren Neubauten mit Wohnnutzungen, Büros, Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten an der Neuenfelder Straße ist eine neue Mitte in Wilhelmsburg entstanden.

Im Harburger Binnenhafen wurde mit öffentlichen und privaten Vorhaben im Rahmen der IBA und der bezirklichen Entwicklungskoordination die in Gang gesetzte Entwicklungsdynamik fortgesetzt. Dabei wurde der Binnenhafen zunehmend auch als Wohnstandort attraktiv. Weitere Maßnahmen zur Qualifizierung der öffentlichen Räume und zur Entlastung des zentralen Bereichs des Binnenhafens vom Durchgangsverkehr eröffnen die Chance, die Dynamik und die weitere Entwicklung als gemischt genutztes Quartier mit bedeutendem Wohnungsbauanteil zu befördern. Der Harburger Binnenhafen wird als Impulsgeber für die Stadtentwicklung insbesondere mit Blick auf das Bezirkszentrum Harburg gesehen.

Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße

Durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ergeben sich weitere Entwicklungspotenziale für unterschiedliche Nutzungen, wie z.B. weiteren Wohnungsneubau, die Umstrukturierung von Gewerbearealen zu modernen Arbeitsstättenflächen, die Qualifizierung von Sportflächen und die Neuordnung von Kleingartenflächen zu neuen urbanen Stadtbausteinen.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 26. Juni 2013 (Amtl. Anz. S. 1011) liegt das Baurecht für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75) auf einer Länge von rd. drei Kilometern an die Trasse der Bahn vor. Lärmschutzwände entlang der neuen kombinierten Trasse werden große Bereiche von Wilhelmsburg erheblich von den Lärmimmissionen durch Straße und Bahn entlasten. Mit dem symbolischen ersten Spatenstich am 8. August 2013 haben die Baumaßnahmen für den Lärmschutz an der Bahn begonnen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße wird nach derzeitigem Stand im Jahr 2019 gerechnet.

Landschaftsschutzgebiet „Wilhelmsburger Elbinsel“

Durch Beschluss des Senats im Januar 2014 sind weite Bereiche der Kulturlandschaft und der Grünlandflächen im Wilhelmsburger Osten als Landschaftsschutzgebiet „Wilhelmsburger Elbinsel“ festgesetzt und entsprechend im Landschaftsprogramm dargestellt worden. Damit ist gleichzeitig im Flächennutzungsplan auf eine bauliche Entwicklung im Wilhelmsburger Osten zugunsten von Flächen für die Landwirtschaft verzichtet worden. Der Verlust der hier bisher für Wohnungsbau vorgehaltenen Flächen (rd. 54 ha) soll durch die Aktivierung neuer Wohnungsbau-potentiale in Wilhelmsburg ausgeglichen werden, insbesondere durch Flächenpotenziale im Bereich der zentralen Nord-Südachse, die durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße für die Stadtentwicklung verfügbar werden.

Aufhebung der Freihafenzone

Seit dem 1. Januar 2013 ist das vom Bundestag beschlossene Gesetz über die Aufhebung des Freihafens Hamburg in Kraft. Für die Elbinseln ergeben sich daraus bedeutsame Entwicklungspotenziale: Im Stadtteil Veddel stehen die Flächen des ehemaligen Zollamtes (ca. 11 ha), die derzeit noch innerhalb des Hafengebietes liegen, für neue Nutzungen zur Verfügung. In Wilhelmsburg ist durch den Wegfall des Zollzaunes der bisher unzugängliche Klütjenfelder Hauptdeich am Südufer des Spreehafens als Naherholungsraum für den Stadtteil nutzbar. Durch landschaftsgestalterische Maßnahmen wurden mehrere direkte Verbindungen zwischen der südlich und östlich angrenzenden Wohnbebauung und dem Ufer der tidebeeinflussten Wasserfläche geschaffen. Von der Deichkrone eröffnet sich ein beeindruckender Ausblick auf den Hafen und die Hamburger Stadtsilhouette. Zusammen mit dem Bau eines Fuß- und Radwegs entlang der neuen

Hafenbahnbrücken, der den Rundweg um den Spreehafen an dessen Ostseite komplettiert, ist eine einzigartige „Flaniermeile“ am Wasser entstanden, die sich großer Beliebtheit erfreut.

„Hafenquerspange“ – A26 Ost

Anfang März 2011 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Benehmen mit der obersten Landesplanungsbehörde die sogenannte „Variante Süd 1“ als Linienerführung für die A26 („Hafenquerspange“) bestimmt. Die geplante Trasse verläuft aus dem Hafen kommend im Süden der Elbinsel parallel zur Hohe-Schaar-Straße. Ab der Querung der Georg-Wilhelm-Straße wird die Trasse abgesenkt und unterquert die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße, die Gleisanlagen der Deutschen Bahn und die Kornweide. Hier verläuft die Trasse aus Lärmschutzgründen in Troglage und wird dann über die Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn an die A1 angebunden.

3. Beteiligung

3.1 Offene Planungswerkstätten zum „Zukunftsbild Elbinseln 2013 +“

Unter dem Titel „Zukunftsbild Elbinseln 2013 +“ fanden zwischen Oktober 2012 und März 2013 vier öffentliche Planungswerkstätten statt. Bürger, Verbände, Initiativen, Politik und Verwaltung sowie alle weiteren Planungsinteressierten waren eingeladen, über die zukünftige Entwicklung der Elbinseln zu diskutieren und ihre Ideen in die Planung einzubringen. Neben Hinweisen, Wünschen und Ideen für die Schwerpunkträume zeigten die vier offenen Planungswerkstätten vor allem Handlungsbedarfe auf den gesamten Elbinseln auf. Hauptforderungen der Bürgerinnen und Bürger bezogen sich auf die Erstellung eines Gesamtkonzeptes mit einer integrierten Betrachtung der Elbinseln Wilhelmsburg und der Veddel, die Mitwirkung und Teilhabe aller Bevölkerungsschichten am Planungsprozess und die Einbeziehung von sozialräumlichen Aspekten, wie z.B. Bildung, Beschäftigung, Kunst und Kultur oder ÖPNV.

Auf Basis der Ergebnisse der Planungswerkstätten wurde ein erstes räumliches Zielbild für die Entwicklungsräume in Wilhelmsburg und auf der Veddel entwickelt, das in Form einer „Zwischenbilanz“ am 22. Februar 2013 öffentlich vorgestellt wurde.

Initiativen-Netzwerk Elbinseln

Eine Reihe von Akteuren auf den Elbinseln ist in einem lokalen Initiativen-Netzwerk engagiert. Einige Vertreter haben sich an den Planungs-

werkstätten beteiligt; gleichwohl wurde zum Zeitpunkt der Präsentation der „Zwischenbilanz“ ein breiter aufgestellter, länger andauernder Beteiligungsprozess gefordert. In der Abschlussdokumentation zu den Planungswerkstätten ist daher eine „Erklärung von Mitwirkenden des Initiativen-Netzwerkes Elbinsel zur Planungswerkstatt“ enthalten, die die Durchführung eines selbstgesteuerten, die Bewohnerschaft und alle Interessenslagen von Wilhelmsburg insgesamt erfassenden Prozesses fordert. Die Inhalte der Erklärung bildeten unter Federführung der Stiftung Bürgerhaus Wilhelmsburg die Basis eines Arbeitspapiers für eine „Ko-kreative Entwicklungsplanung für die Elbinseln“. Im Mittelpunkt stand dabei die Forderung nach einer stärker stadtteil- und akteursbezogenen Beteiligung, die vermehrt auch migrantische Mitbürgerinnen und Mitbürger einbezieht und die Lösungen „aus dem Stadtteil heraus“ entwickelt. Deswegen sollte das Verfahren von Akteuren aus dem Stadtteil getragen werden; „externe“ Experten aus der Verwaltung und von anderen Stellen sollten den Prozess beratend begleiten.

3.2 Beteiligungsprozess „Perspektiven! – Miteinander planen für die Elbinseln“

Nach Abschluss der Planungswerkstätten zum „Zukunftsbild Elbinseln 2013 +“ wurde ein Anschlussprozess entwickelt, der die Forderungen des Initiativen-Netzwerkes nach Möglichkeit aufgreifen sollte. Kernpunkte des zwischen dem Bezirksamt Hamburg-Mitte, der BSU und der Stiftung Bürgerhaus Wilhelmsburg abgestimmten Rahmenprojektplans waren die Übertragung der Trägerschaft des Beteiligungsprozesses auf die Stiftung Bürgerhaus Wilhelmsburg, die Steuerung der thematischen Schwerpunktsetzungen durch die lokalen Akteure selbst, die Ausrichtung des Verfahrens auf einen möglichst inklusiven Beteiligungsprozess und klare Verabredungen zum Umgang mit den Ergebnissen. Eine Steuerungsgruppe unter Federführung des Bezirksamtes Hamburg-Mitte koordinierte den Verfahrensverlauf.

Milieuanalyse

Um sich insbesondere dem Ziel einer breiteren gesellschaftlichen Inklusion anzunähern und der Stiftung Bürgerhaus für die Durchführung eines selbstorganisierten Beteiligungsprozesses eine methodenkompetente Beratung zur Seite zu stellen, ist die BSU eine Kooperation mit dem Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. (vhw) eingegangen. So konnten vom vhw entwickelte Analyse- und Kommunikationsverfahren,

die auf dem Modell der sog. „SINUS-Milieus“ (Lebensstilgruppen) beruhen, als methodischer Ansatz zur Aktivierung beteiligungsferner Milieus pilothaft eingesetzt werden. Auf Basis von mikrogeografischen Analysen der Lebensstilgruppen auf den Elbinseln wurden Aktivierungsstrategien und gezielte Kommunikationsmaßnahmen entwickelt und angewandt. Zudem wurden Gruppeninterviews mit Personen aus beteiligungsfernen Milieus durchgeführt.

Die mikrogeografische Milieuanalyse hat wichtige Aufschlüsse zur Struktur der gesellschaftlichen Milieus und deren räumlicher Verteilung auf den Elbinseln geliefert. Die ergänzende Netzwerkanalyse zeigt auf, welche zivilgesellschaftlichen Gruppen stark miteinander vernetzt sind und welche Gruppen bislang wenig in die Diskussionen über die Weiterentwicklung des Stadtteils integriert waren. Die im Verlauf des Verfahrens vom vhw durchgeführten Teilnehmeranalysen zeigen, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus nahezu allen gesellschaftlichen Gruppen kamen und eine breite Verteilung über die Ortsteile der Elbinseln aufweisen.

Themengruppen, Stadtteilgespräche und Veranstaltungen

Im Anschluss an eine öffentliche Auftaktveranstaltung im September 2013 haben insgesamt rund 450 Personen in Arbeitsgruppen zu folgenden Themen gearbeitet: „Wohnperspektiven für die Menschen auf den Elbinseln“, „Bildung“, „Nachbarschaft – Miteinander leben“, „Inklusion“, „Naturschutz, Wasser, Gärten“, „Partizipation und Mitwirkung“, „Verkehr“, „Hier kommt die Veddel“, „Sport – Die Elbinseln bewegen sich“, „Veringerkanal – Transformation eines Raumes“, „Wirtschaft“, „Kultur“, „Lokale Ökonomie, Qualifizierung und Beschäftigung“.

Parallel zur Arbeit der Themengruppen führte der Projektträger zwischen September 2013 und März 2014 aufsuchende „Stadtteilgespräche“ mit insgesamt rund 220 Teilnehmerinnen und Teilnehmern durch. Ein Schwerpunkt lag in der Befragung von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Außerdem wurden ca. 100 Frauen und Männer aus Qualifizierungs- und Integrationskursen sowie verschiedenen sozialen Einrichtungen befragt. Migrantische Milieus wurden insbesondere durch die Befragung von Teilnehmerinnen und Teilnehmern von Integrationskursen und über Gespräche mit Vertretern des Veddeler Moscheevereins erreicht. Die Befragungsergebnisse wurden den Themengruppen als Input für ihre Diskussionen zugeleitet.

Weiterhin wurden neun öffentliche Informationsveranstaltungen mit unterschiedlichen Fachreferenten und Experten durchgeführt, an denen insgesamt über 1.000 Menschen teilgenommen haben.

Abschlussbericht

Am 30. April 2014 fand der Beteiligungsprozess mit der Übergabe der Ergebnisse an Vertreterinnen und Vertreter von BSU und Bezirksamt Hamburg-Mitte seinen vorläufigen Abschluss.

Im Ergebnis hat der Prozess die zunächst primär auf der baulich/räumlichen Ebene formulierten Entwicklungsperspektiven für die Elbinseln um Aussagen zur sozialräumlichen Entwicklung ergänzt. So konnten qualitative Aussagen zu Themenbereichen wie z.B. Wohnen, Inklusion oder Sport sowie zur Stärkung der Selbstorganisation vor Ort gewonnen werden. Dabei ist es gelungen auch zivilgesellschaftliche Teilnetzwerke, die bislang wenig in die Diskussionen um die Stadtteilentwicklung einbezogen waren, wie z.B. Sport- und Freizeitvereine, Menschen mit Behinderung oder Kleingartenvereine, in den Prozess zu integrieren. Auch Bevölkerungsgruppen mit Migrationshintergrund konnten für das Verfahren interessiert und Multiplikatoren eingebunden werden.

Der Abschlussbericht ist jedoch kein Dokument „aus einem Guss“. Den Berichten der einzelnen Themengruppen liegen unterschiedliche Ansätze und Arbeitsformen und zum Teil auch widersprüchliche Ergebnisse zugrunde. Das Ziel, einen Abgleich zwischen sich überschneidenden oder sich widersprechenden Inhalten vorzunehmen und eine finale Meinungsbildung, bzw. Kompromisse, sowohl innerhalb als auch zwischen einzelnen Themengruppen herbeizuführen, konnte nur sehr bedingt erreicht werden. Einige grundlegende Konfliktlinien, die die Elbinseln seit jeher charakterisieren, spiegeln sich auch in den Ergebnissen der Themengruppen wider und stehen sich letztendlich auch im Schlussbericht in ihrer Gegensätzlichkeit gegenüber. So dokumentiert der Bericht eine Fülle von Informationen, gegliedert nach „Defiziten“, „Potenzialen“ und „Lösungsansätzen“, ergänzt um konkrete Vorschläge, die von kurzfristigen Maßnahmen bis hin zu langfristigen Zielen reichen.

Darüber hinaus legen bereits die Titel der Themengruppen nahe, dass die Inhalte – insbesondere aus den sozialräumlichen Themenfeldern – Zuständigkeitsbereiche verschiedener Fachbehörden und der Dienststellen des Bezirksamtes berühren. So kann eine Vielzahl von Anmerkungen und Vorschlägen, u.a. aus den Themengruppen

pen „Inklusion“, „Nachbarschaft – Miteinander leben“, „Partizipation und Mitwirkung“ aber auch „Lokale Ökonomie, Qualifizierung und Beschäftigung“ oder „Bildung“ im Kontext mit dem Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013 +“ der BSU gar nicht, oder nur sehr bedingt, abgebildet werden.

Außerdem beziehen sich die Arbeitsergebnisse in nahezu allen Themengruppen auf unterschiedlichste Maßstabs- und Detailierungsebenen. Eine Verwertung der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses bezogen auf ihre zeitliche Einordnung und im Hinblick auf ein abgestimmtes Verwaltungshandeln, bzw. die vorgegebenen Abläufe zwischen zum Teil unterschiedlichen (Planungs-) Ebenen, kann daher nur perspektivisch und langfristig erfolgen.

Gleichwohl haben sich mehrere Themengruppen, u.a. „Wohnperspektiven“, „Veddel“, und „Veringkanal“, aber auch „Sport“ oder „Wirtschaft“ zu Themen geäußert, die auf der Ebene des Rahmenkonzepts relevant sind. Diese sowohl stadträumlichen als auch sozialräumlichen Aussagen sind an entsprechender Stelle in die Formulierung der Leitlinien (Ziffer 4) bzw. die Beschreibung der Zielbilder für die jeweiligen Entwicklungsräume (Ziffer 5) eingeflossen.

Der Abschlussbericht mit Anhängen ist unter dem folgenden Link im Internet als Download verfügbar: <http://perspektiven-elbinseln.de/erstergebnisbericht-20132014/>.

3.3 Beteiligung im Harburger Binnenhafen

Der dynamische Konversionsprozess im Harburger Binnenhafen wurde durch die Mitwirkung einer Begleitgruppe, die zunächst aus Behördenvertretern und bezirklichen Dienststellen bestand und seit November 2013 für die Öffentlichkeit geöffnet wurde, begleitet. Seitdem stehen in diesem Gremium sieben Plätze für die interessierte Öffentlichkeit aus dem Harburger Binnenhafen zur Verfügung. In dieser vierteljährlich tagenden „Begleitgruppe Harburger Binnenhafen“, an der sich Investoren, Projektentwickler, Bauherren, Bürgerinnen und Bürger, Vereine, Gewerbetreibende sowie Fachbehörden und Kommunalpolitiker beteiligen, werden aktuelle Entwicklungsvorhaben und Konzeptionen vorgestellt und diskutiert. Sitzungen der Begleitgruppe können auch ganz oder teilweise öffentlich stattfinden. Bei der Begleitgruppe handelt es sich nicht um einen offiziellen Ausschuss der Bezirksversammlung. Es nehmen jedoch Vertreterinnen und Vertreter aller Parteien teil und die Begleitgruppe gibt Empfehlungen an den Stadtplanungsausschuss der Be-

zirksversammlung. Weitere Öffentlichkeitsmaßnahmen werden von Seiten des Bezirks Harburg in Zusammenarbeit mit dem Channel Hamburg e.V. durchgeführt. Die Begleitgruppe Harburger Binnenhafen hat dem Rahmenkonzept für den Entwicklungsraum Harburger Binnenhafen im Rahmen ihrer 31. Sitzung am 31. Juli 2014 zugestimmt.

Es wurden Ideen zur Konkretisierung des planerischen Zielbildes diskutiert, die in die Formulierung der Leitlinien (Ziffer 4.2) und die Zielaussagen für den Entwicklungsraum Harburger Binnenhafen (Ziffer 6) eingeflossen sind.

4. Leitlinien für Hamburgs Sprung über die Elbe

Im Folgenden sind übergeordnete Leitlinien für eine integrierte Entwicklung der Elbinseln Veddel und Wilhelmsburg und des Harburger Binnenhafens formuliert.

4.1 Wohnen

Die Hamburger Elbinseln sind eine Kulturlandschaft, die in einem mehr als 500jährigen Eindeichungsprozess durch die Urbarmachung der Tidenauenlandschaft und schließlich durch Hafen-, Industrie- und Stadtentwicklung geschaffen wurde.

Im 20. Jahrhundert ist hier ein urbaner Archipel aus zerteilten Landschaften und zersplitterten Siedlungsräumen ohne eindeutiges Zentrum entstanden, dessen Bild bis heute von großen Verkehrsstrassen und wichtigen Infrastrukturen sowie gewerblichen bzw. hafenbezogenen Nutzungen geprägt ist.

Der Harburger Binnenhafen ist insbesondere durch eine Vielzahl an erhaltenen und genutzten historischen Gewerbebauten, Industriedenkmalern und technischen Bauwerken sowie Kaianlagen und Brücken geprägt. Auf der Harburger Schlossinsel und in der Harburger Schloßstraße liegen einige der ältesten Gebäude Hamburgs. Die Nähe zur Harburger Innenstadt, die günstige verkehrsinfrastrukturelle Lage sowie das durch die Nachbarschaft vielfältiger Nutzungen und die Wasserlagen bedingte Hafenflair machen dabei einen eigenen Reiz und die spezielle Attraktivität des Harburger Binnenhafens aus.

Die qualitative Weiterentwicklung dieser gut erschlossenen Siedlungsflächen zu attraktiven, urbanen, grünen und gemischt genutzten Stadtquartieren – sowohl durch Wohnungsneubau als auch durch Qualifizierung des Bestandes – bleibt daher eine zentrale Aufgabe auf den Elbinseln und im Harburger Binnenhafen.

Im Rahmen der Projekte der IBA konnten bis zum Jahr 2013 an verschiedenen Standorten insgesamt bereits rd. 1.200 Wohneinheiten realisiert werden. Weitere von der IBA sowie im Zuge der bezirklichen Wohnungsbauprogramme identifizierte Wohnungsbaupotenziale können erst nach 2013 realisiert werden. Diese weiteren Potenziale wurden in das Plan- und Zahlenwerk des vorliegenden Rahmenkonzepts aufgenommen.

Bei zurückhaltender Betrachtung wird mittelfristig im Gesamttraum „Sprung über die Elbe“ ein Potential von weiteren ca. 5.000–5.500 neuen Wohneinheiten gesehen. Davon liegen ca. 2.500–3.000 Wohneinheiten im Entwicklungsraum der zentralen Mittelachse der alten Wilhelmsburger Reichsstraße, rd. 1.000 im restlichen Wilhelmsburg, rd. 350 auf der Veddel und rd. 1.300 im Harburger Binnenhafen.

Wohnen und Zusammenleben mit Angeboten „für alle“

In Wilhelmsburg leben derzeit rd. 51.000 Menschen in 15 unterschiedlichen Quartieren. Diese Quartiere entstanden in verschiedenen Zeiträumen mit sehr heterogenen Wohngebietsstrukturen. Das Spektrum reicht von gründerzeitlichem Geschosswohnungsbau im Reiherstiegviertel, Wohnblöcken und Zeilenbauten im westlichen und östlichen Wilhelmsburg, Einzelhäusern in Alt-Kirchdorf und Georgswerder bis hin zu den Wohnhochhäusern in der Großsiedlung Kirchdorf-Süd. Diese sollen zu einem attraktiven integrierten Lebensraum zusammen wachsen. Die vielfältigen Qualitäten der unterschiedlichen Quartiere leisten ihren jeweils spezifischen Beitrag zur Attraktivität des Lebens auf den Elbinseln insgesamt.

Mit rd. 57 % ist der Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund stark überdurchschnittlich (Hamburg: 30 %); ebenso besteht ein überdurchschnittlicher Anteil von Haushalten mit Kindern (rund 23 % gegenüber Hamburg mit 17 %). Der Anteil von Arbeitslosen ist mit 10 % nahezu doppelt so hoch wie im Hamburger Durchschnitt (6 %); die Leistungsempfänger nach SGB II sind mit rd. 24 % mehr als doppelt so stark vertreten wie im Hamburger Durchschnitt (rund 10 %). Von den ca. 22.200 Wohnungen sind 5.650 Sozialwohnungen (25 % – Stand 1. Januar 2014).

Die Schaffung von neuem Wohnraum sollte daher Angebote mit unterschiedlichen Wohnformen und Förderungswegen für alle Bevölkerungsgruppen beinhalten. Hierzu gehört auch die Modernisierung der Bestände. Eine Aufwertung ohne Verdrängung ist das Ziel. Wilhelmsburg als Wohnstandort „für alle“ bedeutet, neue Wohnformen zu

entwickeln und Angebote sowohl im Mietwohnungsbau als auch für Wohneigentum zu schaffen, z.B.:

- Geschosswohnungsbau mit unterschiedlichem Wohnungsmix (auch für größere Familien oder Wohngemeinschaften), Einfamilienhäuser, Reihenhäuser, Doppelhäuser,
- Mietwohnungen, Eigentumswohnungen und genossenschaftliche Eigentumsformen, Wohnungen in Baugemeinschaften,
- Wohnungen für Studierende, für Senioren und Betreutes Wohnen.

Schon jetzt lässt sich feststellen, dass z.B. migrantische Familien verstärkt Wohneigentum bilden. Ebenso hat sich gezeigt, dass es auf den Elbinseln eine große Nachfrage nach nachbarschaftlichen Wohnformen gibt: Ein maßgeblicher Teil der im Rahmen der IBA entstandenen Wohnungen wurde von Baugemeinschaften gebaut. Auch hierfür sollen im Zuge der weiteren Entwicklungen Angebote geschaffen werden.

Sozialer Wohnungsbau

Für das Gebiet Wilhelmsburg gilt bis zum 31. Dezember 2020 eine Freistellung für WoBindG-Wohnungen (Wohnungsbindungsgesetz) in Bezug auf die Einkommensgrenzen. Die Freistellung für Wilhelmsburg erfasst damit alle Wohnungen, für die Fördermittel bis Ende 2002 bewilligt wurden. Insgesamt sind dies rd. 5.200 Wohnungen, von denen bis Ende 2018 rd. 1.100 aus der Bindung fallen (Stand 1. Januar 2014). Für neugebaute Wohnungen, für die Fördermittel ab dem 1. Januar 2003 bewilligt wurden, gilt die Freistellung nicht. Die bestehenden WA-Bindungen für vordringlich Wohnungssuchende sind für die Dauer der Freistellung ausgesetzt. Daher soll auch auf eine Förderung neuer Wohnungen für vordringlich Wohnungssuchende mit zusätzlichen Mitteln der Investitions- und Förderbank (IFB) verzichtet werden.

Anders verhält es sich bei den übrigen Sozialwohnungen. Unter Berücksichtigung des hohen Anteils von Niedrigeinkommensbeziehern und der hohen Anzahl von Sozialwohnungen, für die bis Ende 2018 die Bindungen entfallen, ist der Bau von neuen Sozialwohnungen vorgesehen. Entsprechend den Vereinbarungen im Rahmen des Bündnisses für das Wohnen in Hamburg wird angestrebt, ein Drittel der neuen Wohnungen im sozialen Wohnungsbau zu realisieren. Im Rahmen von Ausschreibungen städtischer Grundstücke werden Angebote i. d. R. besser bewertet, die eine Verlängerung der Bindungszeit von 15 auf 30 Jahre enthalten.

