

Problem- und Potenzialanalyse (PPA)

HARBURGER BINNENHAFFEN/ NEULAND NORTHWEST



Auftraggeber:

Bezirksamt Harburg
Fachamt Sozialraummanagement
Harburger Ring 33
21073 Hamburg

Ansprechpartner:

Jan Paulsen
Fachamt Sozialraummanagement -H/SR 31-
Gebietskoordinator Integrierte Stadtteilentwicklung
Harburger Ring 33, 21073 Hamburg

Telefon (040) 428 71 22 74
E-Fax (040) 427 90 71 62
Telefax (040) 428 71 24 61
E-mail: jan.paulsen@harburg.hamburg.de

Bearbeitung:

C/O ZUKUNFT Stadtplanung
Stadtentwicklung

Büro c/o Zukunft – Stadtplanung und Stadtentwicklung,
Hachenberg Pill Stadtplaner PartGmbH
Zeiseweg 9
22765 Hamburg

mail@co-zukunft.de
+49 (0)40 22865890
www.co-zukunft.de

konsalt

Konsalt - Gesellschaft für Stadt- und Regional-
analysen und Projektentwicklung mbH
Altonaer Poststraße 13
22767 Hamburg

info@konsalt.de
+49 (0) 40 – 35 75 27-0
www.konsalt.de

Stand 02 / 2023

Inhaltsverzeichnis

A Anlass und Auftrag	5
B Bestandsaufnahme	6
B 1 Städtebauliche Struktur	6
B 1.1 Lage, städtebauliche Struktur und Entwicklung	6
B 1.1.1 Lage und Anbindung	6
B 1.1.2 Historische Siedlungsentwicklung	8
B 1.1.3 Bau- und Siedlungsstruktur	10
B 1.1.4 Prozesse, Konzepte und Programme	12
B 1.1.5 Bauleitplanung und sonstige städtebauliche Verordnungen	15
B 1.2 Nutzungsstruktur und Funktionsräume Wohnen, Gewerbe, Grüne Infrastruktur, Öffentlicher Raum, Mobilität, Zentrenfunktion, Nahversorgung	19
B 1.2.1 Wohnen	19
B 1.2.2 Gewerbe, Infrastruktur, Immissionen	24
B 1.2.3 Öffentlicher Raum und Grüne Infrastruktur	30
B 1.2.4 Mobilität	45
B 1.2.5 Zentrenfunktion und Nahversorgung	50
B 1.3 Gebäudestruktur und Typologien, Baualter, Sanierungsstand, Eigentumsstruktur	52
B 1.3.1 Gebäudestruktur und -Typologien	52
B 1.3.2 Denkmal, Stadtbild	54
B 1.3.3 Baualter, Sanierungsstand, Energieversorgung	57
B 1.3.4 Eigentumsstruktur	58
B 2 Sozioökonomische Struktur	59
B 2.1 Bevölkerungsstruktur- und Entwicklung	59
B 2.2 Auswertung des Sozialmonitorings	64
B 2.3 Zusammenfassung	66
B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur	67
B 3.1 Bildungsinfrastruktur	67
B 3.1.1 Betreuungseinrichtungen für Kinder	67
B 3.1.2 Schulen/ Bildungseinrichtungen	67
B 3.1.3 Weitere Bildungsanbieter, Beschäftigung, Qualifizierung	68
B 3.2 Soziale Infrastruktur	70
B 3.2.1 Offene Kinder und Jugendarbeit, Jugendhilfe, Familienförderung, Alleinerziehende	70
B 3.2.2 Senioren, Inklusion	70
B 3.2.3 Integration Menschen mit Migrationshintergrund	71
B 3.3 Kultur im Stadtteil	71
B 3.4 Gesundheitsinfrastruktur	74
B 3.5 Sport- und Freizeitinfrastruktur	74

C Analyse: Probleme und Potenziale

76

C 1 Schlussfolgerungen der Bestandsaufnahme: Probleme und Potenziale in den relevanten Handlungsfeldern	78
--	----

Handlungsfeld 1: Städtebauliche Strukturen	78
Handlungsfeld 2: Wohnen / lokaler Wohnungsmarkt / Wohnungswirtschaft	82
Handlungsfeld 3: Wohnumfeld / öffentlicher Raum	85
Handlungsfeld 4: Klimaschutz/ Klimaanpassung/ Grüne und blaue Infrastruktur	89
Handlungsfeld 5: Mobilität	93
Handlungsfeld 6: Kultur im Stadtteil	97
Handlungsfeld 7: Sport und Bewegung	101