Inklusion

Das Thema der Inklusion wird erst in den weiteren Planungs- und Umsetzungsphasen deutlich hervortreten; dennoch ist es als übergeordnete Leitlinie für die Entwicklung auf den Elbinseln und im Harburger Binnenhafen zu nennen:

Im Hinblick auf die Verfahrensgestaltung und künftige Planungsprozesse sind die entsprechenden Organisationen und Interessenvertretungen, wie z.B. die Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen (LAG), frühzeitig zu beteiligen und in die Verfahren einzubeziehen. Dies bezieht sich in erster Linie auf die Planung neuer Wohnquartiere, aber auch auf öffentliche und kulturelle Einrichtungen sowie die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Dabei sollte ein erweiterter Begriff von „Barrierefreiheit“ zugrunde gelegt werden, der sowohl auf die Überwindung physischer Barrieren (z.B. Rampen statt Treppen), aber auch Barrieren der Sinneswahrnehmungen (z.B. Blindenführstreifen) sowie Barrieren der kognitiven Wahrnehmung (z.B. Hinweise leicht verständlicher Sprache) abzielt.

Der Harburger Binnenhafen als Wohnstandort

Neben seiner wirtschaftlichen Dynamik zeichnen den Harburger Binnenhafen vor allem die vielen Uferflächen und eine Mischung aus moderner und denkmalgeschützter Architektur aus; so ist er mittlerweile auch zu einem attraktiven Wohnort mit positivem Image geworden. Dazu hat auch die Entwicklungsdynamik der Internationalen Bauausstellung beigetragen. Hamburg hat Bereiche des Harburger Binnenhafens und der Schlossinsel innerhalb des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung als Stadtumbaugebiet bzw. Fördergebiet des Städtebaulichen Denkmalschutzes festgelegt und unterstützt die Entwicklung auch über das IBA Präsentationsjahr 2013 hinaus. Ziel der Entwicklung ist es, den bereits etablierten Bürostandort mit Wohnnutzung und wohnungsnaher Infrastruktur so zu ergänzen, dass ein lebendiges, Nutzungsgemischtes Quartier entsteht und das Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe als Qualität verstanden wird. Dabei profitiert der Standort von seiner Nähe zur Harburger Innenstadt wie auch von der guten Anbindung an den Norden Hamburgs. In Zukunft soll die weitere Entwicklung als gemischt genutzter Stadtteil insbesondere im östlichen Binnenhafen fortgesetzt werden.

Wichtigste Nachfragegruppen des Binnenhafens sind Haushalte, die eine innerstädtische Lage bzw. die gute Erreichbarkeit vielfältiger Angebote bevorzugen. Dabei zeigen auch Familien eine

stärkere Präferenz zum Verbleib in zentralen urbanen Wohnlagen. Durch die Bereitstellung eines familienfreundlichen und studierendenbezogenen Wohnungsangebotes soll diese Entwicklung auch zukünftig befördert werden. Die bereits vorhandenen drei Kitas sind eine gute Voraussetzung für die Fortsetzung dieser Entwicklung. Eine weitere Voraussetzung ist jedoch eine gute Erreichbarkeit von Schulen, eine bessere Verknüpfung zur Harburger Innenstadt mit ihrem Versorgungsangebot sowie die Verlagerung des Schwerlastverkehrs und eine angemessene ÖPNV-Anbindung. Die Entwicklung weiterer attraktiver Wohnungsbauprojekte im Harburger Binnenhafen birgt ein großes Potenzial für die gesamtstädtische Wohnungsmarktentwicklung. Die vorhandene Öffentlichkeitsarbeit der verschiedenen Akteure im Harburger Binnenhafen hat bereits die Attraktivität als Wohnstandort deutlich gemacht und zunehmende Nachfrage hervorgerufen.

Das Liegeflächenkonzept für den Harburger Binnenhafen sieht grundsätzlich auch die Möglichkeit des Wohnens auf dem Wasser im Gebiet westlich der Harburger Hafenschleuse vor, wenn landseitig Ver- und Entsorgungsanschlüsse zur Verfügung stehen.

4.2 Kulturlandschaft, Natur, Freiraum und Erholung

Die landschaftliche Identität der Elbinseln ist geprägt durch ihre Lage und Entwicklungsgeschichte im Stromspaltungsgebiet der Elbe. Charakteristisch für Wilhelmsburg sind die zahlreichen im Zuge der Eindeichungen zu Entwässerungsgräben (Wettern) umgestalteten alten Elbarme und Priele und die zahlreichen Gewässerflächen der Bracks. Im Osten von Wilhelmsburg ist der typische Charakter einer vom Wasser durchdrungenen Insel noch in Teilen der Kultur- und Naturlandschaft erlebbar, während die Gewässerlandschaft im Westen im Wesentlichen durch Industriekanäle geprägt ist. Von besonderer landschaftsräumlicher Bedeutung ist die Wilhelmsburger Dove-Elbe/Ernst-August-Kanal als einzig verbliebene querende Gewässerverbindung der Insel zwischen Reiherstieg im Westen und der Norderelbe im Osten. Entlang dieser Gewässerachse lässt sich die landschafts- und freiräumliche Gliederung Wilhelmsburg ablesen: Vom hafengeprägten Raum am Reiherstieg, über den städtisch geprägten Raum des nördlichen Reiherstiegviertels, dem von Einfamilienhäusern und Kleingartenanlagen geprägten Raum in Kirchdorf zum Kulturlandschaftsraum Wilhelmsburg bis zur naturnahen Landschaft an der Rhee und der Tideelbe in Kreetsand.

Die tidebeeinflussten Auenlandschaften entlang der Norder- und Süderelbe und die weiträumige Kulturlandschaft der Marsch mit Grünlandflächen im Wilhelmsburger Osten besitzen eine herausragende Funktion für den Natur- und Artenschutz und sind auch als Erholungslandschaft von gesamtstädtischer Bedeutung.

Im Zuge der weiteren Entwicklung sind diese, die Identität Wilhelmsburgs prägenden landschaftlichen Freiräume und Wasserlagen wie der Spreehafen, der Gewässerraum der Wilhelmsburger Dove-Elbe, die Kanäle und der Landschaftsraum des Wilhelmsburger Ostens in ihren Qualitäten und Funktionen zu sichern und als Räume für Naherholung, Naturerleben und Freizeit weiter zu entwickeln. Landwirtschaft und Gartenbau sollen auch in Zukunft die Kulturlandschaft im Wilhelmsburger Osten prägen. Die Wilhelmsburger Dove-Elbe/Ernst-August-Kanal erhält durch den neuen Dove-Park und das Sportzentrum am Nordufer neue Qualitäten und wird über die Freiraumachse entlang des Aßmannkanals und der Rathauswetter mit Wilhelmsburg Mitte verbunden. Hier ist die Vernetzung und Erschließung der Gewässerläufe für Erholung und Freizeitnutzung ein wichtiger Baustein zur Herausbildung einer eigenständigen Identität im Zusammenhang mit der weiteren städtebaulichen Entwicklung. Dabei sollen die in weiten Teilen naturnah gestalteten Uferzonen des Ernst-August-Kanals/Dove-Elbe und des Aßmann-Kanals geschützt und entwickelt werden. Vor diesem Hintergrund sollten Hausboote, die im Beteiligungsprozess angeregt wurden, an dieser Stelle nicht angesiedelt werden.

Deichbauwerke, die die Elbinseln ringförmig umschließen, sind ein weiteres charakteristisches Merkmal der Elbinseln. Vor dem Hintergrund neu festgelegter Bemessungswasserstände müssen die öffentlichen Hochwasserschutzanlagen Hamburgs, und damit auch die Ringdeiche der Elbinseln, sukzessive erhöht werden. Die für 2016 vorgesehenen Deicherhöhungen am Spreehafen und an den Elbbrücken auf der Veddel bieten die Möglichkeit, neben ingenieurtechnischen Aspekten auch stadträumliche und freiraumplanerische Belange zu integrieren. Die Maßnahmen sind ein erster Baustein zur Umsetzung des Konzepts „Deichpark Elbinsel“, welches die Deiche zugleich als Infrastruktur für Hochwasserschutz, Landschaft, öffentlichen Raum und linearen Park an der Elbe begreift.

Wilhelmsburger Inselpark

Der Wilhelmsburger Inselpark ist die Ergänzung von Hamburgs Park- und Grünanlagennetz inner-

halb des 2. Grünen Rings im Planungsraum Sprung über die Elbe. Auf einer Fläche von rd. 100 ha, die durch dichten Gehölzbestand, vorhandene Gewässer und Dauerkleingärten geprägt war, ist ein neuer großer Park im Zentrum der Elbinseln geschaffen worden, der zur Aufwertung der Neuen Mitte Wilhelmsburg als neuer Wohn- und Arbeitsstandort beiträgt. Nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße kann das Band der alten Trasse als Parkanlage neu hergestellt werden, um die beiden Teile des Parks zu einem ganzheitlichen Wilhelmsburger Inselpark zusammenzuführen.

Dem im Beteiligungsprozess geäußerten Wunsch nach freizugänglichen Sport- und Bewegungsräumen wird mit der Fertigstellung des Wilhelmsburger Inselparks Rechnung getragen.

Nach Westen wurde über eine Grünachse eine Freiraumverbindung vom Wilhelmsburger Inselpark an das im Hafennutzungsgebiet gelegene Gewässer „Reiherstieg“ mit dem dortigen Uferpark hergestellt. Diese Grünachse bietet eine von mehreren Möglichkeiten, durch Freiraumqualität den Bezug zum Elbgewässer auch im Westen der Elbinseln zu erleben. Ein Ziel im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung ist, an einigen ausgewählten, unter Berücksichtigung der hafentechnischen Belange geeigneten Orten weitere freiraumgeprägte Anbindungen an das Gewässer „Reiherstieg“ zu schaffen.

Freizeitrundkurs „LOOP“

Mit der ersten Ausbaustufe des Freizeitrundkurs „LOOP“ ist ein zusätzliches, multifunktionales und barrierefreies Alltags- und Freizeitwegesystem für Radfahrer, Skater, Läufer und Fußgänger entstanden, das wichtige Verbindungen im Stadtteil und durch den Inselpark herstellt. Das Gesamtkonzept sieht eine Strecke von ca. 30 Kilometern und eine einheitliche Breite von rd. 4 Metern vor. Sie verläuft vom S-Bahnhof Veddel zur Bunthäuser Spitze, am Naturschutzgebiet Heuckenlock vorbei, durch den Wilhelmsburger Inselpark und zum S-Bahnhof Veddel zurück. Ziel ist die sukzessive Realisierung dieser Gesamtstrecke.

Kleingärten

In Wilhelmsburg sind 23 Kleingartenvereine ansässig mit rd. 3.000 vereinsgebundenen Parzellen. Die bewirtschaftete Fläche beträgt ca. 100 ha. Größere zusammenhängende Kleingartengebiete befinden sich in Georgswerder entlang der Wilhelmsburger Dove-Elbe sowie im Bereich der zentralen Entwicklungsachse als integrierter Be-

standteil des Wilhelmsburger Inselparks und in nördlicher Fortsetzung am Aßmannkanal. Sie erfüllen als Ergänzung des städtischen Grünsystems eine Erholungsfunktion durch private Freiraumnutzung und Bereitstellung öffentlicher grüner Wegeverbindungen.

Im Entwicklungsraum der zentralen Achse liegen vier Kleingartenvereine mit einer Gesamtzahl von 253 Parzellen. Für den im Rahmenkonzept vorgesehenen neuen Wohnungsbau in diesem Bereich werden Teile der Kleingartenanlagen überplant, die jedoch zu einem großen Teil durch Neuanlagen vor Ort ersetzt werden sollen. Im Ergebnis werden bis zu 50 Parzellen nicht in der zentralen Entwicklungssachse untergebracht werden können. Die Bedeutung Wilhelmsburgs als wichtiger Standort für Kleingärten soll jedoch auch künftig erhalten bleiben; daher sollen für diese Kleingärten, die im Zusammenhang mit der Entwicklung von Wohnungsbau überplant werden müssen, ortsnah in Wilhelmsburg Flächen für neue Anlagen bereitgestellt werden. Auf den hierfür vorgesehenen Flächen nördlich und südlich der Kornweide kann der Bedarf vollständig abgedeckt werden.

Sportanlagen

Auf den Elbinseln gibt es neun öffentliche Sportanlagen mit einer Gesamtfläche von rd. 24 ha, die unterschiedlich stark ausgelastet sind. Das Rahmenkonzept sieht eine Konzentration auf drei Sportzentren vor: „Nord“ (an der Schlenzigstraße), „Mitte“ (an der Dratelnstraße) und „Süd“ (am Karl-Arnold-Ring in Kirchdorf).

Die Entwicklung der Konzeption der drei Sportzentren wurde aus dem Beteiligungsprozess heraus entwickelt. Der im Rahmen des Beteiligungsprozesses vorgeschlagene flächenmäßige Ausbau ist lediglich beim zukünftigen Sportzentrum „Nord“ darstellbar. Insbesondere im Bereich der Dratelnstraße kann über die Konsolidierung des bestehenden Leistungszentrums hinaus auch mit Blick auf die städtebauliche Weiterentwicklung von Wilhelmsburg Mitte keine weitere räumliche Ausdehnung erfolgen. Die quantitativen und qualitativen Anforderungen an die genannten Sportzentren wie auch an die übrigen öffentlichen Sportplätze werden in Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte bewertet und definiert. Im weiteren Dialog soll mit den Akteuren vor Ort schrittweise ein Sportstätten-Entwicklungskonzept mit langfristiger Perspektive für die gesamte Elbinsel erstellt werden.

Harburger Binnenhafen

Der Harburger Binnenhafen ist geprägt durch neue Formen des Nebeneinanders von Arbeits-

stätten und Wohn- und Freizeitnutzungen am Wasser. Das Freiraumsystem des Harburger Binnenhafens mit seinen Straßen und Plätzen, Kanälen und Wasserbecken, Promenaden und Parkanlagen soll die vielfältige Geschichte des Ortes transportieren und das besondere Milieu und Flair als Harburger Hafengebiet würdigen. Die Zugänglichkeit der Wasserlagen mittels öffentlicher oder öffentlich nutzbarer Räume am Wasser und die denkmalgerechte Transformation von ehemaligen Hafenumflächen zu Aufenthaltsorten mit hoher Authentizität stellen dabei einen Schwerpunkt dar. Zugleich wird mit der Neugestaltung von Kanalplatz und Lotseplatz und deren Verbindung durch eine neue Brücke über den Lotsekanal ein zentraler urbaner Ort geschaffen, der die historische Verbindung zwischen der Harburger Innenstadt und der Schlossinsel wieder herstellt.

Der neue Park auf der Schlossinsel ist ein zentraler Bestandteil des Freiraumsystems für den Harburger Binnenhafen. Dabei werden Sichtbezüge zu den Wasserlagen aufgenommen und Sichtachsen auf den erhaltenen Schlossflügel betont. Zugleich fügt sich der Freiraum in die in Teilen weiterhin gewerblich geprägte Umgebung ein. Der Park hebt sich erkennbar von den übrigen Freiräumen im Binnenhafen ab, stellt die Zugänglichkeit zu den Wasserlagen her und schafft Angebote, die in den übrigen Freiräumen im Binnenhafen nicht möglich oder sinnvoll erscheinen.

Eine Verbesserung der Anbindung des Binnenhafens an die Süderelbe kann einen weiteren Beitrag zur Vernetzung der Grün- und Freiräume und Erlebbarkeit der Wasserlage leisten. Mit der Ansiedlung zusätzlichen Wohnungsbaus im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs am Schellerdamm/Veritaskai/Karnapp/Östlicher Bahnhofskanal soll durch ein Netz von Freiflächen unter Einbeziehung des Östlichen Bahnhofskanals die Freiraumqualität gestärkt werden. Diese neuen Grün- und Freiräume könnten zugleich Ausgangspunkt für eine verbesserte Anbindung an die Harburger Innenstadt sein.

4.3 Gewerbeentwicklung und Schnittstellen zum Hafen

Die Elbinseln und der Harburger Binnenhafen sind und bleiben ein wichtiger Arbeitsstätten-Standort, insbesondere an ihren nordöstlichen und westlichen Rändern, wo auch künftig Hafenum-, Industrie- und Gewerbenutzungen überwiegen. Die Leitlinie, gewerbliche Nutzungen in diesen Räumen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Hafengebietes zu schützen und weiterzuent-

wickeln, deckt sich mit den Forderungen der lokalen Gewerbetreibenden im Beteiligungsprozess.

Stadt und Hafen

Der Hamburger Hafen hat übergeordnete Bedeutung für Nordeuropa und ist ein zentraler Wirtschaftsmotor für die Metropolregion. Dieser besonderen Bedeutung des Hafens ist bei der Entwicklung der Elbinseln Rechnung zu tragen.

Zahlreiche Flächen auf der Veddel und in Wilhelmsburg gehören zum Hafengebiet und unterliegen damit dem Hafenenwicklungsgesetz. Ein integriertes Zukunftsszenario sollte die großen Chancen der engen Verflechtung von Hafen- und Stadtentwicklung auf den Elbinseln im beiderseitigen Interesse nutzen: Der Hafen bietet nicht nur Raum für Containerumschlag, Werftanlagen und andere hafenbezogene Service-Betriebe. Er ist auch Hamburgs größtes Industriegebiet mit global agierenden Unternehmen und den damit verbundenen Arbeitsplätzen. Gleichzeitig haben einige durch IBA und igs angestoßene und von der HPA konstruktiv und engagiert begleitete Projekte auch Chancen im Hinblick auf eine kleinteilige hafenwirtschaftlich verträgliche Öffnung des Hafens für Touristen und Interessierte eröffnet.

Die Forderungen und Ideen aus dem Beteiligungsprozess, bezogen auf die Schnittstelle zwischen Stadt und Hafen, reichen von einer Stärkung und einem Ausbau der bestehenden Gewerbebetriebe (aus Sicht der lokalen Wirtschaft), über die Ausbildung von qualifizierten „Pufferzonen“ (z.B. in Form eines gemischt genutzten „Kulturkanals“ am Veringkanal) bis hin zu einer langfristigen Neuordnung mit weitreichenden Entlassungen von Flächen aus dem Hafengebiet und Wohnungsbau am Ufer des Reiherstiegs.

Wichtige Hafen-, Produktions- und Arbeitsstättenstandorte von gesamtstädtischer Bedeutung liegen im Westen der Elbinsel. Aus diesem Grund respektiert das Rahmenkonzept die Grenze des Hafengebietes und erhält mit Blick auf erforder-

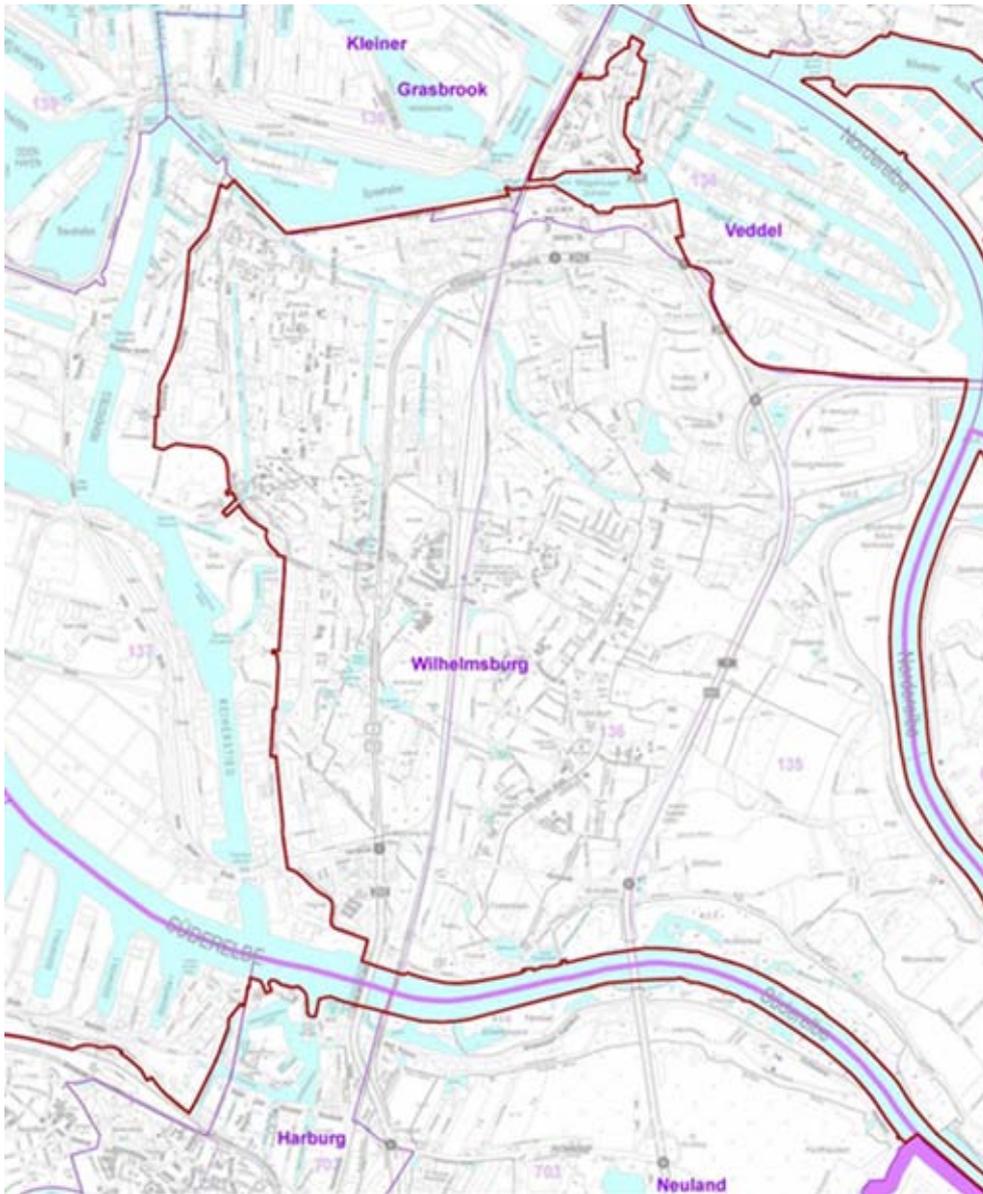
liche Sicherheitsabstände zudem Industrie- und Gewerbenutzungen im Bereich der Industriestraße und westlich der Georg-Wilhelm-Straße.

Die Chancen für eine städtebauliche Qualifizierung des Übergangs zwischen Stadt und Hafen durch innovative Gewerbegebiete mit urbaner Dichte müssen jedoch im Rahmen der Entwicklung von Stadt und Hafen konkret genutzt werden. Dafür ist es wichtig, bei anstehenden Flächenvergaben mit den zukünftigen Nutzern über die Umsetzung der städtebaulichen Ziele (Gestaltung der Schnittstelle zwischen Hafengebiet und Stadt unter Beachtung von Immissionsschutz, Restriktionen aus dem Hafenenwicklungsgesetz, Abstände zur Hafenindustrie) zu verhandeln und unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange die Ergebnisse im Rahmen der Grundstücksvergabe verbindlich zu fixieren.

Es sind verträgliche Übergänge zu gestalten, die einen wirtschaftlich erfolgreichen Fortbestand und eine Entwicklung der Betriebe ermöglichen und gleichzeitig mit einer nachhaltigen Quartiersentwicklung in Wilhelmsburg zu vereinbaren sind. Hierzu gehört auch die Sicherung von öffentlichen Grünverbindungen aus dem Stadtteil Wilhelmsburg an das Ufer des Reiherstiegs, die – ähnlich wie am Reiherstiegnie bereits erfolgt – das Ufer des Reiherstiegs punktuell erschließen. Ein vergleichbarer Kompromiss kann gegebenenfalls auch am Südufer des Spreehafens gefunden werden.

Jegliche Wohnformen, wie z.B. Hausboote, sind im Hafengebiet nicht umsetzbar. Dennoch sollte der Erhalt bzw. Ausbau der Liegeflächen für Gewerbelieger in geeigneten Gewässern innerhalb des Hafengebietes – z.B. am Südufer des Spreehafens oder im Muggenburger Zollhafen – unterstützt werden.

Darüber hinaus wird HPA wie im „Masterplan Radverkehr“ beschrieben das Radwegenetz im Hafen weiter sukzessive ausbauen und verbessern.



Hafengebietsgrenze (Ausschnitt), Stand Juni 2014

Umgang mit Immissionen in der Stadtentwicklung

Im Hinblick auf die Entwicklung der benachbarten Stadtteile müssen Konflikte zwischen Gewerbe- und Industrienutzungen und Wohnen durch städtebauliche, immissionsschutztechnische und planungsrechtliche Mittel gelöst werden. Das Emissionsverhalten bestehender Betriebe ist bei der Planung und Entwicklung von Gebieten frühzeitig zu berücksichtigen. So sind Achtungsabstände von Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung, der Betrieb von Anlagen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) oder die Lage-

rung von Stoffen, die der Störfallverordnung unterliegen, wichtige Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung.

Das Bezirksamt Hamburg-Mitte wird im Rahmen nachfolgender Planverfahren neben der Ermittlung angemessener Abstände mit Blick auf beabsichtigte, aber auch bereits vorhandene Wohnbebauung gemeinsam mit der BSU in Gesprächen mit benachbarten Störfallbetrieben nach Wegen suchen, um das Gefährdungspotenzial zu mindern, ohne dass es zu Einschränkungen für die Gewerbe- und Industriebetriebe kommt.

Auch Belange der Luftreinhaltung sind frühzeitig zu berücksichtigen. Bei konkreten Planungen sind mögliche Vorbelastungen mit Luftschadstoffen zu prüfen. Eine Verschlechterung der Luftqualität durch die Entwicklungen ist zu vermeiden.

Auf Grund der Gemengelagen werden für weite Teile Wilhelmsburgs die Werte der Geruchsimmisionsrichtlinie (GIRL) überschritten. Die Neuausweisung von Wohn- und Kerngebieten an diesen Standorten ändert an diesen Gemengelagen im Grunde nichts. Mittel- bis langfristig wird jedoch vonseiten der zuständigen Behörden in Abstimmung mit den betreffenden Betrieben eine Verbesserung der Geruchssituation für Wilhelmsburg angestrebt.

Industrie- und Gewerbeentwicklung in Wilhelmsburg

Die Gewerbestandorte in Wilhelmsburg konzentrieren sich auf sechs großräumliche Gebiete:

- Die Industrie- und Gewerbeflächen im nördlichen Reiherstieg/Industriestraße werden überwiegend ihrer Ausweisung entsprechend genutzt: Hier befindet sich ein Industriebetrieb, der Öle und Fette herstellt, zahlreiche Betriebe mit Hafenbezug (Speditionen, Container-Verleih, darunter auch ein Störfallbetrieb) und mehrere Betriebe, die zur Kfz-Branche gehören. Die gute Anbindung an den Hafen und das Erschließungsnetz sind hier wichtige Standortfaktoren.

Entlang des Veringkanals ist die Nachbarschaft von Wohnen und Arbeiten direkt ablesbar. Logistik bzw. Produktion auf den Industrie- und Gewerbeflächen auf der Westseite sind eng verknüpft mit dem Hafen. An der südlichen Industriestraße befinden sich u.a. die Nordischen Ölwerke Carroux, die mit ihren Geruchsemissionen die benachbarten Quartiere auch belasten. Auf der Ostseite des Veringkanals bilden kleinteilige gewerbliche Nutzungen und Handwerk die Schnittstelle zu den angrenzenden Wohngebieten des Reiherstiegviertels. Mit der schrittweisen Umnutzung ehemaliger Gewerbeflächen wurde der Veringkanal in den letzten Jahren durch Grünflächen, Kultur- und Versorgungsangebote bereits an einzelnen Orten für den Stadtteil zugänglich. Insbesondere im nördlichen Teil des Gebiets haben sich auf Brachflächen verschiedene kulturelle und gastronomische Nutzungen angesiedelt (Honigfabrik, Tonne). In jüngster Zeit entwickelt sich weiteres Kreativgewerbe verstärkt auf der

Ostseite des Kanals, z.B. mit dem Kunst- und Kreativzentrum „Atelierhaus 23“.

- Südlich des Reiherstiegnies schließen sich auf der Westseite der Georg-Wilhelm-Straße weitere Industrie- und Gewerbeflächen mit den Standorten an der Schmidts Breite und dem Pollhornbogen an. Auf Grund der direkten Hafennähe ergibt sich hier ebenfalls ein hoher Anteil an Speditionsbetrieben, gefolgt von Betrieben, die der Kfz-Branche zuzurechnen sind. Das Industriegebiet Pollhornbogen wird durch einen Großbetrieb für Baumaschinen und Industriekranhandel und -vermietung geprägt, der zusätzlich ein weiteres Grundstück an der Georg-Wilhelm-Straße nutzt. Daneben gibt es unbebaute Deponieflächen.
 - Das Industrie- und Gewerbegebiet Stenzelring im Norden Wilhelmsburgs wurde erst in den 70er Jahren entwickelt. Ein Branchenmix von Speditionen und Lagerhausgesellschaften sowie Spezialanbietern, wie z.B. Werftzulieferer und eine Zollagentur, aber auch Betriebe der Kfz-Branche, des Handwerks, der Lebensmittelindustrie, Produktionsbetriebe aus Chemie und Technik sowie Handelsgesellschaften, prägt dieses vielfältige Gewerbegebiet. Das Gebiet kann auf der Westseite der Schlenzigstraße arrondiert werden.
 - Im Nord-Osten von Wilhelmsburg befindet sich das Gewerbegebiet Georgswerder Bogen, an das im Norden ebenfalls das Hafengebiet angrenzt. Der Branchenmix entspricht der Hafennähe: hafenaффines Gewerbe (z.B. Schiffsausrüster, Schiffsmaschinenbau, Speditionen, Lagerhäuser). Im südlichen Teil ist das Gebiet mit einer Profilierung für LKW-Stellplätze und Speditionen festgesetzt. Hier befindet sich Gewerbe, das der Kfz-Branche zuzurechnen ist (z.B. Tankstelle mit Autohof, Reifenhandel). Ergänzt wird die Mischung durch Betriebe aus der Touristik-Branche, Speditionen und Lagerhaltung sowie Baugewerbe. Trotz der versteckt wirkenden Lage ist das Gewerbegebiet verkehrlich gut an die Bundesautobahn angeschlossen und nachgefragt.
- In Georgswerder soll auf der Südseite der A252 an der Fiskalischen Straße ein weiteres Gewerbegebiet entstehen, das für Handwerks- und Kleingewerbebetriebe vorgehalten werden soll.
- Weiter östlich sind die Flächen des neu erschlossenen Industrie- und Gewerbegebietes Obergeorgswerder insbesondere für Logistikfirmen, die im Rahmen der Wirtschaftsförderung angesiedelt werden sollen, vorgesehen.

Etwa die Hälfte der Flächen ist bereits mit Logistikbetrieben besetzt.

- Zentral auf der Elbinsel liegt das Gewerbegebiet Jaffestraße/Rubbertstraße. Es weist unterschiedlichste Nutzungen und Baustrukturen auf: Lagerbetriebe, Speditionen und Baustoffunternehmen nutzen die Nähe zum Hafen. In der Jaffestraße finden sich Kunststoffproduktions- und Stahlbaubetriebe neben den alten Industriegebäuden des „Puhsthofes“, die zu einem Gewerbehof umgenutzt wurden. Auf der Westseite der Jaffestraße befinden sich vereinzelt untergenutzte Gewerbegrundstücke. Das große, erheblich störende Containerlager auf FHH-eigenen Flächen im nördlichen Teil des Gebietes wurde aus der Jaffestraße in den Hafen verlagert.

Umstrukturierung von Gewerbeflächen in Wilhelmsburg

Vor dem Hintergrund der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse ergeben sich neue Standortbedingungen für die Gewerbeflächen im Bereich der zentralen Mittelachse der Elbinsel. Während das Gewerbe an der Rubbertstraße einen sinnvollen Puffer zur verlegten Straße und zur Bahnlinie darstellt und deshalb langfristig weiter zu entwickeln ist, wird im Bereich Jaffestraße eine schrittweise Entwicklung hin zu einem verdichteten, zukunftsorientierten Standort für wohnverträgliches technologie- und wissensorientiertes Gewerbe sowie Dienstleistungen in der Nachbarschaft zu neuen Wohnquartieren verfolgt.

Betriebsverlagerungen werden nur in Erwägung gezogen, wenn zuvor die vorhandenen planerischen Mittel zur Konfliktbewältigung ausgeschöpft wurden. Dabei sollen notwendige Verlagerungen möglichst ortsnahe erfolgen.

Umstrukturierung von Gewerbeflächen im Harburger Binnenhafen

Das Entwicklungsgebiet Östlicher Harburger Binnenhafen ist historisch von gewerblichen Nutzungen geprägt. Im Bereich des östlichen Binnenhafens bestehen jedoch Entwicklungspotenziale im Sinne eines gemischt genutzten Quartiers. Die Bebauungsplanverfahren zur Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzungen im Bereich der Vorhaben „Neuländer Quarree“ und „Eco City“ befinden sich aktuell bereits im Verfahren. Voraussetzung für eine entsprechende Entwicklung im Bereich des Handelshofs an der Nartenstraße ist die Verlagerung der derzeitigen Nutzung auf eine geeignete Gewerbefläche und die Schaffung von neuem Planrecht.

Profilierung des Harburger Binnenhafens als Standort für Forschung und Entwicklung

Der Harburger Binnenhafen ist ein gutes Beispiel für die Entwicklung eines urbanen Stadtquartiers mit vielfältigen Nutzungen im Übergangsbereich zwischen Stadt und Hafen. Der Strukturwandel führte hier wie an keinem anderen Ort in Hamburg zu einem neuen Leitbild, in dem sich Hafen- und Gewerbenutzungen sowie Wissenschaft, Forschung und zunehmend auch Wohnen auf engstem Raum in ungewohnter Nachbarschaft befinden. Auf industriellen Brachflächen entstanden unter Einbeziehung alten Gebäudebestandes moderne Bürogebäude für technologieorientierte Unternehmen.

Diese Entwicklung soll fortgeführt werden. Zurzeit wird vom Bezirk Harburg in Kooperation mit der BWVI und Unterstützung der TUHH sowie weiterer Harburger Partner eine Dachmarke zur verstärkten Vermarktung der Harburger Technologiestandorte vorbereitet. Der Harburger Binnenhafen ist mit seinen attraktiven Wasserlagen geeignet, ein Standort im geplanten Netz der Forschungs- und Innovationsparks zu werden. Die Hamburger Forschungsinfrastruktur soll gefördert und weiter entwickelt werden. Dies bezieht sich insbesondere auf die anwendungsorientierten Forschungseinrichtungen und auf die Entwicklung von Forschungs-, Kooperations- und Hochschulausgründungen. Für innovative Existenzgründer sollen in diesem Umfeld Gewerbeflächen geschaffen werden. Unter dem Dach der Forschungs- und Innovations-Allianz Hamburg wurde das Forschungs- und Innovations-Park-Projekt (F&I-Park) mit dem Ziel gestartet, in Hamburg ein Netz von F&I-Parks zu etablieren. Eine solche Einrichtung setzt sich im Idealfall aus den Bestandteilen Inkubator, Technologiezentrum und Gewerbeflächen zusammen. Im Rahmen des Projekts sollen gesamtstädtisch geeignete Betreiber-, Finanzierungs- und Vermarktungsmodelle entwickelt werden. Der Harburger Binnenhafen entspricht dem Typ II (Standorte für wissensorientiertes Gewerbe) der Hamburger Standorttypologie für Gewerbeflächennachfrage und bietet hierfür ein erhebliches Potenzial. So entsteht mit dem Vorhaben „InnovationCampus for Green Technologies“ (ICGT) in direkter Nähe zur TuTech Innovation GmbH an der Harburger Schloßstraße ein neues Anwendungs- und Gründerzentrum für den Bereich Grüne Technologien. Hiermit soll das Potential an Existenzgründungen aus der Wissenschaft in den Bereichen anwendungsorientierte Forschung in Zukunft besser erschlossen und genutzt werden.

Ein weiterer Technologiestandort kann im östlichen Harburger Binnenhafen im Süden des Quartiers Harburger Brücken in Nachbarschaft zur Harburger Innenstadt entwickelt werden.

Ein weiterer Themenschwerpunkt ist im Bereich Luftfahrt zu sehen. Für einen Gewerbe- und Technologiepark zum Thema „Luftfahrt“ kommen Flächen an der Schlachthofstraße unmittelbar östlich des Harburger Binnenhafens in Frage.

Im Rahmen des Themenschwerpunkts Logistik ist der Neubau eines Gebäudes für das expandierende Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) im Harburger Binnenhafen eine attraktive Option. Das CML ist zurzeit in den Räumen der Technischen Universität Hamburg-Harburg untergebracht. Ein weiteres Wachstum ist auf dem Campus nicht möglich. Um ein weiteres Wachstum dieser anwendungsorientierten Forschungseinrichtung in Harburg zu ermöglichen, werden Senat und Fraunhofer Gesellschaft die Möglichkeiten für einen Neubau prüfen.

4.4 Urbane Zentren und Nahversorgung

Das herausragende Zentrum in zentraler Lage und mit sehr guter Erreichbarkeit ist die Wilhelmsburger Mitte zusammen mit dem Berta-Kröger-Platz (Stadtteilzentrum C1). Das Einzelhandelsangebot wurde im Laufe der letzten Jahre umfassend modernisiert und deutlich erweitert. Zusätzlich zu dem bestehenden SB-Warenhaus „Marktkauf“ ist mit dem „Luna-Center“ ein modernes Shopping-Center mit ca. 50 weiteren Geschäften sowie Arztpraxen und einer Kindertagesstätte entstanden. Neben Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungsangeboten, Gastronomie und medizinischer Versorgung (u.a. im neu geschaffenen Gesundheitszentrum mit Ärztehaus und Apotheke an der Neuenfelder Straße) ist das Stadtteilzentrum schon heute durch eine Vielfalt an Nutzungen gekennzeichnet. Der attraktiv gestaltete öffentliche Raum macht Wilhelmsburg Mitte zu einem neuen Treffpunkt für alle Bevölkerungsgruppen. Der zweimal wöchentlich stattfindende Markt auf dem Berta-Kröger-Platz bildet hier einen weiteren Anziehungspunkt. Das Stadtteilzentrum soll schrittweise in Richtung Westen entlang der Neuenfelder Straße/Mengestraße, unter Einbeziehung des Rathauses und des Bürgerhauses Wilhelmsburg bis zur Georg-Wilhelm-Straße erweitert und zu einer urbanen Mitte der Elbinseln weiterentwickelt werden. Die Ansiedlung des Bürokomplexes für die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt mit rd. 1.400 Beschäftigten hat hierzu einen sichtbaren Beitrag

geleistet. Bei der Weiterentwicklung des Wilhelmsburger Stadtteilzentrums in Richtung Westen sind der Schutz und die Stärkung des C1-Zentrums am Berta-Kröger-Platz mit neuem Einkaufszentrum im Blick zu behalten. Mit steigender Einwohnerzahl auf den Elbinseln kann sich der Bereich zwischen Berta-Kröger-Platz und Mittelachse als Neue Mitte Wilhelmsburg auch zu einem B2-Zentrum entwickeln.

Das zweite starke Zentrum auf den Elbinseln liegt im nördlichen Reiherstiegviertel rund um den Stübenplatz und entlang der Straßenzüge Vogelhüttendeich/Georg-Wilhelm-Straße/Veringstraße. Für den nordwestlichen Teil Wilhelmsburgs ist dieses Nahversorgungszentrum der zentrale Treffpunkt und schon heute sehr belebt. Die besondere Attraktivität als Wohnstandort, der noch durch weiteren Wohnungsneubau ergänzt werden kann, und die Nutzungsmischung in den Erdgeschosszonen, sichern diesem Zentrum eine hohe Anziehungskraft. Der lebendige Wochenmarkt auf dem Stübenplatz und die starke migrantische Prägung der Bevölkerung gibt diesem Raum ein zusätzliches Profil. Neben diesen beiden Zentren konzentriert sich weiterer Einzelhandel an der Georg-Wilhelm-Straße und an der südlichen Dratelnstraße.

In der Großsiedlung Kirchdorf Süd verdichten sich im zentral gelegenen Bereich soziale Einrichtungen und Nahversorgungsangebote zu einem lokalen „Marktplatz“, den es gezielt zu stärken gilt.

Auf der Veddel fehlt ein erkennbares Zentrum. Kleine Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorte befinden sich am nördlichen Ende des Sieldeiches (D-Zentrum) sowie am Wilhelmsburger Platz bzw. an der Veddeler Brückenstraße. Das Angebot ist von der begrenzten Einwohnerzahl und der mangelnden Kaufkraft im Stadtteil gekennzeichnet und wird der Funktion eines Nahversorgungszentrums nicht gerecht. Von einer Ausweitung des Einzelhandelsangebotes auf der Veddel könnte auch die Wohnbevölkerung an der Harburger Chaussee und in Georgswerder profitieren. Diese Option bedarf der vertiefenden Prüfung; dabei müssen sowohl die Auswirkungen auf die vorhandene Angebote im Stadtteil als auch die weiterhin erforderliche Stärkung des Luna-Centers am Berta-Kröger-Platz in den Blick genommen werden.

Der Harburger Binnenhafen ist auf Grund der Nutzungsvielfalt aus Wohnen, Handel, Freizeit- und wissenschaftlichen Einrichtungen ein attraktives Zentrum an der Süderelbe mit Anziehungskraft für Einheimische, Besucher und Touristen. Mit dem laufenden Strukturwandel in den letzten

Jahren hat auch die Einzelhandelsentwicklung punktuell eingesetzt. Das Potenzial für einen quartiersbezogenen Einzelhandelsstandort im zentralen Bereich des Harburger Binnenhafens ist gegeben und soll mit einer Verkaufsfläche von rd. 2.500 m² in einem Neubauvorhaben unmittelbar südlich des Veritaskais auf der Westseite des Östlichen Bahnhofskanals geschaffen werden. Die Verträglichkeit des Vorhabens mit der Nachbarschaft zur Harburger Innenstadt wurde bereits im Rahmen eines entsprechenden Gutachtens bestätigt. Die unmittelbare räumliche Nachbarschaft zur Harburger Innenstadt bedeutet zugleich eine hohe Versorgungsqualität für den Binnenhafen. Voraussetzung dafür ist jedoch, eine Verbesserung der städtebaulichen Verknüpfungen und Wegebeziehungen und eine Minderung der Barrierewirkung der Bahntrasse/B 73.

Die bestehenden Zentren sollen durch und für die anwachsende Bevölkerung gestärkt werden.

4.5 Qualifizierung und Beschäftigung auf den Elbinseln sowie Förderung lokaler Ökonomien

Die Hamburgische Arbeitsmarktpolitik orientiert sich an dem Gemeinsamen Arbeitsmarktprogramm mit dem sich die Behörde für Arbeit, Soziales, Familie und Integration (BASFI), die Agentur für Arbeit und das Jobcenter team.arbeit.hamburg erstmals für die Dauer einer Legislaturperiode auf gemeinsame arbeitsmarktpolitische Ziele verständigt haben.

Die gemeinsame Hamburger Arbeitsmarktpolitik konzentriert sich auf folgende Handlungsfelder:

- Schnelle Vermittlung arbeitsmarktnaher Arbeitsloser in Beschäftigung durch gezielte Vermittlungsförderung,
- Gezielte Qualifizierung von Beschäftigten und Arbeitslosen, um deren Leistungspotenzial für eine berufliche Eingliederung und einen beruflichen Aufstieg zu nutzen,
- Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten für besonders arbeitsmarktferne Arbeitslose in einem sozialen Arbeitsmarkt.

Generell gilt, dass die Arbeitsmarktpolitik im Grundsatz immer auf einzelne Menschen ausgerichtet ist, die spezifische Förder- und Unterstützungsbedarfe haben. Dies gilt sowohl für Arbeitslose als auch für Beschäftigte. Insofern erfolgen Eingliederungsmaßnahmen immer nach individuellen Bedürfnissen. Ziel aller arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen ist die Eingliederung in Beschäftigung, der Erhalt von Beschäftigung oder – bei besonders arbeitsmarktfernen Personen – die Aktivierung und Qualifizierung in weiter-

führenden Programmen und Maßnahmen des Jobcenters.

Neben den im Arbeitsmarktprogramm aufgeführten Maßnahmen sind darüber hinaus die strategischen Programme der BASFI und der Arbeitsagentur handlungsleitend. Dazu zählt u.a. die gemeinsam mit der Arbeitsagentur, dem Jobcenter team.arbeit.hamburg, der BASFI, der Behörde für Schule und Berufsbildung sowie den Bezirken verantwortete Jugendberufsagentur (JBA). Diese ist inzwischen mit Standorten in allen sieben Hamburger Bezirken eingerichtet. Die Jugendberufsagentur Hamburg-Mitte hat ihre Arbeit im September 2012 aufgenommen und ist im „Arbeitskreis Berufsorientierung“ (AK BeO) vertreten. Der AK BeO besteht seit ca. 2000 und dient dem Austausch und der Abstimmung zwischen Jugendhilfeträgern, Bildungsträgern, Schulen auf den Elbinseln und Vertretern der JBA. Bedarfe am Übergang Schule-Beruf werden angezeigt, Maßnahmen einander vorgestellt und gegebenenfalls miteinander verknüpft, es werden gemeinsame Aktionen geplant und umgesetzt und Informationen von und in die Gremien der JBA transportiert.

Über den AK BeO hinaus besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen den bezirklichen Mitarbeitern der Jugendberufsagentur und den Akteuren der Jugendhilfe und des Allgemeinen Sozialen Dienstes (ASD). Die Schulen arbeiten eng mit den Mitarbeitern des Hamburger Instituts für berufliche Bildung (HIBB) und der Berufsberatung der Agentur für Arbeit zusammen.

Programme und Maßnahmen, die der Stärkung der Lokalen Ökonomie dienen – wie z.B. auf den Elbinseln – können Arbeitsmarktpolitik als flankierendes Instrument nutzen. Dies gilt im Rahmen von Maßnahmen der Lokalen Ökonomie z.B. für Qualifizierungen von Beschäftigten in Betrieben, die Unterstützung der betrieblichen Ausbildung oder die Förderung der Beschäftigung von Arbeitslosen in Betrieben.

Die Verknüpfung bzw. die Koordination von Programmen und Maßnahmen zur Stützung der Lokalen Ökonomie mit arbeitsmarktpolitischen Programmen kann dabei auf mehreren Wegen erreicht werden:

- Die Berücksichtigung sozialräumlicher Aspekte bei der Implementierung und Durchführung von arbeitsmarktpolitischen Programmen und Maßnahmen erfolgt in Kooperation mit den jeweils programmverantwortlichen Akteuren.
- Auf den Elbinseln engagiert sich ein Großteil der Akteure im „AK Wirtschaft und Beschäfti-

gung“, für den eine Kooperationsvereinbarung zur verbindlichen Zusammenarbeit in Vorbereitung ist. Aktuell vertreten sind: die Bundesagentur für Arbeit, team.arbeit.hamburg, das bfw-Vermittlungskontor, das Bezirksamt Hamburg-Mitte, Beschäftigungs- und Bildungsträger, Akteure der lokalen Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung sowie die BASFI. Der AK Wirtschaft und Beschäftigung trifft sich regelmäßig einmal im Quartal. Es werden Bedarfe eingebracht, diskutiert und Umsetzungsmöglichkeiten besprochen. U.a. wird die Vermittlungsagentur Wilhelmsburg im „Tor zur Welt“ weitergeführt und die Wilhelmsburger Tafel über den Quartiersfonds unterstützt. Dies trifft auch für das Laurens-Janssen-Haus zu, das aktiv bei der Umwandlung zu einem „Community Center Inklusiv“, das nun gemeinsam von der passage gGmbH und dem passage-Projekt „Nachbarschaftshilfe Kirchdorf-Süd“, der Alsterdorfer Assistenz West und der BHH Sozialkontor GmbH betrieben wird, unterstützt wurde. Beschäftigungsmöglichkeiten für Maßnahmeteilnehmer werden mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte abgesprochen.

Darüber hinaus werden Beschäftigungsförderungsmaßnahmen und deren Anwendbarkeit im bezirklichen Beirat und in vierteljährlichen Gesprächen mit team.arbeit.hamburg besprochen. Planung und Umsetzung liegen dabei in der Verantwortlichkeit von team.arbeit.hamburg.

- Mit den bezirklichen Arbeitsmarktkoordinatoren finanziert die BASFI darüber hinaus eine personelle Infrastruktur, die an der Schnittstelle zwischen Bezirk, Agentur/Jobcenter und Trägern im Sozialraum agiert und beim Einsatz von Maßnahmen und arbeitsmarktpolitischen Instrumenten unterstützend berät. Im Bezirk Hamburg-Mitte gehören die Bereiche „Beschäftigungsförderung, Europäischer Sozialfonds und Jugendberufsagentur“ zu den Aufgaben der bezirklichen Arbeitsmarktkoordination. Für die o.g. Arbeitskreise und den Beirat werden z.T. die Geschäftsführung, Organisation und Koordination übernommen, die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten unterstützt und der Austausch mit Trägern und Institutionen geführt.
- Eine explizite sozialräumliche Ausrichtung ist im Operationellen Programm des Europäischen Sozialfonds (ESF) für die Förderperiode 2014–2020 festgelegt. Danach sollen mindestens 5 % der ESF-Mittel für Projekte in den Fördergebieten der Integrierten Stadtteilentwicklung eingesetzt werden. Sie sollen von den

zentralen Akteuren der Stadtteilentwicklung – einschließlich Gebietsentwickler, Bezirksamt, BSU, Fachbehörden, quartiersbezogen entwickelt werden.

- Auf Grund der hohen Übereinstimmung der stadtweiten und gebietsbezogenen Ziele der Integrierten Stadtentwicklung mit den Zielen des ESF, die Beschäftigungsmöglichkeiten zu verbessern, Bildung und lebenslanges Lernen zu fördern, die soziale Eingliederung zu steigern und einen Beitrag im Kampf gegen die Armut zu leisten, werden zudem alle ESF-Maßnahmen dahingehend geprüft, ob sie sozialräumlich ausgerichtet werden sollten. In den geeigneten Fällen werden die Projekte für die Gebiete der Integrierten Stadtteilentwicklung ausgeschrieben.
- Um die Lebensbedingungen und Entwicklungsperspektiven der Menschen in den Bereichen Bildung, Beschäftigung, Wirtschaft und Integration durch den ESF zu verbessern, sind insbesondere die Maßnahmen der Prioritätsachsen
 - A „Förderung nachhaltiger und hochwertiger Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte“ insbesondere mit den Aktionen: „Zugang zur Beschäftigung und Mobilität der Arbeitskräfte“ (A1) und „Nachhaltige Eingliederung von jungen Menschen in den Arbeitsmarkt“ (A2),
 - B „Förderung der sozialen Inklusion und Bekämpfung von Armut und Diskriminierung“ mit den Aktionen „Aktive Eingliederung“ (B1) und „Bekämpfung von Diskriminierung“ B3,
 - C „Investitionen in Bildung, Ausbildung, Berufsbildung, lebenslanges Lernen“ mit den Aktionen „Zugang zu hochwertiger Früh-erziehung sowie Grund- und Sekundarbildung“ (C1), Förderung des Lebenslangen Lernens; Steigerung der Fähigkeiten und Kompetenzen der Arbeitskräfte (C3)

für die Stadtteilentwicklung von Bedeutung.

In der ersten Vergaberunde der Förderperiode 2014–2020 des ESF wurden insgesamt sieben Projekte bewilligt, die ganz oder zum Teil in RISE-Gebieten an mehreren Standorten umgesetzt werden. Die Projekte haben eine Laufzeit von drei Jahren, in der Regel von 2014–2016. Die Angabe der Gesamtprojektkosten bezieht sich auf mehrere Projektstandorte (meist) in allen Bezirken. Von diesen sieben Projekten sind auch auf den Elbinseln verortet:

- Qualifizierungsmaßnahmen für Betriebsinhaber und Beschäftigte von Klein- und Kleinstunternehmen zur Unterstützung der lokalen ökonomischen Entwicklung in strukturschwachen Versorgungszentren. (Regionale Qualifizierung für KMU Mitte/Ost (ReQ), Laufzeit 2014–2016; Gesamtprojektkosten 0,78 Mio. Euro).

In diesem Zusammenhang wird jeder zweite Termin des AK Wirtschaft und Beschäftigung als „Inseldialog“ über das Projekt ReQ bei einem Wilhelmsburger Betrieb mit weiteren interessierten Unternehmensvertretern organisiert. Bedarfe und Umsetzungsmöglichkeiten werden hier eingebracht, diskutiert und mögliche Umsetzung besprochen. Dieses Projekt knüpft an die Arbeit von LoWi – Büro für Lokale Wirtschaft an.

- Darüber hinaus werden mit dem ESF-Projekt „Jugend aktiv Plus“ in Wilhelmsburg Jugendliche und junge Erwachsene mit vielschichtigen Vermittlungshemmnissen zur sozialen und beruflichen Integration in aufsuchender Arbeit gecoacht und begleitet (Laufzeit 2014–2016, Gesamtprojektkosten 5,4 Mio. Euro).
- Das ESF-Projekt zur Ausbildungsbegleitung und Coaching „Gate“ ergänzt in Wilhelmsburg das Bestreben, Jugendliche und Erwachsene, die grundsätzlich ausbildungsfähig sind, aber dennoch einen erhöhten Unterstützungsbedarf haben, nachhaltig in die Ausbildung und Arbeit zu bringen (Laufzeit 2014–2016, Gesamtprojektkosten 0,9 Mio. Euro).

Gewerbehöfe – Förderung lokaler Ökonomien

In Wilhelmsburg gibt es zwei städtisch geförderte Gewerbehöfe, den Gewerbehof der Hamburger Gesellschaft für Gewerbebauförderung mbH (HaGG) in der Straße Am Veringhof 9–21 (ca. 9.200 m² Nutzfläche) sowie den im Rahmen der IBA realisierten „Welt-Gewerbehof“ (ca. 2.400 m² Mietfläche) in der Rotenhäuser Straße. Zielgruppe für den „HaGG-Gewerbehof“ sind kleine und mittlere Unternehmen sowie Existenzgründer. Mit dem „Welt-Gewerbehof“ werden kleine Handwerks- und Gewerbebetriebe – auch Existenzgründer – insbesondere der migrantischen Ökonomie angesprochen. Auf Grund von kostengünstigen Gewerbemieten sind Chancen für Beschäftigung und erwerbsnahe Tätigkeiten im Stadtteil entstanden, die einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensverhältnisse leisten.

Neben den beiden städtischen Gewerbehöfen gibt es in Wilhelmsburg ebenfalls einige private Gewerbehöfe: Die Firma Puhst betreibt einen

Gewerbehof in der Jaffestraße auf dem Gelände der ehemaligen „Palmin“-Margarinefabrik (Mietflächen von 50 m² bis 3.000 m²). Ein neuer Gewerbehof an der Jaffestraße 12 mit insgesamt 7.000 m² Fläche für Hallen, Büros und Gewerbetätigkeitsstätten ist im Bau und wird voraussichtlich im Frühjahr 2015 fertig gestellt.

Kleineren Handwerks- und Gewerbebetrieben steht damit in Wilhelmsburg bereits ein relativ breit gefächertes Angebot unterschiedlicher Gewerbeflächen und -immobilien zur Verfügung.

4.6 Bildung und Kultur

Im Rahmen der IBA und der Integrierten Stadtteilentwicklung ist das große Potenzial einer jungen, aus über 100 Nationen bestehenden Bevölkerung auf den Elbinseln als Chance für die Stadt thematisiert worden. Es wurde aufgezeigt, wie durch einen integrierten Planungsansatz soziale und kulturelle Barrieren mit den Mitteln des Städtebaus, aber auch der Bildung und der Kultur, überwunden werden können.

Bildungseinrichtungen

Für die Attraktivität Wilhelmsburgs als Wohnstandort ist ein quantitativ aber auch qualitativ gutes Bildungsangebot von großer Wichtigkeit. Dabei wird in Zukunft die Fähigkeit der Bildungseinrichtungen – insbesondere der Schulen – zu einer erfolgreichen Inklusion benachteiligter Kinder aus bildungsfernen Familien und gleichzeitig zur Entwicklung anspruchsvoller Angebote für bildungsbewusste Bevölkerungsschichten eine besondere Rolle spielen.

Auf den Elbinseln arbeiten Bildungs- und Beratungseinrichtungen gemeinsam daran, die Bildungssituation in Wilhelmsburg und auf der Veddel nachhaltig zu verbessern. Seit 2006 hat die IBA diese Arbeit der gut 100 Einrichtungen unterstützt mit dem Ziel, die Kooperationen zwischen Schule, Jugendhilfe, Kita, Unternehmen und Stadtteilprojekten systematisch und konkret zu vernetzen. So wird der Ausbau der Stadtteilschulen zu Lernorten mit ganztägigem Schulbetrieb und einer Oberstufe ebenso wie die Vernetzung von Jugendhilfe, Schule und Kita auf den Elbinseln weiter forciert.

In Wilhelmsburg und auf der Veddel gibt es fünf jeweils zentral gelegene Schulstandorte mit weiterführenden Schulen:

1. Stadtteilschule Wilhelmsburg („Maritimes Zentrum Elbinseln“ am Standort Perlstieg) mit angegliederter Grundschule,
2. Nelson-Mandela-Schule, Kirchdorf,

3. Bildungszentrum Stübenhofer Weg, Kirchdorf Süd,
4. Stadtteilschule Slomanstieg, Veddel, mit angegliederter Grundschule,
5. Bildungszentrum „Tor zur Welt“, Krieterstraße, mit Grundschule Elbinselschule, Helmuth-Schmidt-Gymnasium und Regionalem Bildungs- und Beratungszentrum Wilhelmsburg.

Neben den zwei Grundschulen, die in die genannten Stadtteilschulen integriert sind, gibt es weitere sechs Grundschulen mit sieben Standorten (Grundschule Rotenhäuser Damm, Ganztagschule Fährstraße, Grundschule An der Burgweide, die Elbinselschule mit dem Standort Tor zur Welt und der Zweigstelle Rahmwerder Straße, Grundschule Kirchdorf und Grundschule Stübenhofer Weg). Kompakte Neubauten entstehen derzeit am Standort Perlstieg für die Stadtteilschule Wilhelmsburg; dies gilt ebenfalls für die Stadtteilschule Stübenhofer Weg. Für die Ausbaubedarfe der Nelson-Mandela-Schule werden zum Teil Flächen am Standort der Grundschule Kirchdorf einbezogen. Hinzu kommen private Einrichtungen, wie die Katholische Schule Bonifatius und die Freie Schule Hamburg e.V.

Ein Ausbildungsstandort mit überregionaler Bedeutung ist das Berufsschulzentrum Dratelnstraße mit den Staatlichen Schulen für Gesundheitspflege (W4), Metalltechnik mit Technischem Gymnasium (G17) und Gewerbeschule für Informations- und Elektrotechnik, Chemie und Automatisierungstechnik (G18).

Mit den im Rahmen der „Bildungsoffensive Elbinseln“ entstandenen neuen Bildungseinrichtungen „Bildungszentrum Tor zur Welt“/Krieterstraße, Haus der Projekte/Veddel, Sprach- und Bewegungszentrum/Reiherstiegviertel, Media Dock/Kirchdorf und dem Lernort Stübenhofer Weg/Kirchdorf ist auf den Elbinseln eine „Bildungslandschaft“ entstanden, die ein Angebot mit neuen Qualitäten bereithält.

Eine wesentliche Voraussetzung für den nachhaltigen Erfolg dieser Einrichtungen, die jeweils auch Knotenpunkte der Vernetzung sind, ist die Absicherung der jeweils erforderlichen Netzwerkarbeit durch ein entsprechendes Management. Dies ist für das Bildungszentrum „Tor zur Welt“, das „Haus der Projekte“ und den Lernort Stübenhofer Weg/Kirchdorf gegeben. Für das Media Dock und das „Sprach- und Bewegungszentrum“ gibt es teilweise noch Übergangslösungen; die Überführung in eine langfristige, für alle involvierten Partner tragbare Regelung zur Finanzierung konnte hier noch nicht abgeschlossen werden.

Ebenfalls werden die Vernetzungsaktivitäten zwischen den Bildungseinrichtungen unter Einbeziehung der „Regionalen Bildungskonferenzen“ (RBK) weiter betreut und koordiniert. Hierzu soll in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirk Hamburg-Mitte und der BASFI ein Konzept erarbeitet werden. BSB, Bezirksamt Hamburg-Mitte und BASFI prüfen derzeit unter Einbeziehung weiterer Akteure, wie die Vernetzungsarbeit zwischen den Bildungseinrichtungen nach dem Ende der „Bildungsoffensive Elbinseln“ im Rahmen der „RBK Elbinseln“ fortgeführt werden kann und welche Form der Koordination und behördenübergreifenden Zusammenarbeit hierfür notwendig sind.

Positive Auswirkungen auf die Weiterentwicklung der Elbinseln als attraktiver Wohnstandort werden auch durch das 2013 gestartete Programm „23 + StarkeSchulen“ erwartet, an dem alle Schulen auf den Elbinseln beteiligt sind und das mit zahlreichen Maßnahmen auf eine Weiterentwicklung der schulischen Angebote, Organisation und Qualität abzielt:

1. Zuweisung zusätzlicher Ressourcen für die Verbesserung der pädagogischen Arbeit und die Weiterentwicklung der pädagogischen Konzepte,
2. Begleitung der Schulen im Rahmen eines umfassenden Schulberatungsprogramms,
3. Weitreichende Möglichkeiten zur Flexibilisierung bestehender Ressourcen (z.B. Verlängerung der Schulzeit oder Entwicklung schuleigener Bildungspläne),
4. Zusätzliche Unterstützungsmaßnahmen für besonders verhaltensauffällige Schülerinnen und Schüler,
5. Unterstützung besonders bedürftiger Schülerinnen und Schüler und ihrer Eltern durch Elternmentoren, Schülermentoren und freiwillige ehrenamtliche Mentoren im Rahmen des ESF-Projekts „Schulmentoren“ (siehe unter Punkt 4.5),
6. Einführung eines pädagogischen Frühstücks (Projekt „Brotzeit“),
7. Schaffung zusätzlicher pädagogischer Angebote in der Region (Schulversuch „GTS Fährstraße mit waldorfpädagogischen Elementen“).

Im Rahmen des Hamburger ESF-Programms wird das Projekt „Schulmentoren“ zur Qualifizierung von Schulmentoren in gesamt 27 Schulen durch die Integrierte Stadtteilentwicklung unterstützt. Auf den Elbinseln ist das ESF-Projekt mit mehreren Standorten in Wilhelmsburg und auf der Veddel verortet (Laufzeit 2014–2017; Gesamtprojektkosten: 3,9 Mio. Euro):

An ausgewählten Schulen werden Eltern zu Elternlotsen qualifiziert. Diese sind in der Schule aktiv und wirken als Multiplikatoren für andere Eltern und sind in anderen Einrichtungen im Quartier gut vernetzt. Sie informieren, beraten und unterstützen andere Eltern bei der Entwicklung der Lernbiographie ihrer Kinder und der Vorbereitung auf die Übergänge (von der Grundschule in eine weiterführende Schule bzw. von der Schule in eine Berufsausbildung oder ein Studium). Schüler werden zu Schülerlotsen qualifiziert. Sie unterstützen und beraten Schüler/Schülerinnen, um z.B. als Vorbild Verantwortung zu übernehmen und das Lernklima zu verbessern oder als „Brückenbauer“ für Schüler und Lehrkräfte zu agieren.

Die Möglichkeiten zur Kompetenzentwicklung von Schülerinnen und Schülern auf den Elbinseln hängen auch von der Frage der Dauer des der Schule vorausgehenden Kitabesuchs und der guten Gestaltung der Bildungsübergänge ab. Auf den Elbinseln gibt es derzeit 21 Kitas, davon verfügen 20 im Rahmen des Programms „Kita plus“ über zusätzliche Ressourcen zur Sprachförderung. Darüber hinaus erhalten 12 Kitas im Rahmen der „Offensive Frühe Chancen: Schwerpunkt-Kitas Sprache und Integration“ zusätzliche Ressourcen. An drei Kita-Standorten sind Eltern-Kind-Zentren eingerichtet. Sechs Wilhelmsburger Kitas beteiligen sich am fünfjährigen Forschungs- und Entwicklungsprogramm des Bundes „Bildung durch Sprache und Schrift (BISS)“, das Angebote zur Sprachförderung, Sprachdiagnostik und Leseförderung im Hinblick auf ihre Wirksamkeit und Effizienz wissenschaftlich überprüft und weiterentwickelt.

Anfang 2014 ist das ESF-Projekt „Frühstart für den Erfolg“ u.a. auf der Veddel und in Wilhelmsburg (Laufzeit 2014–2016; Gesamtprojektkosten 0,7 Mio. Euro) gestartet:

Eltern, vornehmlich mit Migrationshintergrund, werden mit Hilfe von Elterninitiativen und Migrantenselbstorganisationen erreicht, regional vernetzt und über die frühkindliche Förder- und Bildungslandschaft sowie regionale Angebote der Familienbildung informiert und an sie herangeführt. Sie werden mithilfe der Methode des Empowerments in die Lage versetzt, die Erziehung und Bildung ihrer Kinder von Anfang an aktiv zu unterstützen und sich in die institutionelle Elternarbeit mit ihren Anliegen und Bedarfen einzubringen.

Der bedingungslose Rechtsanspruch auf Kindertagesbetreuung ab dem 13. Lebensmonat eines Kindes kommt gerade auch Familien in prekären Lagen wie Erwerbslosigkeit zu Gute. Er führt auch

auf den Elbinseln zu deutlich steigenden Anmeldezahlen im Krippenbereich. Durch starke Zuwächse beim Kita-Besuch und längerer Verweildauer in diesem System sowie verbesserter Sprachförderung ist insbesondere auch auf den Elbinseln mit einem sehr hohen Anteil an Kindern mit Migrationshintergrund eine deutliche Verbesserung des vorschulisch zu erlangenden Bildungsstandes und damit auch positive Effekte für die Grundschulen zu erwarten. Vor diesem Hintergrund ist derzeit ein Ausbau der Kindertagesbetreuung in Wilhelmsburg um rund 370 Plätze in Planung.

Verschiedene Standorte der Volkshochschule, aber auch private Einrichtungen wie die Inselakademie und das Wälderhaus, halten spätestens seit 2013 zusätzliche Bildungsangebote bereit.

Für den Harburger Binnenhafen ist insbesondere die Nähe zur Harburger Innenstadt mit ihrer Versorgungsfunktion von Bedeutung. So soll der Bedarf an schulischen Einrichtungen, der sich aus der weiteren Entwicklung des Binnenhafens als Wohnstandort ergibt, durch die bestehenden und gegebenenfalls zu erweiternden Schulangebote abgedeckt werden.

Ausbau der Schulkapazitäten

Ein hoher Anteil an neuem Wohnungsbau macht einen Ausbau der sozialen Infrastruktur erforderlich. Da sich die Wohnungsneubaumaßnahmen auf den gesamten Stadtteil verteilen, wird in Abhängigkeit von Ort und Zeit der Realisierung der Wohnungsbaumaßnahmen über einen bedarfsgerechten Ausbau der Schulkapazitäten zu entscheiden sein. Für die Versorgung von ca. 3.500–4.000 neuen Wohneinheiten allein im Stadtteil Wilhelmsburg ist beispielsweise ein Dauerbedarf von vier zusätzlichen Grundschulzügen zu erwarten. Insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung der Mittelachse nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ist nach derzeitigem Stand davon auszugehen, dass ein zusätzliches Grundschulangebot erforderlich sein wird. Ansonsten kann nach gegenwärtigem Planungsstand der zu erwartende Mehrbedarf im Rahmen der bisherigen Schulstandorte abgedeckt werden, die gegebenenfalls baulich erweitert werden müssen.

Es wird jedoch ein Bedarf an zusätzlichen Kitas erwartet, die in die neuen Quartiere integriert werden sollten.

Kulturelle Einrichtungen

Das Aus- und Einwanderermuseum „BallinStadt“ auf der Veddel ist ein kultureller Ort von über-

regionaler Bedeutung, dessen örtlicher Bezug durch kontinuierliche Verbesserung der räumlichen Verknüpfung mit dem Stadtteil und durch kulturelle Angebote mit besonderer Ausrichtung auf die migrantische Bevölkerung gestärkt werden sollte. Hinzu kommen die seit dem Jahr 2002 unter Denkmalschutz stehenden „50er Schuppen“ mit dem Hafenumuseum im Schuppen 50A und dem Veranstaltungszentrum im Schuppen 52A auf dem Kleinen Grasbrook.

Weitere zentrale Orte für das kulturelle und kommunikative Leben auf den Elbinseln, die häufig auch auf die migrantische Bevölkerung in der Nachbarschaft Bezug nehmen, sind das Bürgerhaus Wilhelmsburg, das Kultur- und Kommunikationszentrum „Honigfabrik“ mit seiner Geschichtswerkstatt Wilhelmsburg & Hafen im nördlichen Reiherstiegviertel, aber auch die Häuser der Jugend. In Wilhelmsburg Mitte sind darüber hinaus die „Inselakademie“ als soziale Institution zur Förderung der Integration und des Basketballsports sowie das „Wälderhaus“ als Ausstellungs- und Veranstaltungszentrum am Inselpark hinzugekommen. Beides sind Einrichtungen mit gesamthamburgischer Ausstrahlung. Außerdem ist in Wilhelmsburg Mitte die öffentliche Bücherhalle Kirchdorf mit integrierter Geschäftsstelle Landesarbeitsgemeinschaft Kinder- und Jugendkultur e.V., als Netzwerkerin für die vielen Akteure, neu angesiedelt worden. Im Bildungszentrum Tor-zur-Welt-Schule hat das Theater am Strom mit eigenem Proberaum seinen Platz. Neben dem informellen Hineinwirken in das Bildungszentrum hat es zurzeit den Auftrag, in jedem Schuljahr mit jeder der drei Schulen (einer Grundschule, einer Sprachheilschule und einem Gymnasium) ein Projekt durchzuführen.

Ein öffentlicher Ort für Kultur und Kommunikation im Wilhelmsburger Osten ist die restaurierte Windmühle „Johanna“ mit dem Backhaus. Ein traditioneller Ort für Kultur und Begegnung ist der alte Dorfkern von Kirchdorf mit der ältesten Kirche und dem „Museum Elbinsel Wilhelmsburg“ im alten Amtshaus, das auch als Veranstaltungsort bedeutsam ist. Die Verbindung zur Großsiedlung Kirchdorf muss hier weiterhin mit stadträumlichen Maßnahmen unterstützt werden.

Hervorzuheben sind auch das überregional zur Institution gewordene „Dockville Festival“ am Reiherstiegknä und das Musikformat „48 Stunden Wilhelmsburg“.

Auf der Veddel kommt dem „Spielhaus mit Seniorentreff“ an der Katenweide nach Abschluss der laufenden Erneuerungsmaßnahme sowohl für die

interkulturelle Senioren- als auch für die Kinder- und Jugendarbeit wachsende Bedeutung zu.

Diese und weitere Institutionen, Orte und kulturelle Angebote, die insbesondere auch die überörtliche Bedeutung der Elbinseln stärken, gilt es als Teil einer integrierten Stadtentwicklung institutionell und mit räumlichen Angeboten zu stärken und auszubauen.

Mit Unterstützung des im Zuge der IBA aufgebauten Netzwerks „Kreatives Quartier Elbinsel“ entwickeln sich zunehmend auch Galerien und Ateliers freischaffender Künstler zu nachgefragten und gut besuchten Orten, so z.B. das Kunst- und Kreativzentrum „Atelierhaus 23“ am Veringhof oder die „Quartierskünstler“ auf der Veddel. Auf der Veddel sind darüber hinaus die ehemalige Polizeisporthalle, die zu einem Zentrum für Sport- und Kulturveranstaltungen umgebaut wurde, die Schule Slomanstieg und der Gemeindesaal der Immanuelkirche Treffpunkte mit Musik- und Kulturangeboten.

Im Harburger Binnenhafen bietet die Kulturwerkstatt am Kanalplatz neben kulturellen Veranstaltungen Informations- und Weiterbildungsangebote, insbesondere auch zur Industriekultur des Binnenhafens an. Mit Fördermitteln aus dem Förderprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz wurden bereits wichtige Kulturprojekte wie der Kulturkran am Lotsekai und die Konzeptentwicklung für einen stadthistorischen Pfad gefördert. Der unter Denkmalschutz stehende Speicher am Kaufhauskanal, das ehemalige „Neue Kaufhaus“ in der Blohmstraße wird zu einer Konzert- und Tagungsstätte umgebaut. Um Hamburgs ältesten Großspeicher historisch rekonstruiert der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, ist ab 2015 eine Nutzung für Vortrags- und Konzertveranstaltungen geplant. Ein weiteres Kulturprojekt besteht in der Einrichtung einer Außenstelle des Archäologischen Museums im Gewölbekeller (16. Jhdt.) des Harburger Schlosses. Darüber hinaus hat sich das einmal jährlich stattfindende Harburger Binnenhafenfest als Kulturveranstaltung etabliert.

Religiös-kulturelle Einrichtungen

Große christliche Kirchen und religiöse Zentren sind neben der alten Dorfkirche in Kirchdorf die Bonifatiuskirche mit Schulstandort und Krankenhaus im südlichen Reiherstiegviertel, die Kirchengemeinde St. Raphael an der Wehrmannstraße im nördlichen Bahnhofsviertel, die Kirchengemeinde der Immanuelkirche auf der Veddel sowie die evangelisch-lutherische Reiherstieg-Kirchengemeinde mit der Emmaus-Kirche an der Mannesallee im nördlichen Reiherstiegviertel.

Für die zentral gelegene Paul-Gerhardt-Kirche an der Georg-Wilhelm-Straße prüft die Kirche derzeit die Aufgabe des Standortes zugunsten einer Zusammenlegung mit dem Kirchenstandort an der Mannesallee. Für eine hier mögliche bauliche Erweiterung soll ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden. An der Georg-Wilhelm-Straße sind der Rückbau des Pfarrheimes und der Bau eines Seniorenheimes oder/und Wohnungsbau in der Prüfung.

Diese Orte sind angesichts der die Elbinseln insgesamt prägenden Einwanderungsgeschichte nicht nur von religiöser, sondern auch von kultureller und sozialer Bedeutung, die bei zunehmenden Mitgliederverlusten in den Kirchengemeinden nicht verloren gehen darf. Die zusätzliche stadträumliche Bedeutung wird besonders bei der St. Maximilian-Kolbe Kirche an der Krieterstraße deutlich: Die Nutzung dieses prägenden Kirchenbaus der 1970er Jahre wird derzeit aufgegeben. Der Erhalt dieses architektonisch besonderen und denkmalgeschützten Gebäudes kann nur dann gewährleistet werden, wenn eine nachhaltige Nutzung und Trägerschaft gefunden werden kann.

Die muslimischen Gemeinden sind vielerorts mit Gebetsräumen und an einigen Standorten auch mit kleineren Moscheen vertreten. Seit vielen Jahren wird jedoch der Bau eines größeren islamischen Kulturzentrums mit Gotteshaus und sozialen Einrichtungen auf der Elbinsel diskutiert. Auch der aktuelle Beteiligungsprozess hat sich mit diesem Thema befasst. Der Bau einer gemeinsamen Moschee würde ein sichtbares Zeichen für die gleichberechtigte Teilhabe der islamischen Glaubensgemeinschaften an der Gesellschaft und die Ausübung ihrer Religion setzen. Eine zentrale und repräsentative Moschee sollte die breite Unterstützung aller islamischen Vereine im Stadtteil genießen. Die unterschiedlichen im Stadtteil vertretenen islamischen Vereine konnten sich jedoch bisher nicht auf ein gemeinsames Bauvorhaben einigen. Im Rahmenkonzept wird als möglicher Standort für einen Moschee-Neubau das städtische Eckgrundstück Dratelnstraße/Thielenstraße vorgeschlagen. Es ist zentral gelegen, auch mit dem ÖPNV gut erschlossen und liegt in der Mitte von Wilhelmsburg.

Das Bezirksamt Hamburg-Mitte unterstützt in Wilhelmsburg gleichzeitig den Neubau von dezentral gelegenen, kleineren Moscheen, z.B. die Aya Sofia Moschee an der Rotenhäuser Straße als Ersatz für die Moschee am Vogelhüttendeich, oder die Suche nach einem Ersatzstandort für die

Fatih Camii, die sich heute in der Mannesallee befindet.

Daneben unterstützt das Bezirksamt Hamburg-Mitte Überlegungen zum Bau eines „Interreligiösen Zentrums“, in dem verschiedene Religionen vertreten sind – mit den entsprechenden Einrichtungen wie Kita, Pflege, Beratung.

4.7 Klimaschutzkonzept „Erneuerbares Wilhelmsburg“

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

Durch die Realisierung von Projekten im Rahmen der IBA wurde ein wichtiger Schritt zur Umstellung der Strom- und Wärmeversorgung der Elbinseln auf erneuerbare Energien unternommen: Der richtungsweisende konzeptionelle Ansatz beinhaltet den Einsatz dezentraler Energiequellen von Solarthermie bis hin zur Tiefengeothermie als ein noch zu konkretisierendes Potenzial sowie die Nutzung neuer Speichertechnologien und gleichzeitig die Entwicklung innovativer Konzepte für die energetische Effizienzsteigerung des zum Teil auch denkmalgeschützten Gebäudebestandes. Hamburg hat mit der bisherigen Umsetzung des Klimaschutzkonzepts einen auch international beachteten Beitrag für den energetischen Stadtumbau geleistet.

Die zentralen Bausteine des Konzeptes „Erneuerbares Wilhelmsburg“ sind aktuell auch Gegenstand der Forschungsprojekte TRANSFORM und EnEff:Stadt – IBA Hamburg:

- Mit TRANSFORM (Projekt im 7. Forschungsrahmenprogramm der EU bis 2015) soll der mit der IBA für Klimaschutz und Klimafolgenanpassung aufgelegte Modellstadtteil Wilhelmsburg weiter entwickelt werden. Es soll überlegt werden, welche Schlussfolgerungen daraus für bereits laufende, quartiersbezogene Konzepte und Maßnahmen in Hamburg gezogen werden können.
- Das Projekt „EnEff:Stadt – IBA Hamburg“ mit dem energetischen Monitoring der IBA-Projekte und der Elbinsel Wilhelmsburg bis Anfang 2015 dient der Betriebsoptimierung der realisierten Projekte und der Analyse von Stärken und Schwächen. EnEff:Stadt kann zur Nachjustierung der Maßstäbe und Vorgaben für zukünftige Projekte genutzt werden.

Auch künftig sollen Aspekte des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung in Wilhelmsburg

und auch im Klima-Modellquartier „Harburger Schlossinsel“ implementiert werden, z.B. in den strategischen Handlungsfeldern Neubau oder Mobilität.

Dies entspricht der Vorgabe des Hamburger Masterplans, Klimaschutz, und Klimafolgenanpassung in die Stadtentwicklung zu integrieren.

In die Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts „Erneuerbares Wilhelmsburg“ werden die fortgeschrittenen Erfahrungen und konzeptionellen Ansätze des Senats zum Thema Wärmeversorgung integriert. Konkret soll dies im Zuge weiterer Planungsschritte für die neuen Quartiere im Bereich der zentralen Mittelachse sowie für die Entwicklungsräume östlich der Bahnlinie und in Georgswerder geschehen, für die konkrete Wärmeversorgungskonzepte entwickelt werden sollen. Wichtig für das erfolgreiche Umsetzen von Maßnahmen ist dabei das Zusammenbringen und Einbinden der Handelnden vor Ort (Energieversorgungsunternehmen, Netzbetreiber, Wohnungswirtschaft, Eigentümerinnen, Eigentümer, Mieterinnen und Mieter). Modellquartiere und gesamtstädtischer Ansatz werden so qualitativ weiter entwickelt.

Klima-Modellquartier Harburger Schlossinsel (westlicher und östlicher Harburger Binnenhafen)

Das Gebiet der Harburger Schlossinsel und des westlichen und östlichen Harburger Binnenhafens ist ein Klima-Modellquartier. Klimaschutz und Strategien zur Anpassung an den einsetzenden Klimawandel sind integraler Bestandteil der Planungen im Harburger Binnenhafen und spiegeln sich in erhöhten Baustandards und dem Einsatz regenerativer Energien im Gebiet wider. Der Bezirk Harburg lässt seit 2013 eine Energiekonzeption erarbeiten, um zukunfts- und klimaorientierte Strategien zur verbesserten Energie- und Wärmeversorgung privater Vorhaben unterstützen zu können. Primäres Ziel ist, mit energetisch hohen Baustandards zu bauen und den Einsatz regenerativer Energien zu erhöhen. Wesentliches Rückgrat der Energiekonzeption ist der Bau und Ausbau eines Nahwärmenetzes mit Blockheizkraftwerk im süd-östlichen Harburger Binnenhafen, um den verbleibenden Restbedarf an Strom und Wärme im Gebiet des Harburger Binnenhafens effektiv und kostengünstig erzeugen zu können. Die Klimaschutzziele aus dem Klima-Modellquartier und die bisherigen Erkenntnisse des Energiegutachtens Harburger Binnenhafen sollen durch entsprechende Fortschreibung auf das gesamte neue Entwicklungsgebiet Östlicher

Harburger Binnenhafen übertragen werden. Darüber hinaus soll die städtebauliche Konzeption für die neuen Quartiere bezogen auf die Ziele der Klimaanpassungsstrategie der Freien und Hansestadt Hamburg bewertet werden (siehe auch Drucksache 2011/02368 „Entwicklung einer Hamburger Strategie zur Anpassung an den Klimawandel“).

4.8 Verkehr

Die verkehrliche Situation auf den Elbinseln ist weitgehend geprägt durch die Insellage im Verknüpfungsraum der inneren Stadt Hamburgs mit Harburg und der südlichen Metropolregion.

Für die überregionalen Nord-Süd-gerichteten Verkehre sind die Elbinseln eine Art Transitraum. Auf den drei wesentlichen Achsen – der Bundesautobahn A1, in etwas abgestufter Funktion der Wilhelmsburger Reichsstraße im Zuge der B4/B75 (zukünftig B75) und im Bahnverkehr auf der in zentraler Lage verlaufenden Bahntrasse – werden die überregionalen Durchgangsverkehre gebündelt und weitgehend ohne Einfluss auf das städtische Verkehrsnetz geführt.

Konflikte mit dem Siedlungsraum entstehen hier vorwiegend durch die Barrierewirkung der Verkehrsanlagen und die von ihnen ausgehenden Emissionen. Durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße in eine gemeinsame Achse mit dem Bahnverkehr wird zukünftig die Wirkung der stadträumlichen Barriere abgeschwächt und größere Siedlungsbereiche können von Lärmimmissionen entlastet werden.

Aber auch ein zweiter Aspekt der Insellage ist prägend für das Verkehrsgeschehen auf den Elbinseln: Im Norden und Westen grenzt Wilhelmsburg an das Hafennutzungsgebiet und auch ein Großteil der Elbinsel selbst ist eingerahmt und durchmischt von zum Teil hafenauffinen Industrie- und Gewerbenutzungen. Hier entsteht Verkehr, der sich vor allem durch hohe Schwerverkehrsanteile auszeichnet und durch die direkte Quell- oder Zielbindung wenig Verlagerungspotential besitzt.

Gliederung des Straßennetzes

Das funktional abgestufte Verkehrsnetz gestaltet sich im heutigen Zustand wie in der Abbildung „Funktionsplan MIV Analyse“ (Anlage 3) dargestellt.

Im Umfeld Wilhelmsburgs besteht das übergeordnete Straßennetz aus dem Verbund der Bundesautobahn A1, der Zubringerautobahnen A252,

A253 und A255 sowie aus der Wilhelmsburger Reichstraße B4/B75.

Diese Verkehrsachsen ermöglichen die überregionale Verteilung der Quell- und Zielverkehre Wilhelmsburgs und des östlichen Hafennutzungsgebietes. Die Anschlussstellen Hamburg-Veddel, Hamburg-Georgswerder, Hamburg-Wilhelmsburg, Hamburg-Wilhelmsburg-Süd und Hamburg-Stillhorn garantieren, dass die Verkehre schnell und zielgerichtet geführt werden, ohne das untergeordnete Netz im städtebaulich geprägten Raum Wilhelmsburgs zu belasten.

Für die äußere Haupterschließung – auch für den Schwerlastverkehr mit Hafenbezug – wird dieses Netz ergänzt durch die Haupthafenroute (Veddeler Damm) mit Anbindung an die Anschlussstelle Veddel, den Straßenzug Kornweide/Hohe Schaar zur Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd und einen Halbring, der über Mengestraße/Bei der Wollkammererei/Reiherstiegumgehung/Hafenrandstraße/Harburger Chaussee/Veddeler Straße jeweils an die Wilhelmsburger Reichstraße anbindet und durch diese zum Ring ergänzt wird.

Auf diesen Straßen wird der LKW-Verkehr möglichst konfliktarm zu städtebaulichen Nutzungen um den sensiblen inneren Bereich Wilhelmsburgs herum geführt. Nur im östlichen Bereich der Harburger Chaussee als Teil dieser Umfahrung ergibt sich ein Zielkonflikt zwischen der gewünschten Entlastungsfunktion für den inneren Bereich Wilhelmsburgs und der vorhandenen straßenparallelen Wohnbebauung.

Die Verkehrsmenge liegt hier bei ca. 20.000 Kfz/d und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 30 % (DTVw). Dieser Abschnitt wurde in der Lärmaktionsplanung der Freien und Hansestadt Hamburg als eine der 40 lautesten Straßen mit entsprechendem Handlungsbedarf identifiziert. Aus der Tatsache, dass es sich hier vorwiegend um Quell-/Ziel- und Binnenverkehr mit Bezug zu Wilhelmsburg handelt, ist hier der Handlungsrahmen mit Blick auf mögliche Entlastungen eingeschränkt.

Die innere Haupterschließung wird vom LKW-Verkehr vorwiegend für die direkte Ver- und Entsorgung sowie den Busverkehr genutzt.

Das nachgeordnete Stadtstraßennetz ist weitgehend verkehrsberuhigt und weist hohe Widerstände auf, sodass das hier meist sensible Umfeld gut vor unverträglichen Verkehrsbelastungen geschützt ist.

Verkehrliches Zielbild

Aus der Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße, der Verlagerung der Hauptverkehrs-

führung im Harburger Binnenhafen sowie dem Zukunftsbild 2013+ ergeben sich für die Elbinseln und den Harburger Binnenhafen Chancen, die in diesem Raum vorhandenen Verkehre neu zu organisieren und ihre Auswirkungen verträglich zu gestalten. Zugleich werden durch die neuen städtebaulichen Nutzungen Mehrverkehre erzeugt, die ebenfalls verträglich abgewickelt werden müssen. Dieses setzt eine integrierte Betrachtung von Stadt- und Verkehrsplanung voraus, sodass in unterschiedlichen Handlungsfeldern Verbesserungen bewirkt werden können.

Wesentliche Ziele sind:

- Die räumliche Planung sorgt für eine Konzentration von verkehrserzeugenden, LKW-affinen Nutzungen in unmittelbarer Zuordnung zu diesen verträglichen Routen.
- Die Verkehrsplanung sorgt für eine Führung des Verkehrs auf den vorhandenen konfliktarmen Routen und bewirkt mit den erforderlichen Netzergänzungen und -anpassungen eine gute Organisation.
- Stadt- und Verkehrsplanung sorgen gemeinsam für eine „Stadt der kurzen Wege“, in der die Nahmobilität gestärkt wird.

Diese Strategie entspricht in weiten Teilen den Hinweisen und Forderungen aus dem Beteiligungsprozess. Sie zeigt Lösungsansätze auf wie die aus der direkten Nachbarschaft von Wohnen, Hafennutzung und Gewerbe von der Wohnbevölkerung wahrgenommenen negativen Auswirkungen eines hohen LKW-Aufkommens verringert werden können und gleichzeitig die wichtige Anbindung und Erschließungsfunktion für die Gewerbebetriebe in Wilhelmsburg und im Harburger Hafen gewährleistet werden kann.

Maßnahmenfeld räumliche Planung

Die Rahmenplanung nimmt die räumlichen Ziele auf. Eine Abstufung der Nutzungen in der Mittelachse von sensiblen Wohnnutzungen im westlichen Bereich bis hin zu Gewerbe im östlichen Streifen entlang der neuen Doppelachse Bahn/Wilhelmsburger Reichstraße führt zu Zonen unterschiedlicher Sensibilität, die mit dem unterschiedlichen Grad an auftretenden Belastungen korrespondiert. Die in den Gewerbegebieten erzeugten Verkehre werden auf kurzem Wege in das übergeordnete Netz eingespeist. Behutsame, die Belange der Bestandsnutzung insgesamt wahrende Veränderungen dieses Gewerbegebietes wurden mit der Verlagerung des Containerlagers ProGeCo eingeleitet. An der Harburger Chaussee muss vor dem Hintergrund der vorhandenen Verkehrsbelastung eine Lösung entwickelt

werden, wie im vorgesehenen Quartier „Spree-terrassen“ in südlicher Lage am Ernst-August-Kanal neue Wohnbebauung entstehen kann, ohne an der Harburger Chaussee neue Konfliktbereiche zu schaffen.

Langfristig sinnvoll ist es auch, die Belegenheiten an der südlichen Georg-Wilhelm-Straße zur Schmidts Breite hin neu zu ordnen, um so alternative Zufahrtsmöglichkeiten für die vorhandenen Betriebe zu schaffen.

Maßnahmenfeld Verkehrsnetz für den motorisierten Verkehr

Die verkehrliche Rahmenplanung nimmt das Ziel auf, das konfliktarme überregionale Netz und das äußere Haupterschließungsnetz leistungsfähig zu erhalten und an die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße anzupassen (siehe Abbildung „Funktionsplan MIV Planung“, Anlage 3). Im Netz der Bundesfernstraßen bietet zudem die Linienbestimmung einer zukünftigen A26 Ost (ehemals Hafenuferspange) als Anbindung an A7 und A1 in Südlage zum Siedlungsgebiet die Perspektive einer Vervollständigung der weiträumigen Außenringführung für die übergeordneten Verkehre.

Als Ergebnis des Beteiligungsprozesses ist im Abschlussbericht eine kritische Haltung zur Südtrasse der A26 Ost niedergelegt.

Beispielsweise wurden Bedenken geäußert, dass die A26 Ost den Zugang zu den landschaftlich attraktiven Gebieten der Elbinsel erschweren könnte. Daher muss im Rahmen der Umsetzung durch entsprechende Qualitäten eine stadtverträgliche Lösung herbeigeführt werden.

Nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit der neuen Lage der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße, die die bisherige Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte ersetzt, bekommt die Dratelnstraße die Funktion einer Route für die äußere Haupterschließung und wird entsprechend leistungsfähig als Hauptverkehrsstraße ausgebaut. Eine weitgehende städtebauliche Integration durch eine angepasste Straßenraumgestaltung gemäß ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Funktion soll dabei wichtiges Handlungsziel sein. Perspektivisch könnte im Gegenzug die nördliche Georg-Wilhelm-Straße zwischen Harburger Chaussee und Mengestraße, deren Funktion die innere Haupterschließung ist, aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen entlassen werden.

Eine weitere Schlüsselmaßnahme ist die leistungsfähige Anbindung der Haupthafenroute Veddel Damm an die Anschlussstelle Veddel

(A255). Diese schafft in zweierlei Hinsicht günstige Bedingungen, indem sie die Funktion der Haupthafenroute stärkt und andererseits durch die von der Spitze der Veddeler Bebauung abgerückte Trassenlage zu einer Verringerung der Immissionsbelastung führt.

An der südlichen Georg-Wilhelm-Straße bewirken einzelne bauliche Maßnahmen (Ausgestaltung von abknickenden Vorfahrten etc.) eine bessere Akzeptanz der Nutzung von Pollhornweg und Schmidts Breite als zukünftige Straßen des äußeren Haupterschließungsnetzes und führen zu einer weiteren Entlastung der Georg-Wilhelm-Straße. Das Erschließungsnetz für die neu zu entwickelnden Bereiche wird darauf ausgerichtet, Verkehre auf kurzem Wege zum Netz der äußeren Erschließung zu leiten, Querverbindungen in Ost-West-Richtung werden unterbunden (Rotenhäuser Straße) und auch nicht neu geplant. Die vorhandenen Widerstände und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den geschützten Quartieren bleiben erhalten (z.B. östlicher Vogelhüttendeich).

Die verkehrliche Entwicklung im Bahnhofsviertel wird beobachtet, da hier eine Verkehrsnachfrage zwischen der neuen Wohnnutzung in der Mittelachse und der Nahversorgung am Berta-Kröger-Platz erkennbar ist. Hier kann gegebenenfalls quartierbezogen durch weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen reagiert werden.

Die verkehrliche Belastung des zentralen Bereichs des Harburger Binnenhafens (Kanalplatz, Veritaskai) soll deutlich verringert werden ohne die gewerblichen Standorte zu gefährden. Durch die geplante Straßenführung von bisher Neuländer Straße – Veritaskai – Kanalplatz – Blohmstraße/Schloßstraße auf künftig Hannoversche Straße – Seevestraße – Karnapp kann eine Verlagerung des LKW-Durchgangsverkehrs sowie der Hauptverkehrsstraßenfunktion erreicht und die Bedingungen für mehr Wohnungsbau verbessert werden. Die Finanzierung der Straßenverlagerung ist noch zu klären. Ergänzend kann im Knoten Hannoversche Straße/Neuländer Straße die Durchfahrt auf die Neuländer Straße in Ost-West-Richtung unterbunden werden, um Veritaskai und Kanalplatz vom Ost-West-gerichteten Durchgangsverkehr in die Hafengebiete freizuhalten.

Maßnahmenfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Rückgrat im schienengebundenen ÖPNV bildet die S-Bahn Hamburg mit ihren Linien S3/S31 bzw. den Haltepunkten Wilhelmsburg, Veddel, Harburg und Harburg Rathaus. Eine Verstärkung dieser hochfrequentierten Linien durch eine Takt-

verdichtung und/oder eine Verlängerung der Züge auf 9-Wagen-Züge sind Optionen, die bei entsprechender Nachfragesteigerung umgesetzt werden können. Notwendig hierfür ist das Vorhandensein der neuen S-Bahn-Fahrzeuge.

Mit dem Bau des Doppelhaltepunktes U/S Elbbrücken eröffnet sich die Möglichkeit, die Elbinseln neu an die U4 über die HafenCity an die Innenstadt anzubinden. Dieses kann zu einer Entlastung der S-Bahn führen. Für einige Fahrbeziehungen werden die Fahrzeiten verkürzt. Für die Zukunft besteht zudem die Option einer Verlängerung der U4 über diesen neuen Haltepunkt hinaus in Richtung Veddel und Wilhelmsburg. Hierfür ist vor dem Hintergrund der noch notwendigen städtebaulichen Entwicklung noch eine Trassenführung zu entwickeln, die bei nachfolgenden Planungen zu berücksichtigen ist.

Neben der heute ebenfalls stark genutzten Metrobuslinie M13 und der Buslinie 154, die im Wesentlichen die Flächenerschließung Wilhelmsburgs und die Zubringerfunktion zur S-Bahn ausüben, wird entsprechend der Nachfrageentwicklung zu prüfen sein, wie die neuen Gebiete in Wilhelmsburg, auf der Veddel und im Harburger Binnenhafen mit Busverkehren erschlossen und an die Schnellbahn angebunden werden können.

Wilhelmsburg ist mit den HVV-Fähren Linie 72 (Anleger Arningstraße), 73 (Anleger Argentinienbrücke und Anleger Ernst-August-Schleuse) und 75 (Anleger Steinwerder) auch über den Wasserweg mit der Hamburger City, bzw. den Landungsbrücken verbunden. Diese Anbindung über den Wasserweg gilt es entsprechend der Nachfrageentwicklung noch besser in das bestehende ÖPNV-Netz einzubinden und mit wachsenden Bevölkerungszahlen auf den Elbinseln auszubauen, damit künftig auch ein Betrieb der Linie 73 am Wochenende stattfinden kann.

Für die bessere Anbindung des Harburger Binnenhafens sowohl an den Harburger Bahnhof als auch an die Harburger Innenstadt wurde die Linie 142 bis zum neuen Endhaltepunkt Harburg-Hafen verlängert. Eine zukünftige Taktverdichtung dem baulichen Fortschritt entsprechend ist vorgesehen.

Maßnahmenfeld Nahmobilität

Das Rahmenkonzept unterstützt aus räumlicher Sicht eine Nutzungsdurchmischung und das Angebot von wohnortnahen Versorgungs-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, sodass eine Vielzahl der täglichen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden kann. Auch aus verkehrlicher

Sicht wird eine solche „Stadt der kurzen Wege“ unterstützt.

Im Gegensatz zum Netz für den motorisierten Verkehr wird das Netz für den Rad- und Fußverkehr engmaschig und durchlässig geplant. Querverbindungen auch über den Aßmannkanal erscheinen sinnvoll. Insbesondere für den Radverkehr erweisen sich die Entfernungen aus dem Bereich der Mittelachse in Richtung der Versorgungszentren Stübenplatz und Berta-Kröger-Platz sowie zwischen der Harburger Innenstadt und dem Binnenhafen als ideal. Damit einhergehend werden auch die infrastrukturellen Bedingungen für den Radverkehr verbessert. Bei der konkreten Entwicklung der neuen Wohngebiete sollten von Beginn an Mobilitätskonzepte in die Planung einbezogen werden, um ein nachhaltiges Verkehrsverhalten zu fördern.

Radverkehr

Die Behörde für Wirtschaft Verkehr und Innovation (BWVI), das Bezirksamt Hamburg-Mitte, die Hamburg Port Authority (HPA), die IBA und igs sowie zahlreiche Aktive und Initiativen wie der Arbeitskreis „Fahrradstadt Wilhelmsburg“ haben in den letzten Jahren wichtige Impulse zur Entwicklung des Fahrrad-Modellstadtteils Wilhelmsburg gesetzt. Wesentliche Bausteine sind das Radverkehrskonzept Wilhelmsburg (Bezirksamt Hamburg-Mitte 2012) und der Masterplan Radverkehr Hamburger Hafen (HPA). Eine schrittweise Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Wilhelmsburg im Sinne des „Fahrrad-Modellstadtteils“ wurde auch im Beteiligungsprozess uneingeschränkt positiv bewertet.

Das Radverkehrskonzept basiert auf einem abgestuften Zielnetz aus Velo-, Bezirks-, Stadtteil-, Erschließungs- und Freizeitrouten (siehe Abbildung „Funktionsplan NMIV Planung“, Anlage 3), das mit dem Netz des Hafens verknüpft ist.

Wichtige übergeordnete Radrouten wie die nord-süd-ausgerichteten Velorouten 10 und 11 für den Alltagsverkehr 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 Hamburger Osten. Vor allem für die Veloroute 11 wurde mit erheblichem Mitteleinsatz eine deutliche Steigerung der Qualität in Streckenführung und Ausbauzustand durch den Hafen bis zum Alten Elbtunnel St. Pauli erreicht. Auch die Eröffnung des Freizeitrundkurses LOOP, der weitgehend autofrei geführt wird und sich im Bereich der Wilhelmsburger Mitte mit einem Abschnitt der Veloroute 11 überlagert, zeigt exem-

plarisches, welcher Qualitätssprung für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer erreicht werden kann, wenn die Lösungsansätze rund um den „Fahrrad-Modellstadtteil Wilhelmsburg“ konsequent genutzt werden. Hierbei geht es vor allem um die konzentrierte Umsetzung von kurzfristigen, schnell umsetzbaren Maßnahmen, die alles ausschöpfen, was die Regelwerke an Möglichkeiten anbieten – vor allem mit Beschilderung und Markierung gegebenenfalls auch mit provisorischen Baumaßnahmen. Diese sind insbesondere: Öffnung von Einbahnstraßen in beide Richtungen für den Radverkehr, die Einrichtung von Radfahr- und Schutzstreifen, Kfz-Verkehrsberuhigung dort, wo Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Fahrbahn fahren, eine Fahrrad-Wegweisung zur Verbesserung der Orientierung, die deutliche Erhöhung der Zahl der Abstellanlagen für Fahrräder und eine Ausweitung des StadtRAD-Systems.

In der Netzgestaltung für den Radverkehr bietet das Rahmenkonzept Spielräume für eine Ausgestaltung der Verbindung zwischen Neuer Elbbrücke bzw. Freihafenelbbrücke und Alter Harburger Elbbrücke im Verlauf der Velorouten 10, 11a und 11 als Radschnellweg. Sie greift die Führung über Honartsdeicher Weg – Schlenzigstraße – westlich der Reichsstraße – Gert-Schwämmle-Weg – Hauland auf und hat das Potenzial einer hochattraktiven Verbindung mit geringen Störungen, die mit entsprechenden Maßnahmen noch weiter verbessert werden kann. Zielbild ist ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf des Radschnellweges auf der Elbinsel.

Um die hier erzielbaren hohen Qualitäten für den Radverkehr auf noch längerer Strecke zu ermöglichen, ist der Anschluss ab S-Bahnhof Veddel in Richtung Freihafenelbbrücke und eine Überprüfung von Lösungsansätzen zur Radverkehrsführung auf der Neuen Elbbrücke sinnvoll. In Verbindung mit dem Radweg entlang der Oberhafen-Promenade (Eröffnung Juli 2014) könnte dann eine kreuzungsarme Verbindung bis in die City entstehen.

In östlicher Richtung sollte der Anbau einer Radfahrer- und Fußgängerbrücke an die Autobahn A1 nach Billwerder, die die beiden Naherholungsgebiete Kaltehofe und Kreetsand miteinander verbinden würde, weiterhin geprüft werden. Die Forderung nach dieser Anbindung existiert schon lange in der Bevölkerung und wurde dementsprechend auch im aktuellen Beteiligungsprozess erneut artikuliert.

Im Harburger Binnenhafen sollte geprüft werden, eine der beiden Velorouten 10 und 11, die derzeit gebündelt über Hannoversche Straße und Har-

burger Ring verlaufen, im Abschnitt zwischen der Alten Harburger Elbbrücke und der S-Bahn-Station Harburg-Rathaus durch den Binnenhafen zu führen und attraktiver und sicherer für Radfahrer auszubauen. Weiterhin wurde im Rahmen der Beteiligung der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen eine Weiterführung des Elberadwanderweges auch auf der Südseite der Elbe diskutiert. Auf Grund der intakten Hafennutzung und des vorhandenen Containerhafens wird es an vielen Stellen jedoch nicht möglich sein, direkt am Wasser zu fahren, sodass ein Ausbau des Radwanderwegs dort aktuell nicht verfolgt wird.

Maßnahmenfeld Verwaltungshandeln

In einer Untersuchung zur LKW-Lenkung auf den Elbinseln wurde die Wirksamkeit ordnungspolitischer Instrumentarien überprüft. Im Ergebnis kann eine wegweisende Beschilderung für den LKW-Verkehr als ein unterstützendes Instrument bei der Routenwahl und Lenkung auf dem konfliktarmen äußeren Haupterschließungsnetz dienen. Gleichwohl ist dessen Akzeptanz vor dem Hintergrund der Nutzung u.a. von Navigationssystemen eingeschränkt.

Der Feldversuch an der Harburger Chaussee (Anordnung von Tempo 30 nachts) wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausgewertet.

Durch den ordnungspolitischen Rahmen von Straßenverkehrsrecht und Wegerecht sind vielfach Nutzungseinschränkungen für den Schwerlastverkehr – insbesondere im Hinblick auf das Abstellen von Transportbehältnissen – geregelt, die wirksam unerwünschte Störungen durch Schwerlastverkehr in sensiblen Straßenräumen verhindern können. Dieses kann vor allem durch eine konsequente Überwachung und Sanktionierung Erfolg haben.

5. Zielbilder für die Entwicklungsräume auf den Elbinseln

5.1 Veddel

Gegenüber dem Elbbrückenzenrum der östlichen HafenCity schiebt sich die kleine Elbinsel „Veddel“ bis an die Norderelbe. Westlich schließt sich der Kleine Grasbrook mit Saalehafen und dem Überseezentrum an; östlich liegt die Peute als Industrie- und Gewerbegebiet im Hafen. Der Wohnstadtteil mit den prägenden Schumacher-Bauten der späten 1920er Jahre grenzt nördlich an den Müggenburger Zollhafen. Im Westen wird das Quartier begrenzt von den Bahntrassen, im Osten vom Marktkanal und der B4/75 als Verlängerung der A255, die Richtung Hamburger Innenstadt führt.

Zur Auflösung der Insellage der Veddel sind bessere Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren erforderlich. Bereits der „Masterplan Elbbrücken“ aus dem Jahr 2007 sieht eine Verknüpfung des Bereichs Hammerbrook/Rothenburgsort und der HafenCity mit der südlichen Elbseite vor. Dazu gehören verbesserte Fuß- und Radwegverbindungen. Eine Verlängerung der U4 von der vorläufigen Endstation „Elbbrücken“ über die Veddel Richtung Wilhelmsburg wäre ein weiterer bedeutender Baustein zur besseren Anbindung der Elbinseln an die HafenCity und die Innenstadt.

Auf Grund ihrer besonderen räumlichen Lage muss eine Aufwertung der Veddel überwiegend aus sich heraus erfolgen. Zur Stabilisierung der Sozialstruktur werden eine Qualifizierung des Wohnungsbestandes, die Sicherung der Nahversorgung und die Entwicklung zusätzlicher Wohneinheiten angestrebt.

Neben der Entwicklung möglicher Neubaupotenziale muss vor allem der Lärmschutz für die Wohnbebauung auf der Veddel insgesamt verbessert werden.

Im Rahmen zukünftiger Planungen ist zu berücksichtigen, dass die Schadstoffbelastung auf der Veddel bedingt durch die umgebenden Verkehrstrassen und industrielle Nutzungen im Hafengebiet auf der Peute vergleichsweise hoch ist. Zudem liegen mögliche Entwicklungsbereiche im Norden der Veddel innerhalb zu beachtender Achtungsabstände eines sog. „Störfallbetriebes“. Zur Bewältigung dieser Konflikte müssen in den weiteren Planverfahren Lösungen gefunden werden.

„Veddeler Spitze“

Mit der Aufhebung des Freihafens hat sich für die Bewohnerinnen und Bewohner der Veddel der Zugang zur Elbe geöffnet. Darüber hinaus bieten die Flächen des ehemaligen Zollamtes Veddel neue Entwicklungsmöglichkeiten. Weitere Planungsanlässe in diesem Bereich resultieren aus der Straßenplanung der HPA für die östliche Anbindung der Haupthafenroute und aus notwendigen Deicherhöhungen. Hier werden behördenübergreifend Lösungen erarbeitet, die sowohl die Anforderungen des Hochwasserschutzes und die wirtschaftlichen Belange der Hafenbetriebe und der HPA berücksichtigen, als auch die Ansätze des „Deichpark“-Konzeptes der IBA einbeziehen.

Die ehemaligen Zollflächen (ca. 11 ha) werden im Norden durch die Anbindung der Haupthafen-

route an die AS Veddel und im Süden durch die Straßen Passierzettel und Sieldeich mit der prägenden Backstein-Bebauung und das kleine Nahversorgungszentrum begrenzt. Sowohl die ehemaligen Zollflächen, als auch die Flächen zwischen der Zollfläche und der Norderelbe, befinden sich innerhalb des Hafennutzungsgebietes. HPA sieht hier bisher u.a. eine Zone als LKW-Vorstaufläche vor.

Das Rahmenkonzept sieht für die „Veddeler Spitze“ das Potenzial die Blockstruktur der Veddel nach Norden fortzusetzen. So können geschützte Blockinnenbereiche mit Platzsituationen und einer hohen Aufenthaltsqualität entstehen. Die lärmzugewandten Flächen müssen mit weniger sensiblen Nutzungen belegt werden. Das Konzept sieht vor, Bestandsgebäude wie das Hotel und Teile der alten Zollhallen strukturell zu integrieren. Insgesamt wird im Bereich der „Veddeler Spitze“ ein Potenzial von bis zu 250 Wohneinheiten gesehen.

Ob im Bereich der ehemaligen Zollfläche hafengebogene Nutzungen entstehen, oder die Fläche aus dem Hafengebiet entlassen wird und nicht-hafenbezogene Nutzungen realisiert werden können, muss zu gegebener Zeit entschieden werden.

Um zukünftig die Verkehre in diesem Bereich leistungsfähig und ohne permanent wahrnehmbare und immissionsintensive Störungen des Verkehrsablaufes abwickeln zu können, wird die östliche Anbindung der Haupthafenroute neu gestaltet. Die Verkehre werden zukünftig entlang der heutigen Straßenzüge Am Bahndamm und Prielstraße leistungsfähig gebündelt. Somit ergibt sich der größtmögliche Abstand zwischen der bestehenden Wohnbebauung und der Verkehrsachse. Im „Deichpark“-Konzept wird vorgeschlagen die neue Trasse am nördlichen Rand des Gebietes mit einer Fußgängerbrücke bzw. Stegverbindung zu queren, um für die Bevölkerung der Veddel einen qualitätsvollen Zugang zum Elbufer und eine bessere Fuß- und Radwegverbindung zu den Elbbrücken zu schaffen.

Sowohl das stadträumliche Zielbild des Rahmenkonzeptes zur Entwicklung der „Veddeler Spitze“ als auch die Umsetzung der Ergebnisse des „Deichpark“-Konzeptes in Verbindung mit der abgestimmten Verkehrsführung der HPA fanden dem Grunde nach auch im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Zustimmung. Anforderungen an den Lärmschutz und Zielkonflikte müssen im Zuge nachfolgender Planungsebenen geklärt und ausgeräumt werden.

Uffelnsweg

Die historische städtebauliche Struktur zwischen der Veddeler Brückenstraße im Norden, dem Hovestieg im Osten und dem Müggenburger Zollhafen im Süden kann entlang des Uffelnswegs mit bis zu 100 neuen Wohneinheiten arrondiert werden, sofern das dort bestehende Kleingewerbe an einen anderen Standort verlagert werden kann.

Eine solche Gewerbeverlagerung zugunsten einer Ergänzung der Wohnbebauung könnte z.B. ortsnah am südlichen Ufer des Müggenburger Zollhafens (im Hafengebiet) erfolgen. Eine weitere Option wäre die Integration des Kleingewerbes in die neue Bebauung im Norden an der „Veddeler Spitze“.

Müggenburger Zollhafen

Das östliche Teilstück des Rundweges um den Müggenburger Zollhafen über die von der HPA nicht mehr genutzte Verbindung Beesenlandbrücke – Packerstieg – Reginenortbrücke bietet die Option, die bestehende Promenade am Nordufer des Müggenburger Zollhafens als Pendant zum Ballinpark auf der Südseite zu schließen und damit auch hier das Freiraumangebot für die Menschen auf der Veddel zu verbessern.

„Veddel Süd“ – Umfeld des S-Bahnhofs

Die Entwicklung von Flächen im Umfeld des S-Bahnhofs Veddel mit gemischt genutzten Strukturen wäre ein weiterer Schritt zur Aufhebung der isolierten Lage des Stadtteils zwischen Spreehafen, Georgswerder und dem Norden Wilhelmsburgs. Es werden eine bauliche Verdichtung und die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, verbunden mit einer besseren Integration der Ballinstadt sowohl nördlich als auch südlich des Müggenburger Zollhafens, und der Ausbau des Nahversorgungsangebotes vorgeschlagen. So kann die Veddel besser mit der bestehenden Wohnbebauung an der Harburger Chaussee und dem weiter im Westen geplanten Quartier „Spree-terrassen“ verknüpft werden.

Eine Verbesserung der Nahversorgung im Bereich des S-Bahnhofs könnte nicht nur der Veddel, sondern auch dem nördlichen Wilhelmsburg und Georgswerder dienen. Auf Grund des hohen Pendleraufkommens an der Park & Ride-Anlage könnte ein erweitertes Einzelhandelsangebot an dieser Stelle wirtschaftlich funktionieren. Der Entwicklung von Einzelhandel an diesem Standort sind dort Grenzen gesetzt, wo negative Auswirkungen auf bestehende kleinteilige Angebote im

Stadtteil und auf das LUNA-Center zu erwarten sind.

5.2 Mittelachse

Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße eröffnet Entwicklungspotentiale für den Raum zwischen dem Veringkanal im Westen und der neuen Trasse parallel zur Bahnlinie im Osten, sowie dem Spreehafen im Norden und Wilhelmsburg Mitte im Süden. Hier sollen Wohnquartiere im Grünen und am Wasser sowie neue Arbeitsplätze im Übergang zu den Gewerbestandorten am Jaffe-Davids-Kanal entstehen, die mit der neuen Wilhelmsburger Mitte verknüpft sind. Insgesamt wird in der Mittelachse ein Wohnbaupotenzial von 2.500 bis 3.000 Wohneinheiten gesehen.

Die Uferzonen an Abmannkanal, Jaffe-Davids-Kanal, Ernst-August-Kanal/Wilhelmsburger Dove-Elbe und Veringkanal, zusammen mit den Uferkanten des Spreehafens, prägen das Bild des „Stadtteils am Wasser“. Entlang des Abmannkanals soll vom Inselepark im Süden bis zum Spreehafen im Norden eine durchgehende öffentlichen Freiraumachse entstehen, mit Kleingärten und Sportanlagen sowie Grün- und Spielflächen, die gleichermaßen der wohnungsnahen Freiraumversorgung und als Identitätsträger für das neue Stadtviertel dienen soll.

Die stadträumliche Leitlinie, den Bereich der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße schwerpunktmäßig für die Entwicklung von Wohnungsbau zu nutzen, wurde im Beteiligungsprozess nicht infrage gestellt. Es besteht jedoch die Sorge, dass bestehende Gewerbe- und Industrienutzungen in diesem Bereich nicht wohnverträglich umstrukturiert werden könnten und deswegen verstärkt Kleingärten durch Wohnnutzungen verdrängt werden könnten. Es ist das Ziel des Rahmenkonzeptes, im Bereich der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße große Wohnungsbaupotenziale zu mobilisieren. Überplante, und nicht im Zusammenhang mit der neuen Entwicklung ersetzbare Kleingärten sollen jedoch ortsnah, d.h. in Wilhelmsburg, ersetzt werden.

Das Planfeststellungsverfahren sieht die alte Trasse als Fläche für Ausgleichsmaßnahmen vor. Für die Entwicklung des Raumes und die städtebauliche Verknüpfung der Bereiche östlich und westlich der heutigen Wilhelmsburger Reichsstraße wäre der Rückbau des Erdwalls der verlegten Bundesstraße wünschenswert und dann die Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen auf anderen Flächen erforderlich. Im Zuge der weiteren Planungen ist zu klären, ob der Wall komplett

abgetragen werden kann. Dies schließt den teilweisen Erhalt wertvoller Baumbestände in den Böschungsbereichen nicht aus.

„Spreeterrassen“

Durch die Aufhebung des Freihafens wurde das Südufer des Spreehafens für die Öffentlichkeit zugänglich, das Freiraumangebot am Wasser bereichert und die Entwicklungsmöglichkeiten für die angrenzenden Bereiche verbessert.

Die Verbesserung der Zugänglichkeit und die Erlebbarkeit der Wasserfläche werden unter Beachtung der hafenrechtlichen, nautischen und wasserrechtlichen Belange im Zuge der geplanten Deicherhöhung als Planungsziel weiterverfolgt. Vorgesehen sind dafür gemäß dem Planungsverfahren zum „Deichpark“ u.a. Wege auf verschiedenen Höhenniveaus der wasserzugewandten Deichanlage.

Die bislang ungenutzten Flächen nördlich des Ernst-August-Kanals/Dove-Elbe bieten sich auf Grund ihrer Wasserlage für Misch- und Wohnnutzungen an, verbunden mit einer Neuordnung und Erweiterung der Sportanlagen. Die Entwicklung dieses Areals arrondiert das nördliche Reiherstiegviertel und stellt zusammen mit der bestehenden gewerblichen Bebauung und der Wohnbebauung an der östlichen Harburger Chaussee die städtebauliche Verknüpfung von Wilhelmsburg mit dem Südufer des Spreehafens her.

Die heutigen und prognostizierten Verkehrszahlen führen jedoch insbesondere auf Grund des sehr hohen LKW-Anteils auf der Harburger Chaussee zu einer starken Verkehrslärm- und Luftschadstoffbelastung der angrenzenden Bereiche; des Weiteren ist mit Lärmimmissionen von Norden durch benachbarte Hafennutzungen zu rechnen. Vor dem Hintergrund dieser Immissionsituation sieht das Rahmenkonzept unmittelbar südlich der Harburger Chaussee einen mehrgeschossigen, gewerblich genutzten Bebauungsriegel vor. Hier ist eine gemischte Nutzung im Sinne von wohnverträglichem Gewerbe, Dienstleistungen, Büro-/Ateliernutzungen, Versorgung oder Sondernutzungen denkbar, die von Süden erschlossen wird. Im Lärmschatten dieses Mischgebietes schließt sich das Wohnquartier „Spreeterrassen“ südlich an. Mit Blick auf die Immissionen mit Luftschadstoffen ist die geplante Wohnnutzung rd. 50 m von der Harburger Chaussee abgerückt. Dieses Konzept ist im Zuge der nachfolgenden Planungsschritte städtebaulich und architektonisch zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Im Ergebnis muss erkennbar sein, dass die geplanten neuen Nutzungen ohne Einschränkungen

für die benachbarten Hafenbetriebe und Bahnanlagen der HPA realisierbar sind. Sollte z.B. der mehrgeschossige Gebäuderiegel an der Harburger Chaussee zunächst nicht realisiert werden, ist konzeptionell und architektonisch zu klären, wie sich das Wohnquartier zusätzlich vor den Lärmimmissionen schützen kann. Dies kann z.B. durch eine weitgehende Orientierung der Wohnungen zur immissionsabgewandten Seite, den Schutz von Aufenthaltsräumen zu den Straßen mittels verglaster Vorbauten (z.B. Balkone oder Loggien) und die Wahl geeigneter Baukörperformen und Grundrissgestaltungen erreicht werden. Hinsichtlich des Wohnungsschlüssels ist hierfür voraussichtlich eine Abweichung von den üblichen Kriterien der sozialen Wohnraumförderung notwendig. Diese Vorgaben lassen sich aber in Sonderwohnformen (z.B. Studentenwohnungen oder Seniorenwohnungen) umsetzen.

So können im neuen Quartier „Spreeterrassen“ bis zu 400 Wohneinheiten mit einer Orientierung und Adressbildung zur Dove-Elbe/Ernst-August-Kanal entstehen.

Westlich der Schlenzigstraße wird das Gewerbegebiet Stenzelring mit weiteren Gewerbenutzungen arrondiert. Daran anschließend entsteht das Sportzentrum „Nord“, in dem die heutige Sportfläche „Landesgrenze“ und die Vereinsanlage des Tennis- und Sport-Clubs Viktoria Wilhelmsburg e.V. an der Harburger Chaussee zusammengeführt und qualifiziert wird. Dies bietet die Chance, an dieser Stelle dauerhaft hohe Qualitäten für Sportflächen und Vereinsheim herzustellen. Bei der Planung der neuen Sportanlagen und der benachbarten Wohnbebauung müssen die Anforderungen an den Schutz der Wohnungen vor Sportlärm zu berücksichtigt werden.

„Aßmanns Gärten“

In Fortsetzung des Grünzugs an der Rathauswetter bildet die Ostseite des Aßmannkanals das Rückgrat der zentralen nord-süd-gerichteten Freiraumachse zwischen dem Wilhelmsburger Inselpark und den Sport- und Freiflächen südlich des Spreehafens. Im Zuge einer Neuordnung soll hier eine durchgehende öffentliche Wegeverbindung am Wasser oder durch die Kleingartenanlagen geschaffen werden. Die vorhandenen Kleingärten bleiben dabei weitgehend erhalten. Sie sollen durch vorgesehene Neuanlagen im Bereich der aufzugebenden Sportanlage „Vogelhüttendeich“ ergänzt werden. Für den dort ansässigen Verein SV Wilhelmsburg von 1888 e.V. soll im Zusammenhang mit der Qualifizierung des „Sportzen-

trums Süd“ eine neue (zentrale) Heimat geschaffen werden.

Östlich der Kleingärten bis zur verlängerten Jaffestraße sollen Wohnungen mit Bezug zu dieser Freiraumachse entstehen. Auf Grund der Lage „im Grünen“ bietet sich hier familiengerechtes Wohnen an. In Clustern von ca. 35 x 60 m bzw. 60 x 60 m mit Orientierung nach Westen sind hier bis zu 700 Wohneinheiten in Form von verdichtetem Eigenheimbau, Geschosswohnungen oder auch Reihenhäusern vorstellbar. Im Zuge der Entwässerungsplanung, die von einer möglichst offenen Entwässerung ausgeht, könnten die „Aßmanns Gärten“ durch weitere offene Gräben gegliedert werden.

Auf Höhe der Neuhöfer Straße ist vorgesehen, das Quartier über einen neuen Fuß- und Radwegesteg über den Aßmannkanal mit dem Reiherstiegviertel zu verbinden. Anfang und Ende dieser neuen Achse bilden die Schule an der Zeidlerstraße im Westen und eine städtebaulich prägende Bebauung am Jaffe-Davids-Kanal im Osten.

Auf der Westseite des Aßmannkanals wird das Reiherstiegviertel mit schmalen Blöcken ergänzt. Dazwischen könnte die Achse von der Emmauskirche über die Mannesallee bis zum Aßmannkanal fortgesetzt und eine Fuß- und Radwegeverbindung vom Veringkanal bis zum Aßmannkanal hergestellt werden.

„Quartier im Wandel“

Das Wohngebiet „Aßmanns Gärten“ verknüpft sich im Osten mit einem gemischten Quartier beidseits des Jaffe-Davids-Kanals. Das „Quartier im Wandel“ reicht im Norden bis an den Ernst-August-Kanal und ist im Süden durch die verlegte Neuenfelder Wetztern in Verlängerung der Thielenstraße begrenzt. In diesem Bereich können Wohnen und Arbeiten verträglich nebeneinander existieren. Durch eine schrittweise Umstrukturierung der bestehenden Industrie- und Gewerbeflächen um Jaffe- und Rubbertstraße entsteht ein gemischt genutztes Quartier, das zwischen reinen Wohnnutzungen, wohnverträglichem und herkömmlichem Gewerbe vermittelt. Die Nutzungen staffeln sich von West nach Ost mit unterschiedlichen Anteilen von Wohnen und Arbeiten: Die Jaffestraße wird als Haupterschließung bis an den Vogelhüttendeich verlängert. Wohnbereiche mit insgesamt bis zu 1000 neuen Wohneinheiten orientieren sich nach Westen. Die Ostseite der Jaffestraße bildet die Adresse für die Arbeitsbereiche des Quartiers.

Östlich des Jaffe-Davids-Kanals entlang der Rubbertstraße konzentriert sich das störende Gewerbe und dient als Lärmpuffer bis zur neuen Trasse der Wilhelmsburger Reichstraße. Diese Staffelung setzt sich auch südlich der Rotenhäuser Straße fort.

Durchgehende Grün- und Wegeverbindungen gliedern das neue Quartier und verbinden Aßmann- und Jaffe-Davids-Kanal an mehreren Stellen. Entlang des Jaffe-Davids-Kanals sollen punktuell Zugänglichkeiten zum Gewässer geschaffen werden, da weite Teile des Ufers von den dort ansässigen Gewerbebetrieben belegt sind.

„Rathausviertel“

Wilhelmsburg Mitte soll nach Westen weiterentwickelt und durch das „Rathausviertel“ mit den neuen nördlich angrenzenden Quartieren verknüpft werden. Die künftigen Kerngebietsnutzungen zwischen Rathauswetztern, Gert-Schwämmle-Weg und der Neuenfelder Straße/Mengestraße sollen mit einem hohen Grad an Öffentlichkeit die Lücke zum Bürgerhaus Wilhelmsburg und dem Rathaus Wilhelmsburg schließen. Zukünftig soll die Neuenfelder Straße bis zur Georg-Wilhelm-Straße zu beiden Seiten mit ergänzenden Nutzungen als urbanes Zentrum gestärkt werden.

Nördlich angrenzend können parallel zum bestehenden Park an der Rathauswetztern neue Wohnungen im Bereich der ehemaligen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße entstehen. Die Sportanlage Dratelnstraße mit dem DFB-Leistungszentrum wird am Standort zum Sportzentrum „Mitte“ qualifiziert und ertüchtigt. Ebenso wie beim Sportzentrum „Nord“ ist auch hier durch geeignete aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen den lärmtechnischen Anforderungen im Hinblick auf die benachbarte Wohnbebauung Rechnung zu tragen.

Die Ecksituation Dratelnstraße/Thielenstraße ist als Standort für eine öffentliche Sondernutzung, z.B. ein „Interreligiöses Zentrum“ oder einen Moschee-Neubau vorgesehen.

Im Süden der Neuenfelder Straße/Mengestraße wird das „Rathausviertel“ durch eine Fortsetzung der aufgelockerten Typologien von Wilhelmsburg-Mitte mit Dienstleistungen und Wohnen am Inselpark arrondiert. Insgesamt können im Rathausviertel nördlich und südlich der Neuenfelder Straße/Mengestraße bis zu 700 neue Wohneinheiten entstehen.

5.3 Veringkanal

Am Veringkanal stehen Gewerbe- und Industrienutzungen den Wohnnutzungen und zentralen Versorgungseinrichtungen in den östlich angrenzenden Quartieren gegenüber. Hier zeigt sich auf engstem Raum der Kooperationsraum zwischen Hafen- bzw. Gewerbeentwicklung und Stadtentwicklung:

Westlich des Veringkanals reichen die Nutzungen von Industrie- und Logistikbetrieben und der Nordischen Ölmühle Carroux über den Bereich der „Soul Kitchen“ und den an der Industriestraße nördlich angrenzenden Gewerbehof bis zum Kulturzentrum „Honigfabrik“.

Der Raum auf der Ostseite ist im Zuge einer schrittweisen Änderung der Struktur der ansässigen Unternehmen und Betriebe in den letzten Jahren bereits durchlässiger geworden und wird als stärker zum Stadtteil zugehörig wahrgenommen. So wurde z.B. eine durchgehende Fuß- und Radwegverbindung mit parkartigen Grünflächen geschaffen. Hier entwickelt sich verstärkt Kreativgewerbe – angefangen vom Kunst- und Kreativzentrum „Atelierhaus 23“ bis zu den Betrieben in den ehemaligen Zinnwerken am Veringhof.

Am Veringkanal liegt der Entwicklungsschwerpunkt insgesamt auf einer Qualifizierung bestehender gewerblicher Strukturen, verbunden mit einer Verbesserung der Wohnverträglichkeit und dem Ausbau der lokalen Ökonomien und der Kreativwirtschaft. Eine Wohnnutzung entlang des Veringkanals wird ausgeschlossen, um die Betriebe abzusichern und neue Konflikte zu vermeiden.

Die an diesem Standort bereits aktive Kreativwirtschaft und die Ansiedlung weiterer kultureller Nutzungen werden nach Möglichkeit unterstützt. Gleichzeitig sind die vorhandenen Gewerbe- und Industriebetriebe im räumlichen Umfeld des Veringkanals mit ihrer hohen Bedeutung für Arbeitsplätze in Wilhelmsburg zu sichern und werden in die Gesamtplanung eingebunden. Auf Grund der räumlichen Nähe der unterschiedlichen Nutzungen müssen Konfliktpotenziale reduziert und unterschiedliche Interessen untereinander abgewogen werden.

Die Geruchsemissionen verschiedener Industriebetriebe, insbesondere die der Nordischen Ölwerke Carroux, sollen durch technische Maßnahmen verringert werden, damit bereits vorhandene Konflikte mit dem Wohnen in gewissen Umfang reduziert werden. Im Beteiligungsprozess wurde ebenfalls nachdrücklich gefordert, diese Ge-

ruchsbelastung, die weit in den Stadtteil hinein wirkt, nachhaltig zu mindern.

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

5.4 Georgswerder

Der Ortsteil Georgswerder liegt im Nordosten der Elbinsel Wilhelmsburg und schließt südlich an den Stadtteil Veddel an. Die Haupteinschließung erfolgt über den Niedergeorgswerder Deich, von dem aus einzelne Stichstraßen die im rückwärtigen Bereich liegenden Einfamilienhaus- oder Kleingartensiedlungen erschließen. Das bauliche Erscheinungsbild entlang dem Niedergeorgswerder Deich ist inhomogen und nicht geschlossen, über die Bebauungslücken ergeben sich Blicke in den naturnah geprägten Landschaftsraum.

Eine Qualität von Georgswerder liegt in seinem hohen Anteil naturnaher Grünflächen und Kleingärten sowie der Verknüpfung mit dem naturnahen Landschaftsraum der Wilhelmsburger Dove-Elbe bei gleichzeitiger Innenstadtnähe. Ein negatives Image erhielt der Ortsteil im Zusammenhang mit dem Giftmüllskandal der Deponie Georgswerder. Hierdurch war es schwierig, Menschen für den Ortsteil zu interessieren und als neue Einwohnerinnen und Einwohner zu gewinnen. Die geringe Bevölkerungszahl außerhalb der Kleingartensaison ließ die Nahversorgungsstruktur zusehends schrumpfen, sodass es mittlerweile an Infrastruktur zur Deckung des täglichen Bedarfs mangelt.

Ein Ansatzpunkt zur nachhaltigen Aufwertung des Ortsteils war die Entwicklung der Deponie Georgswerder zum Energieberg im Kontext der Internationalen Bauausstellung. Seit 2013 ist dieser Ort nun im Sommerhalbjahr für die Öffentlichkeit zugänglich. Durch das Informationszentrum und den Horizontweg ist der Berg mittlerweile positiv besetzt und zu einem beliebten Ausflugsziel geworden. Der Horizontweg eröffnet eine phantastische Aussicht über die Stadt und Blickbezüge in das Umland. Zugleich ist er eine weithin sichtbare neue Landmarke für Georgswerder.

Ergänzend zu diesem Projekt wurde unter Einbeziehung der Öffentlichkeit und der Bevölkerung Georgswerders ein Planungsprozess durchgeführt, um Lösungsansätze, Konzepte und Ideen für die weitere Entwicklung Georgswerders zu finden. Seit März 2013 liegt als dokumentiertes Ergebnis das „Zukunftsbild Georgswerder 2025“ vor, das Anforderungen an die Entwicklung des

Ortsteils zur Sicherung der Lebensqualität aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner formuliert. Das Zukunftsbild wurde von der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte als Leitlinie für die weitere Entwicklung beschlossen. Für die Aufwertung und Stärkung von Georgswerder als besonders wichtig eingeschätzt wurden bauliche Ergänzungen entlang des Niedergeorgswerder Deichs in Hinblick auf seine Funktion als attraktives Rückgrat des Ortsteils, die Ausbildung einer Ortsmitte im Bereich der Schule Rahmwerder Straße und bauliche Entwicklungen auf den Kirchwiesen und an der Fiskalischen Straße.

Ziel der städtebaulichen Entwicklung ist es, möglichst umfangreiche, qualitativ ansprechende Wohnangebote und wohnverträgliche Arbeitsstätten zu schaffen, um durch einen Zuwachs an Wohn- und Werktags-Bevölkerung die vorhandene Nahversorgungsinfrastruktur und den Schulstandort weiter zu entwickeln. Perspektivisch könnten im Stadtteil Georgswerder bis zu 250 neue Wohneinheiten entstehen. Die landschaftsräumlichen Qualitäten Georgswerders sollen dabei als wichtiger Standortfaktor entsprechend beachtet und berücksichtigt werden. Ebenso ist in vertiefenden Planungen die besondere Immissionssituation auf Grund der Nähe zu emittierenden Betrieben im Hafengebiet auf der Peute zu berücksichtigen.

5.5 Neues Korallusviertel

An der Thielenstraße zwischen Bahntrasse und Korallusstraße in Wilhelmsburg soll ein neues Wohnungsbauprojekt im Geschosswohnungsbau entstehen, das „Neue Korallusviertel“. Um für den Standort qualitätsvolle Lösungen zu finden, wurde in 2009 ein städtebaulich-architektonisches Gutachterverfahren durchgeführt. Das Projekt zeigt beispielhaft, wie mit geeigneten Lärmschutzlösungen attraktive Wohn- und Freiräume geschaffen werden können. Die Fläche befindet sich in Privateigentum. Das Bezirksamt Hamburg-Mitte führt das erforderliche Bebauungsplanverfahren durch. Derzeit werden Investoren für die Umsetzung des Vorhabens gesucht. Insgesamt sind ca. 350 Wohnungen in unterschiedlichen Größen im öffentlich geförderten und auch freifinanzierten Wohnungsbau insbesondere für Familien, aber auch in Form von altengerechten und studentischen Wohnen, geplant.

Im Zusammenhang mit den Neubauvorhaben im „Neuen Korallusviertel“ und in Wilhelmsburg Mitte soll auch die städtebauliche Entwicklung einschließlich der Modernisierung und Instandsetzung von Wohnungsbeständen im Alten Korallus-

viertel und im Alten Bahnhofsviertel vorangetrieben werden. Hierbei ist eine Verbesserung der wohnungsnahen Freiraumversorgung anzustreben.

Ergänzend wird westlich der Schönenfelder Straße eine Arrondierung der bestehenden Bebauungsstrukturen durch verdichteten, zwei- bis teilweise dreigeschossigen Einfamilienhausbau im Übergang von Geschosswohnungsbau zu Einfamilienhausbebauung geprüft.

5.6 Algermissenstraße/Berta-Kröger-Platz

Im Rahmen eines in 2007 durchgeführten Wettbewerbsverfahrens wurden für den Bereich um den Berta-Kröger-Platz neben der Erweiterung und Attraktivitätssteigerung des Wilhelmsburger Einkaufszentrums und der Neugestaltung und Aufwertung der öffentlichen Freiflächen auch Flächen für Wohnungsneubau identifiziert. So können unter anderem durch die Zusammenlegung von Algermissen- und Krieterstraße attraktive Bebauungsmöglichkeiten für unterschiedliche Wohn- und Eigentumsformen entstehen. Die Flächen befinden sich im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg und der SAGA GWG und bieten auf Grund der integrierten Lage sehr gute Voraussetzungen für eine Innenentwicklung. Eine Fortschreibung des integrierten Entwicklungskonzepts für das Sanierungsgebiet Wilhelmsburg S6/Berta-Kröger-Platz sowie die Aufstellung eines Bebauungsplans sind zur Umsetzung erforderlich. Insgesamt könnten in dem Bereich rd. 200 neue Wohneinheiten entstehen.

5.7 Haulander Weg

Im Rahmen eines durch die IBA in 2010 durchgeführten Entwurfsverfahrens wurden für das Projekt „Klimahäuser Haulander Weg“ innovative Konzepte und Ideen für attraktive, moderne Wohnhäuser in der typischen Marschlandschaft entwickelt. Zugleich wurde ein städtebauliches Konzept vorgelegt, das die Aspekte nachhaltige Entwässerung, Schutz der Landschaft und nachhaltige Energieversorgung besonders berücksichtigt. Der ausgewählte Entwurf sieht eine Wohnbebauung vor, die sich ausschließlich auf den Randbereich des Plangebiets erstreckt und den Innenraum mit Wiesen und Wetzern weitgehend unberührt belässt.

Wesentliche Voraussetzung für die Realisierung ist u.a. die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße. Das neue Quartier würde dann auch unmittelbar am Inselepark liegen. Als weiteren Schritt der vorbereitenden Planung hat die IBA in 2011 eine Machbarkeitsprüfung vorgelegt. Als Ergeb-

nis besteht ein Potenzial von ca. 300 bis 350 Wohneinheiten mit gemischten Nutzungen am westlichen und südlichen Rand. Die Flächen befinden sich in Teilen in Privatbesitz.

Im Verlauf der weiteren Planungen ist die Realisierbarkeit mit Blick auf die Lärmbelastung durch angrenzende Verkehrsstrassen (Bahn und Straße), die Nähe zu einem im Hafen gelegenen Betrieb, der der Störfallverordnung unterliegt, und die Anforderungen an den naturschutzrechtlichen Ausgleich zu prüfen. HPA weist darauf hin, dass die Planung zu keiner Einschränkung der Hafentriebe und der Hafenbahn führen darf, die in diesem Bereich mit deutlich wachsendem Eisenbahnverkehr rechnet. In die Prüfung wird deshalb auch eine Alternative mit Gewerbeflächen im Südwesten des Gebietes einbezogen.

5.8 Sonnenhöfe

Der etwa zwei Hektar große Entwicklungsraum der Sonnenhöfe (ehemals „Georg-Wilhelmhöfe“) liegt an der Georg-Wilhelm-Straße, die die Schnittstelle zwischen bestehenden Wohn- und Gewerbe- bzw. Industriearealen markiert. Diese Lage ist einerseits hoch attraktiv in unmittelbarer Nachbarschaft zum Inseelpark; andererseits befindet man sich in unmittelbarer Nähe zu Gewerbe- und Industriegebieten und dem Hafengebiet. Dort sind auch Betriebe ansässig, die gefährliche Stoffe lagern und daher der Störfallverordnung unterliegen. Aus dieser Lage resultieren erhöhte Anforderungen an die städtebauliche Planung und Abwägung.

Die insgesamt ca. 170 Wohneinheiten des Wohnungsbauprojekts Sonnenhöfe arrondieren das existierende Wohngebiet. Die städtebauliche Struktur fügt sich in die bestehende, viergeschossige Blockrandbebauung an Kurdamm und Trettaustraße und die zweigeschossige Reihenhausbebauung an der Peter-Beenck-Straße ein. Die zu den Straßen hin geschlossene Neubebauung schützt sich und das östlich angrenzende Areal vor den Lärmimmissionen im Westen. Es entstehen ruhige Blockinnenbereiche, in denen der alte Baubestand weitgehend erhalten wird.

Das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs wurde in den Bebauungsplan-Entwurf Wilhelmsburg 95 (Georg-Wilhelm-Höfe) übersetzt. Der erste Bauabschnitt mit 50 Wohneinheiten wurde auf Basis von Befreiungen vom geltenden Planrecht genehmigt. Um den zweiten Bauabschnitt realisieren zu können muss der Bebauungsplan für den Gesamtbereich aufgestellt und im Rahmen des Verfahrens die Verträglichkeit der Wohnbebauung mit den benachbarten Störfallbetrieben geklärt und bewältigt werden.

5.9 Kirchdorf-Süd

Die Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd mit ca. 2.300 Wohnungen wurde von 1974–1976 errichtet. Von 1992 bis 2003 wurde ein förmliches Sanierungsverfahren durchgeführt (Sanierungsgebiet Wilhelmsburg S3). Das Verfahren hat umfangreiche städtebauliche Verbesserungen bewirkt und die soziale Infrastruktur gestärkt. Dazu gehörten unter anderem Maßnahmen wie der Umbau der SAGA-Ladenzeile im Zentrum, die Wohnumfeldmaßnahme „Grüne Mittelachse“, die Umgestaltung des Marktplatzes und der Neubau des Jugendzentrums Kirchdorf-Süd.

Durch punktuelle Maßnahmen könnte die grüne Mittelachse weiter aufgewertet werden. Dazu gehören die Weiterentwicklung der Nord-Süd-Grünverbindung sowie bauliche Akzente an geeigneten Stellen. So könnten ergänzende Wohn- und Geschäftshäuser am Beginn und am Ende der zentralen Achse einen Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung leisten. Die Umsetzung der Maßnahmen und die Herstellung einer kompletten Nord-Süd-Grünverbindung hängen jedoch von neuen Lösungen für das Parken ab.

Die Verbesserung von Wegebeziehungen stellt ein weiteres Entwicklungsziel dar. Über eine Stärkung und gestalterischen Aufwertung der Ost-West-Wegeverbindungen könnten die Anbindung der Schulen Burgweide mit dem neuen Sportzentrum „Süd“ am Karl-Arnold-Ring sowie die Anbindung an Alt-Kirchdorf gestärkt werden.

Ein weiteres Entwicklungspotenzial wird in einer neuen baulichen Akzentuierung der Eingänge ins Quartier gesehen. Hiermit könnten ergänzende Wohnungsangebote für unterschiedliche Bevölkerungs- und Altersgruppen geschaffen werden. Auch dafür sind eine detaillierte Prüfung der Grundstücksverfügbarkeit und Lösungen für die Unterbringung von Stellplätzen erforderlich.

Im Beteiligungsprozess wurden das Image und die mangelnde Anbindung von Kirchdorf-Süd an die Mitte Wilhelmsburgs kritisiert. Im Verfahren wurden die Ansiedlung von den Stadtteil ergänzenden Nutzungen und Infrastruktur ebenso wie die Weiterentwicklung der Erholungslandschaft Wilhelmsburger Osten als wichtige Ziele formuliert.

6. Zielbild für den Harburger Binnenhafen

Mit dem Senatsbeschluss zur Entwicklungsplanung Harburger Binnenhafen wurde bereits Mitte der 1990er Jahre der Prozess zur Umwandlung in einen gemischt genutzten Stadtteil mit verschiedenen Quartieren unter Beibehaltung der hafenen-

typischen Nutzungen und Erhalt der denkmalwürdige Bauten angestoßen. Der Prozess wurde durch die Bürgerschaftsbeschlüsse zur Entlassung der Harburger Schlossinsel aus dem Hafengebiet und die Finanzierung der für die Konversion erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen ergänzt (siehe Bürgerschaftsdrucksache 19/6609).

Der gesamte Entwicklungsraum Harburger Binnenhafen (ca. 165 ha, davon ca. 27 ha Wasserflächen) umfasst den als „channel hamburg“ bekannten südlichen Bereich des Binnenhafens zwischen Veritaskai und Karnapp und die Harburger Schlossinsel. Weitere Entwicklungsflächen liegen im östlichen Binnenhafen, nördlich der Buxtehuder Straße bis zur Hannoverschen Straße, parallel zur Bahnlinie.

Der Harburger Binnenhafen ist durch eine Vielzahl von erhaltenen und genutzten historischen Gewerbebauten, Industriedenkmalern und technischen Bauwerken sowie Kaianlagen und Brücken geprägt. Auf der Harburger Schlossinsel und in der Harburger Schloßstraße liegen einige der ältesten Gebäude Hamburgs. Die Nähe zur Harburger Innenstadt, die günstige verkehrsinfrastrukturelle Lage sowie das durch die Nachbarschaft vielfältiger Nutzungen und die Wasserlagen bedingte Hafengebiet machen dabei den eigenen Reiz und die spezielle Attraktivität des Harburger Binnenhafens aus.

Die IBA hat diesen Entwicklungsprozess durch die Aufnahme des Binnenhafens als Metrozone in die Internationale Bauausstellung und die Förderung von Projekten aktiv unterstützt und vorangebracht. Das Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung unterstützt die Entwicklung mit den Fördergebieten Harburger Schlossinsel (Programmsegment Stadtumbau West) und Harburger Binnenhafen (Städtebaulicher Denkmalschutz). Das Bezirksamt Harburg hat ein „Rahmenkonzept Harburger Binnenhafen“ erarbeitet, das die Entwicklungsvorhaben und Fördergebiete im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung in diesem Konversionsgebiet darstellt und zuletzt in 2011 fortgeschrieben wurde. Ergänzend dazu wird die Nutzung der Wasserflächen im bezirklichen „Liegeplatzkonzept Harburger Binnenhafen 2012“ geregelt. In 2014 hat das Bezirksamt Harburg das Entwicklungskonzept „Städtebaulicher Denkmalschutz Harburger Binnenhafen“ erstellt, das am 27. März 2014 durch den Leitungsausschuss Programmsteuerung Integrierte Stadtteilentwicklung beschlossen wurde.

Im Rahmen der Integrierten Stadtteilentwicklung werden Fördermittel aus den zwei Programmseg-

menten der Städtebauförderung „Stadtumbau West“ und „Städtebaulicher Denkmalschutz“ in den Entwicklungsraum eingesetzt. Während aus dem Programmsegment „Stadtumbau West“ bis 2015 insbesondere Infrastrukturmaßnahmen im ehemaligen Hafengebiet zusatzfinanziert werden, werden die Mittel aus dem Programmsegment „Städtebaulicher Denkmalschutz“ im Zeitraum 2009–2017 vorwiegend zur Förderung von Sanierungsvorhaben von Denkmälern im Privatbesitz sowie für die denkmalgerechte Sanierung der Brücken eingesetzt. Damit wurde die Grundlage für die Modernisierungs-, Instandsetzungs- sowie Sicherungsmaßnahmen an erhaltenswerten Gebäuden und historischen Ensembles von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung geschaffen.

Technologiestandort Harburger Binnenhafen

Durch die frühzeitige Nutzung vorhandener Gebäude durch die TUHH und den Neubau der TuTech GmbH wurde der südliche Teil des Binnenhafens bereits in den 1990er Jahren als Standort für zahlreiche zukunftsfähige technik- und wissenschaftsorientierte Firmen, Forschungsinstitute und affine Dienstleistungsunternehmen attraktiv, die sich insbesondere im privat entwickelten sog. „channel hamburg“ angesiedelt haben. Die aktuellen Vorhaben – der anstehende Neubau des „Innovationscampus Grüne Technologien“, der in Prüfung befindliche Neubau eines Gebäudes für das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) sowie die Planung für ein Technologiezentrum im Bereich der Neuländer Straße – unterstreichen diese dynamische Entwicklung. Ein weiterer Technologiestandort kann zukünftig südlich angrenzend, in unmittelbarer Nachbarschaft zur Harburger Innenstadt entwickelt werden.

Der Harburger Binnenhafen zählt heute mit ca. 6.000 Arbeitskräften zu den herausragenden Forschungs- und Entwicklungsstandorten Hamburgs. Zurzeit wird vom Bezirk in Kooperation mit der BWVI und mit Unterstützung der TUHH sowie weiterer Harburger Partner die Gründung einer Dachmarke zur verstärkten Vermarktung der Harburger Technologiestandorte vorbereitet.

Entwicklungsraum Harburger Schlossinsel und westlicher Binnenhafen

Seit der Entlassung aus dem Hafengebiet in 2010 wurden auf der Harburger Schlossinsel zunächst neue Freiräume und Erschließungsanlagen fertiggestellt, um über die Qualifizierung der öffentlichen Räume die Erlebbarkeit des Binnenhafens und seine Qualität als Wohn- und Arbeitsort zu

steigern. Auf der Grundlage eines internationalen Wettbewerbes ist die große sternförmige Parkanlage, der „Gebrüder-Cohen-Park“, entstanden. Dieser landschaftlich hochwertig gestaltete Quartierspark generiert eine hohe Standortqualität für die umgebenden Wohnungsbauprojekte.

Angestoßen durch diese öffentlichen Investitionen konnten auf der Harburger Schlossinsel die Wohnungsbauvorhaben „Marina auf der Harburger Schlossinsel“ und „Quartier am Park“ umgesetzt werden. Neben der Weiterentwicklung als Wohnstandort sollen die hafentypischen Nutzungen wie die Werftbetriebe und der Technische Betrieb Harburg der HPA in ihrem Bestand erhalten bleiben. Weitere Entwicklungspotenziale auf der Harburger Schlossinsel lassen sich daher nur unter Berücksichtigung der bestehenden gewerblichen Nutzungen realisieren. Auf Grund der im Süd-Osten der Schlossinsel verlaufenden Hochspannungsleitung ist für Teile der Flächen eine Wohnnutzung ausgeschlossen. Im Rahmen der Beteiligung der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen wurde gefordert, das Ziel einer Verlegung der Hochspannungsleitungen auf der Harburger Schlossinsel weiterhin zu verfolgen. Auf Grund der damit verbundenen Kosten ist kurzfristig jedoch keine Veränderung zu erwarten.

In südlicher Fortsetzung des zentralen Parks wurden als weitere Maßnahme zur Qualifizierung der öffentlichen Räume die Sanierung der Kaimauern am Lotsekai sowie der Bau des Lotseplatzes umgesetzt. Den südlichen Abschluss des freiräumlichen Ensembles aus Gebrüder-Cohen-Park und Lotseplatz bildet der Kanalplatz. Im Ergebnis wurden damit unterschiedlich geprägte Aufenthaltsräume von hoher Qualität am Wasser geschaffen, die dem besonderen Charakter des Binnenhafens mit seiner geschichtlichen Entwicklung gerecht werden. An der Harburger Schloßstraße wurde das Wohnungsbauvorhaben „Maritimes Wohnen am Kaufhauskanal“ initiiert: Der erste Bauabschnitt mit 60 Wohneinheiten ist in der Umsetzung; in einem zweiten Bauabschnitt sind weitere 70 Wohneinheiten vorgesehen.

Zukünftig werden Lotseplatz und Kanalplatz durch die im Bau befindliche Fußgängerdrehbrücke über den Lotsekanal verbunden, womit die historische Verbindung zur Innenstadt wieder hergestellt wird.

Im Bereich um den Kanalplatz besteht ein Entwicklungspotenzial von bis zu 300 Wohneinheiten. Grundlegende Voraussetzung für deren Realisierung ist eine deutliche Entlastung des Harburger Binnenhafens vom Durchgangsverkehr durch eine Verlagerung der Hauptverkehrs-

führung auf den Straßenzug Hannoversche Straße – Seevestraße – Karnapp. Durch diese Maßnahme kann der zentrale Bereich des Binnenhafens aufgewertet und die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht werden.

Auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes südlich des Veritaskais, im Quartier „Harburger Brücken“, können neben gewerblichen Nutzungen, rd. 400 neue Wohneinheiten entstehen. Mehrere Wohnungsbauvorhaben wurden hier bereits realisiert, weitere befinden sich derzeit in der Umsetzung bzw. Planung. Um das Wohnen attraktiv zu gestalten, werden die noch nicht realisierten öffentlichen Grünflächen ausgebaut und Gehrechte an den Gewässerkanten umgesetzt.

Entwicklungsraum Östlicher Binnenhafen

Die Konversion des Harburger Binnenhafens als gemischt genutzter Stadtteil soll durch die Herausbildung weiterer Quartiere im Entwicklungsgebiet „Östlicher Binnenhafen“ fortgesetzt werden. Dieses Gebiet erstreckt sich nördlich der Buxtehuder Straße entlang der Hannoverschen Straße parallel zur Bahnlinie. Es ist historisch von gewerblichen Nutzungen geprägt, hat aber in verschiedenen Teilbereichen auch Potenzial für eine besondere Nutzungsmischung mit einem Schwerpunkt als Forschungs- und Entwicklungsstandort in Verbindung mit Wohnen. In einigen Teilbereichen wird die laufende Umstrukturierung in einen gemischt genutzten Stadtteil mit einem Anteil an Wohnnutzung durch gewerbliche und verkehrliche Emissionen erschwert. Hierauf muss bei einer Entwicklung der Flächen durch geeignete städtebauliche und hochbauliche Lösungen zum Umgang mit den Lärmimmissionen von der Bahn reagiert werden.

Im Bereich des nord-östlichen Binnenhafens liegt im Bereich des Handelshofs an der Nartenstraße weiteres Potenzial für die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers. Hier könnten neben gewerblichen Nutzungen bis zu 200 neue Wohneinheiten entstehen. Öffentliche Investitionen in die Infrastruktur, wie z.B. Kaimauern, Uferpromenaden und Verkehrsanlagen, sind hier begleitend in den kommenden 10 bis 20 Jahren vorgesehen.

Südlich angrenzend werden beidseits der Neuländer Straße auf den Flächen der ehemaligen „New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie“ mit den laufenden Bebauungsplanverfahren für die „Eco City“ und das „Neuländer Quaree“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen für erste Vorhaben geschaffen. Hier sind insgesamt bis zu 300 Wohneinheiten vorgesehen.

Am süd-östlichen Endpunkt des Entwicklungsraums Harburger Binnenhafens, im Bereich der Seevestraße, soll auf verfügbar gewordenen Flächen ein neuer Technologiestandort entwickelt werden. Die angestrebte Verlagerung der Hauptverkehrsführung macht es erforderlich, den Knoten Seevestraße/Hannoversche Straße zu verlegen. Dies ermöglicht einen Neuzuschnitt der angrenzenden Flächen, sodass auf besser nutzbaren Grundstücken unterschiedliche nichtstörende gewerbliche Nutzungen, Büros und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt werden können.

Anbindung des Binnenhafens an die Harburger Innenstadt

Eine weitere Zukunftsaufgabe liegt in der Verbesserung der Anbindung des Binnenhafens an die Harburger Innenstadt und Überwindung der städtebaulichen Barriere B73/Bahntrasse. Eine verbesserte und aufgewertete Verknüpfung der Harburger Innenstadt mit dem Binnenhafen kann zu einer Attraktivitätssteigerung beider Stadtteile beitragen und mit einer Qualifizierung der Wegebeziehungen kann zugleich ein Beitrag zur Vernetzung der Quartiere von Wilhelmsburg über den Binnenhafen zum Harburger Zentrum geleistet werden.

Die weitere Entwicklung des Harburger Binnenhafens zu einem Quartier mit hoher Qualität bietet auch eine Chance für die Entwicklung der Harburger Innenstadt. Die Qualität der Innenstadt als Wohnort wird verbessert, indem eine unmittelbare Anbindung an die neuen öffentlichen Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität, den Wasserlagen aber auch den kulturellen sowie Freizeit- und Gastronomieangeboten hergestellt wird. Damit kann ein Beitrag zur Stärkung der Harburger Innenstadt auch als weiter zu entwickelnder Wohnstandort und zur stärkeren Durchmischung geleistet werden. Die Harburger Innenstadt bietet zahlreiche Versorgungsangebote der sozialen Infrastruktur und ist ein wichtiger Einzelhandelsstandort. Für die Entwicklung des Wohnstandorts Binnenhafen ist die verbesserte Anbindung an die Harburger Innenstadt daher ebenfalls von besonderer Bedeutung. Beide Stadtteile werden gestärkt und der Trend zum innenstadtnahen Wohnen unterstützt.

Eine bessere Verknüpfung der Quartiere würde zu dieser Entwicklung beitragen. Auch im Rahmen der Stadtwerkstatt zum Innendialog Harburg im Jahr 2014 wurde dies mehrfach thematisiert und damit von der Bevölkerung als ein inhaltliches Ziel für die kommende Entwicklungs-

stufe benannt. Mit der Planung für eine Landschaftsbrücke vom Quartier „Harburger Brücken“ zur Harburger Innenstadt hat das Bezirksamt Harburg hierfür eine Möglichkeit aufgezeigt. Daneben besteht auch die Möglichkeit, bereits bestehende Verbindungen in den Harburger Binnenhafen zu verbessern und aufzuwerten. Im Rahmen der Beteiligung der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen wurde darauf aufmerksam gemacht, dass eine verbesserte Verbindung des Harburger Binnenhafens mit der Harburger Innenstadt über eine neue Fußgängerbrücke sinnvoll und notwendig ist.

Denkmalschutz im Harburger Binnenhafen

Auf der Harburger Schlossinsel liegt die Keimzelle Harburgs. Hier entstand um 1000 die von einem Wassergraben umgebene Horeburg, die ab 1527 zum dreiflügeligen Schloss und nach 1644 zur sternförmigen Festung ausgebaut wurde. So weisen Bauteile im Keller des letzten verbliebenen Schlossflügels in das 14. Jahrhundert. Der Kernbereich des Harburger Schlosses mit dem noch stehenden Westflügel ist als Bodendenkmal in die Denkmalliste eingetragen. Die im Boden befindlichen Überreste aus der wechselvollen Geschichte der Wehranlage sind kraft Gesetzes geschützt. An der Harburger Schloßstraße liegt die Harburger Altstadt, die beiderseits eines künstlich aufgeschütteten Dammes, der die einzige Zuwegung zur Burg, zum Schloss und zur Festung ermöglichte und über den heute die Harburger Schloßstraße verläuft, auf Werten in der Elbeniederung gegründet wurde. Die Harburger Altstadt ist als Bodendenkmal, ebenso wie die Harburger Schlossinsel, von hoher wissenschaftlicher und historischer Bedeutung. Ein Großteil der hier befindlichen Flurstücke ist als Grabungsschutzgebiet ausgewiesen. Im 16. Jahrhundert entstand das „Bornemannsche Haus“ in der Harburger Schloßstraße, von dem große Teile aus dieser Zeit trotz späterer Veränderungen erhalten sind. Neben diesen gibt es aus allen späteren Entwicklungszeiten des Gebietes bauliche Überlieferungen: Die Schlossinsel als Relikt der Festung des 17. Jahrhunderts, die Bahngleise, Kanäle, Kaimauern, Klappbrücken, Krane, Werftanlagen und Fabrikationsgebäude als Erinnerungstücke der industriellen Hafennutzung vom 19. bis ins 20. Jahrhundert.

Geradezu sinnfällig für den „Sprung über die Elbe“ ist die alte Eisenbahnbrücke, die Ende des 19. Jahrhunderts die Verbindung nach Wilhelmsburg und weiter nach Hamburg schuf – nach der Napoleonischen Holzbrücke vom Anfang des 19.

Jahrhunderts die erste Wegeverbindung über die Elbe in Hamburg.

Um wichtige Bauten und Anlagen auch für nachfolgende Generationen zu bewahren, wurden sie unter Denkmalschutz gestellt. Hierzu gehören die Schlossinsel mit den umgebenden Wasserflächen und angrenzenden Kanälen und Kaianlagen, aber auch verschiedene Wohn- und Industriebauten im südlichen Bereich des Gebietes.

Zur Ermittlung des Förderbedarfes für das Programmsegment Städtebaulicher Denkmalschutz in der Bund-Länder-Städtebauförderung hat die Vereinigung der Landesdenkmalpfleger das Gebiet in die bundesdeutsche Liste von historischen Stadtkernen und -bereichen mit besonderer Denkmalbedeutung aufgenommen. Seit 2009 ist der Harburger Binnenhafen Fördergebiet im Programmsegment Städtebaulicher Denkmalschutz im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung. Hiermit werden Maßnahmen unterstützt, die sonst nicht oder deutlich weniger denkmalgerecht zustande kommen würden.

Nicht alle überlieferten Artefakte sind als Denkmäler geschützt. Im südlichen Bereich des Binnenhafens besteht deshalb eine Erhaltungsverordnung nach § 172 BauGB. In diesem Zusammenhang ist aus Sicht des Denkmalschutzes anzustreben, dass auch nicht denkmalgeschützte Strukturen – wie die in Teilen noch jahrhundertalte Parzellierung – als Geschichtszeugnis erkennbar bleiben.

Auf Grund von IBA-Neubauprojekten wurden seit 2010 umfangreiche archäologische Ausgrabungen durchgeführt, die die archäologische Relevanz der genannten Bereiche für die Harburger Stadtgeschichte deutlich aufzeigen. Bei der weiteren Entwicklung des Harburger Binnenhafens sind die bodendenkmalpflegerischen Belange frühzeitig mit einzuplanen.

Wie schon bei der bisherigen Entwicklung soll es auch in Zukunft Ziel der gemeinsamen Anstrengungen der verschiedenen Beteiligten – Eigentümerinnen, Eigentümer, Nutzerinnen, Nutzer und Verwaltung – sein, die Zeugnisse der Vergangenheit in neue Nutzungen zu integrieren. Ebenso ist Wert auf ein angemessenes Umfeld der Denkmäler zu legen. Denkmalgeschützte Objekte, aber auch andere erhaltenswerte Strukturen sollen für die Zukunft bewahrt werden. Es sind jeweils alle Möglichkeiten zu untersuchen, durch schonende Nutzungsänderungen, finanzielle Unterstützungen, gegebenenfalls erforderliche Ausnahmeregelungen, dieses Ziel zu erreichen. Auch die Begleitgruppe Harburger Binnenhafen hat sich dafür ausgesprochen, dass der Denkmalbestand im Harburger Binnenhafen weiterhin geschützt werden soll.

7. **Petition**

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle das Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“ als planerische Grundlage zur Kenntnis nehmen.

Anlage 1



**Hamburgs Sprung über die Elbe
Zukunftsbild 2013+**

- | | | | |
|--|---|--|--|
| <p>LEGENDE</p> <p>NUTZUNG</p> <ul style="list-style-type: none"> Räume und Projekte der Stadtentwicklung Stadtgebiet <small>Stadtkern</small> Sondergebiet <small>Beckenwerder</small> Besondere Orte und Gebäude Sportplätze Sportstätten | <p>FREIZEIT</p> <ul style="list-style-type: none"> Grünflächen allgemein Parks und Freizeite Kleingartenzone Gewässer und Biotopflächen Landschaftsraum
Waldhaushalter Daten | <ul style="list-style-type: none"> Hauptverkehrsfläche Hochwasserabwehrwand Wegverkehrsplanung | <p>VERKEHR</p> <ul style="list-style-type: none"> Bahnlinie Linienführung S-Bahn/Straße Fährlinie und Fußgängerüberwege S-Bahn Stationen U-Bahn Stationen Bushaltestelle Fähranlage |
|--|---|--|--|

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



Rahmenkonzept

Maßstab: 1:10.000
Stand: 16. September 2014

Planungsbüro
Stadtentwicklung
Hamburg

Beauftragte
Ulrich
2013

Beauftragte
Ulrich
2013

Beauftragte
Ulrich
2013

Anlage 2



**Hamburgs Sprung über die Elbe
Zukunftsbild 2013+**

- | | | | |
|---|--|---|--|
| <p>LEGENDE</p> <p>ENTWICKLUNGSRÄUMEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Wohngebiete Mischgebiete (kleine, mittelgroße und große Gebäude) Gewerbegebiete Industriegebiete Sport- und Freizeitflächen | <ul style="list-style-type: none"> Kleingartenzone Plätze Öffentliche Grünflächen, Parks und Freizeitanlagen Landschaftsflächen und Grünlandschaften Verkehrsplanungssprünge über die Elbe | <p>VERKEHR</p> <ul style="list-style-type: none"> S-Bahn U-Bahn Bus Fahrrad Fußgänger Weichenführung (Freizeitanlagen) | <p>SYMBOLE / BEZUGSPUNKTE</p> <ul style="list-style-type: none"> S-Bahn Stationen U-Bahn Stationen Busstationen Fahrradwege Fußgängerwege Ankerpunkte |
|---|--|---|--|

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



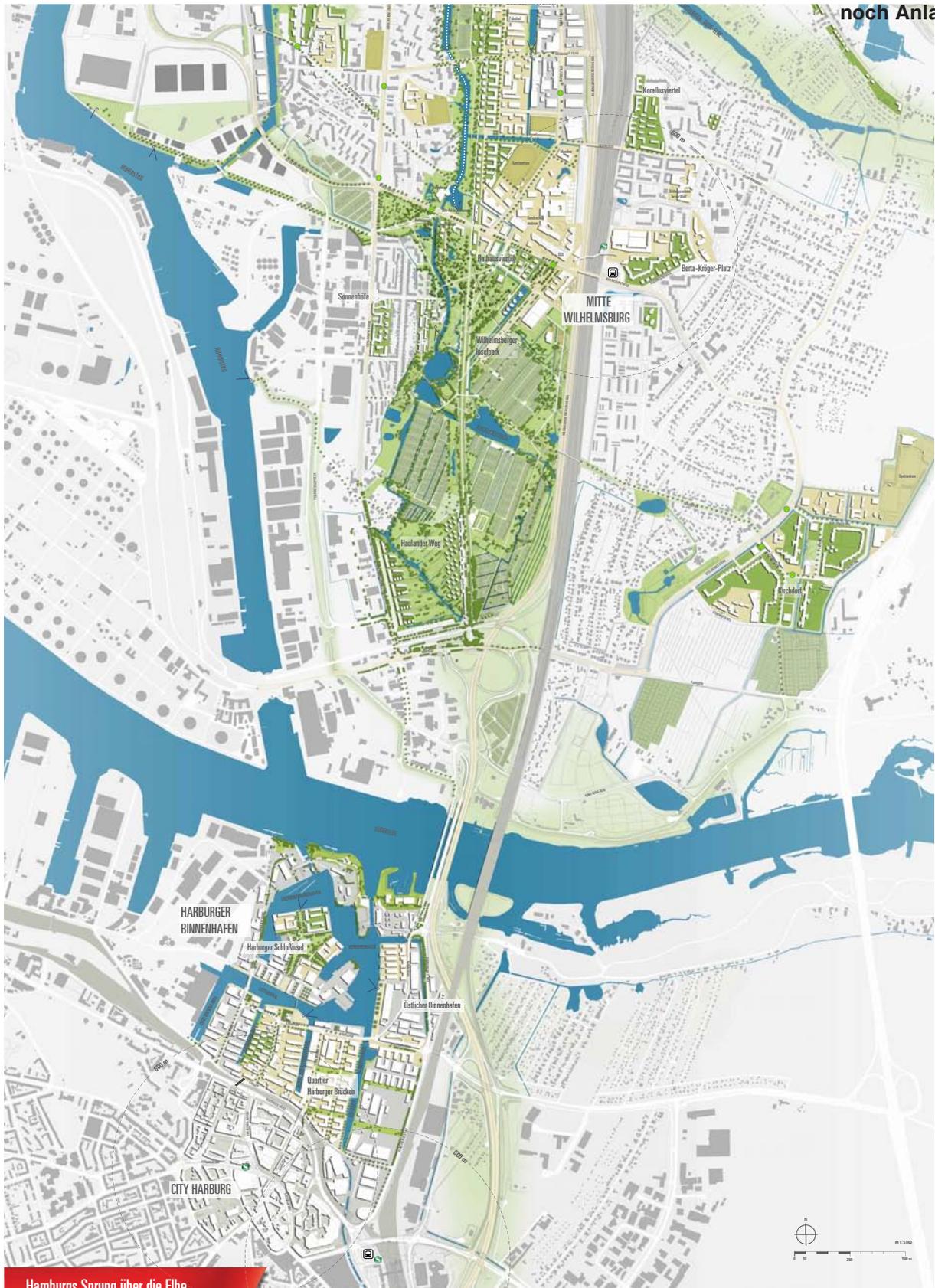
Entwicklungsräume (Blatt 1)

Maßstab: 1:5.000
Stand 16. September 2014

Planungsbereich: URBAN
Mitarbeiter: URBAN, URBAN, URBAN
2014 Hamburg

Abgefragt: URBAN, URBAN, URBAN
2014 Hamburg

noch Anlage 2



**Hamburgs Sprung über die Elbe
Zukunftsbild 2013+**

<p>LEGENDE</p> <p>ENTWICKLUNGSFLÄCHEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Wohngebiete Mischgebiete (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen, Kultur) Gewerbeflächen Industriegebiete Dienst Sport und Freizeitanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Kleingartenanlagen Plätze öffentliche Grünflächen, Parks und Freizeitanlagen Landschaftsachsen und Durchblickachsen Verkehrsgrünraum Sprung über die Elbe 	<p>VERKEHR</p> <ul style="list-style-type: none"> Straßenverkehr Fahrrad 72 Fußgänger Radwegenetz Wasserwegverkehr (Freizeitverkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> S-Bahn Stationen U-Bahn Stationen Bushaltestellen Fähranleger Bushaltestellen <p>SYMBOLE/GRÜNZEICHEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Aussichtspunkte
--	--	---	---

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Entwicklungsräume (Blatt 2)

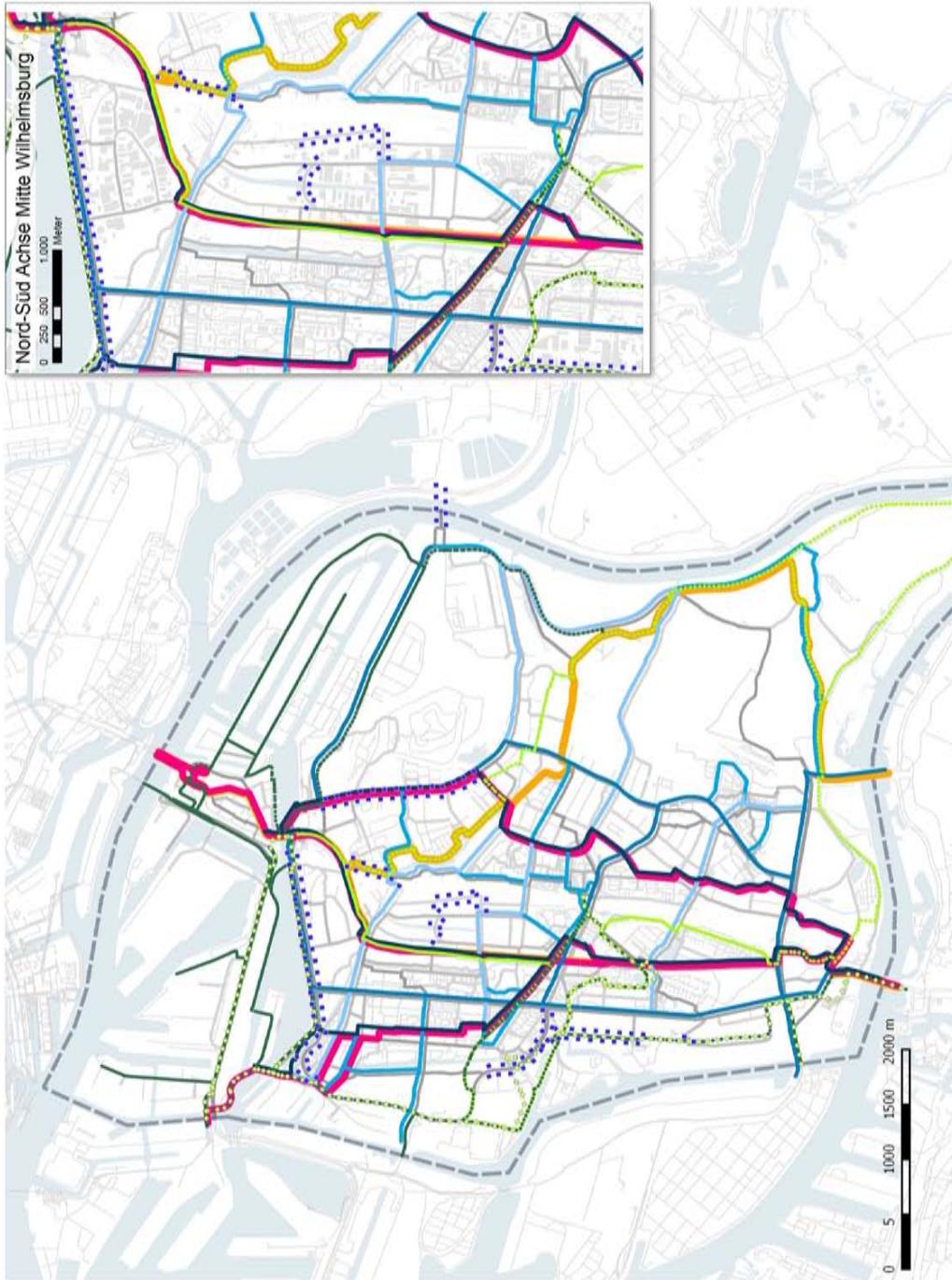
Maßstab: 1:5.000

Stand: 16. September 2014

Abgrenzung:
 Stadtgebiet Hamburg
 Stadtteil Wilhelmsburg
 Stadtteil Harburg

Abgrenzung:
 Stadtteil Wilhelmsburg
 Stadtteil Harburg

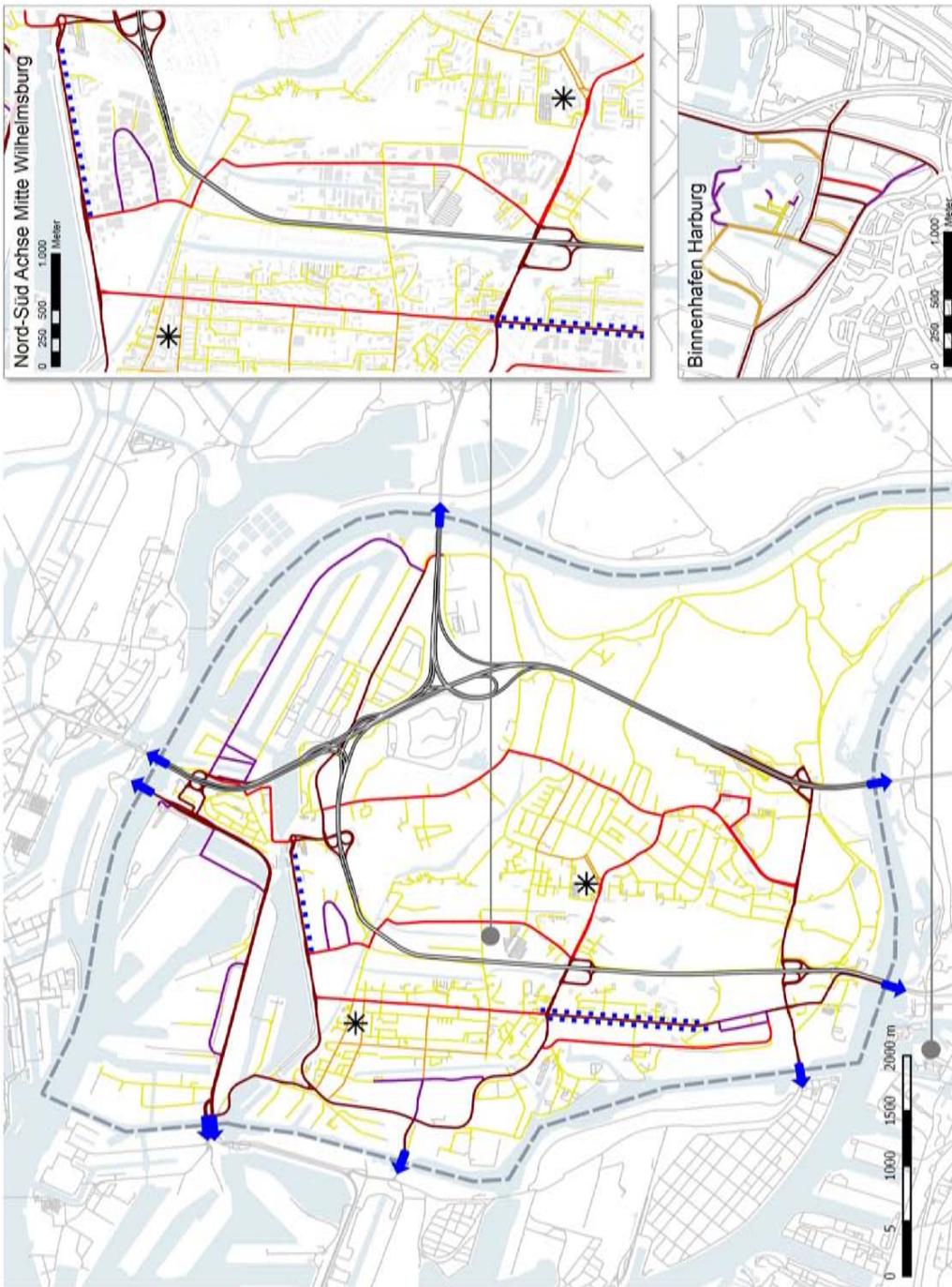
Abgrenzung:
 Stadtteil Wilhelmsburg
 Stadtteil Harburg



Funktionsplan
NMIV Planung

- Funktionsplan Elbinsel
- Planungsraum
- Hafenergebnisrouten
- Hafenergebnisroute
- Masterplan Radverkehr
- Hamburger Hafen
- Freizeit-Rundkurs Wilhelmsburg
- Freizeit-Rundkurs Wilhelmsburg (perspektivische Netzverlängerung)
- Hafennetz
- Hafennetz Zubringer
- Radverkehrskonzept
- Wilhelmsburg 2013+
- Veloroute
- Bezirksroute
- Stadtteilroute
- Erschließungsroute
- Velorouten 2013+
- Freizeitroute
- Veloroute
- Funktionsstufen NMIV
- Hauptverkehrsroute
- Sammelroute
- Erschließungsroute
- Anliegerroute
- Ohne Funktionsstufe
- Konflikte/ Handlungsbedarf
- Konflikte/ Handlungsbedarf

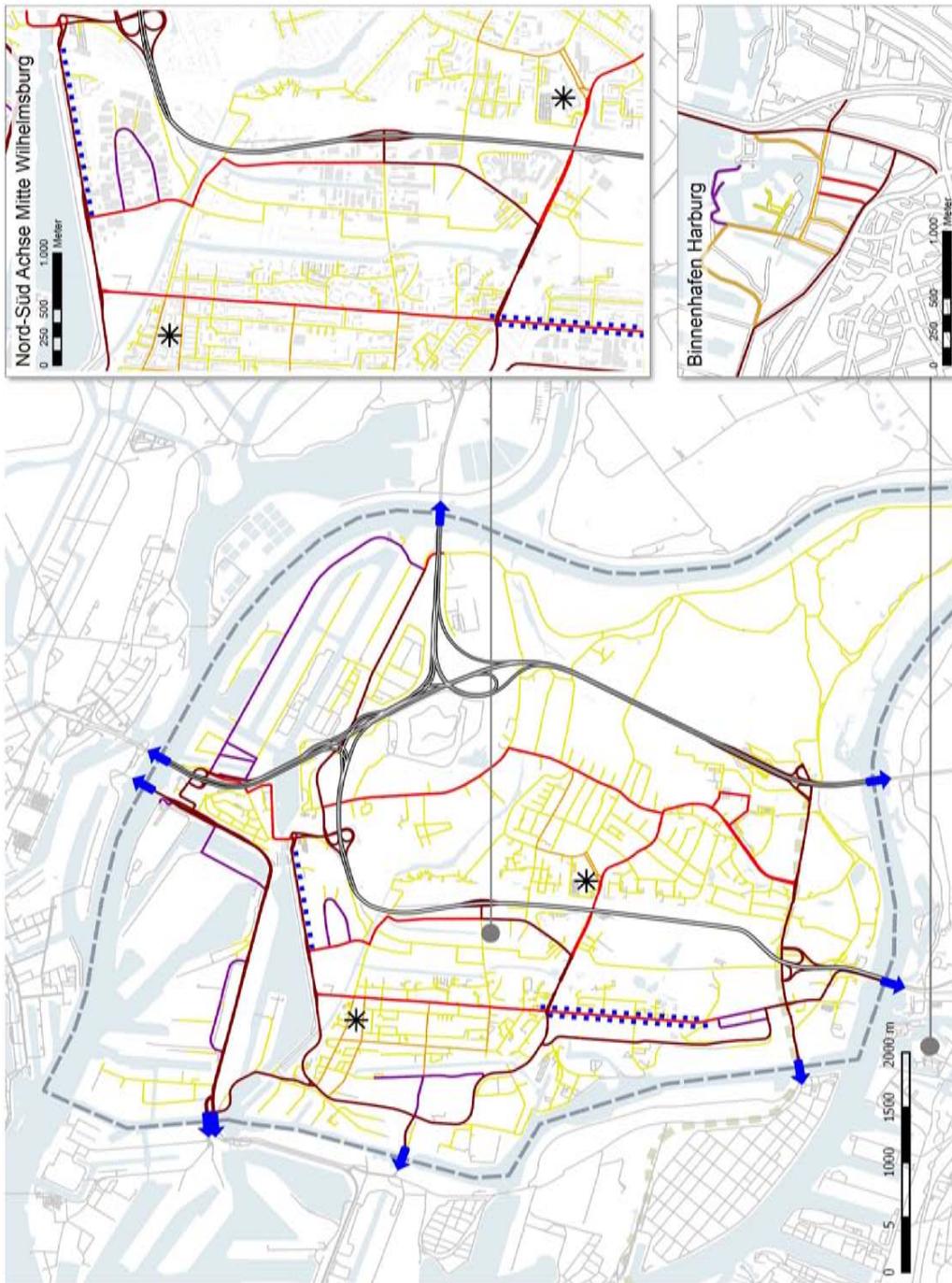




- Funktionsplan Elbinsel**
- * Stadtteilzentrum
 - ↑ Übergeordnete Verknüpfungen
 - Funktionsstufen**
 - BAB / Überregional
 - Äußere Haupterschließung / Gewerbeverkehre
 - Innere Haupterschließung
 - Gewerberschließung
 - Wichtige Stadtteilstraße / Busverkehre
 - Stadtteilstraße
 - Ohne Funktionsstufe
 - Planungsraum
 - Konflikte/Handlungsbedarf



Funktionsplan
 MIV Analyse



Funktionsplan
MIV Planung

- Funktionsplan Elbinsel**
- * Stadtteilzentrum
 - ↑ Übergeordnete Verknüpfungen
- Funktionsstufen**
- BAB / Überregional
 - Äußere Haupterschließung / Gewerbeverkehre
 - Innere Haupterschließung
 - Gewerberschließung
 - Wichtige Stadtteilstraße / Busverkehre
 - Stadtteilstraße
 - Ohne Funktionsstufe
 - Hafenerspange (Planung)
 - Konflikte / Handlungsbedarf
 - Planungsraum