C 2 Akteursstrukturen	105
-----------------------	-----

C 3 Bewertung der Analyseergebnisse	107
-------------------------------------	-----

D Strategischer Teil - Zielsetzungen

109

D 1 Gebietsbezogene Leitziele	109
D 2 Handlungsfeldziele	110

E Empfehlungen zur Verfahrensstruktur und zur Förderung

E 1 Programm, Förderlaufzeit und Gebietsabgrenzung	112
Vorschlag Gebietsabgrenzung	113
E2 Gebietsmanagement und Beteiligungsprozess	114
E 3 Gendermainstreaming	115
E 4 Zeit-Maßnahme-Kosten-Plan	116
E 5 Projektblätter	120
Erste Projekte	120
Gebietsentwicklung	124
E 6 Ideenspeicher nach Handlungsfeldern	130

Quellen und Verzeichnisse

132

Literatur, Gutachten und Berichte	132
Weitere Informationen und Datenquellen	133
Abbildungen und Kartendarstellungen	134
Abkürzungsverzeichnis	135



A Anlass und Auftrag

Das Bezirksamt Harburg legt hiermit die Problem- und Potenzialanalyse (PPA) für das untersuchte Gebiet „Harburger Binnenhafen/ Neuland Nordwest“ mit einer Empfehlung zur Fördergebietsfestlegung und ersten Projekten zur Förderung im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) vor.

Hintergrund dafür war, dass im Untersuchungsgebiet (UG) aufgrund der fortgeschrittenen Entwicklung und Transformation des Harburger Binnenhafens - vom industriell geprägten Hafengebiet hin zu einem gemischt genutzten Quartier mit einem steigenden Wohnanteil – bereits heute Defizite im Wohnumfeld und in den öffentlichen Grün- und Freiräumen vermutet werden.

Diese werden sich vermutlich weiter verstärken, da der Harburger Binnenhafen mit seinem maritimen Flair und seinen denkmalgeschützten Gebäuden und Ensembles einen besonderen Entwicklungsschwerpunkt im Wohnungsbauprogramm des Bezirks Harburg darstellt und Potenzial für mehr als 1.000 neue Wohneinheiten vorwiegend im östlichen Gebiet bietet. Die bisher definierten Wohnungsbau-potenziale für den östlichen Binnenhafen werden im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Abs. 4 BauGB für das Gebiet „Östlicher Binnenhafen und Anknüpfung an die Innenstadt“ überprüft. In den kommenden Jahren wird daher mit einem Bevölkerungsanstieg von bis zu 2.500 Menschen gerechnet. Vor diesem Hintergrund stellt sich die durch Bundesstraßen (B 73, B 75) und Bahntrassen räumlich abgetrennte Lage des Gebiets als Herausforderung von steigender Relevanz dar.

Die Entwicklungsprozesse des Harburger Binnenhafens wurden von dem ehemaligen RISE-Fördergebiet Harburger Schlossinsel (2010 bis 2015) und dem Fördergebiet Harburger Binnenhafen (seit 2009 bis 2022) maßgeblich geprägt. Das aktuelle UG umschließt diese beiden bisherigen Gebiete und ergänzt es um die bislang weniger im Fokus der Entwicklung befindlichen Randbereiche sowie den Nordwesten von Neuland. Die Förderung soll sich dabei nicht allein auf die städtebauliche Weiterentwicklung fokussieren, sondern sich

insbesondere auch den Qualitäten und Herausforderung des wachsenden Wohnstandorts widmen. Themen wie Aufenthaltsqualität, Begegnungsorte, Soziale-, Sport-, Kultur und Freizeitinfrastruktur entfalten ebenso Relevanz wie die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten und die Weiterentwicklung der Quartiersmobilität. Gemeinsam ist allen diesen Aspekten die bedarfsgerechte Qualifizierung des öffentlichen Raums, der auch im Sinne des Grünen Netzes durch die Verknüpfung von Parkanlagen, Spiel- und Sportflächen, Kleingartenanlagen und Friedhöfen durch breite Grünzüge oder schmalere Grünverbindungen eine strategische Aufgabe in der Hamburger Stadtentwicklung zukommt. Durch die mehrjährige Laufzeit eines künftigen RISE-Fördergebiets kann die positive Gebietsentwicklung, auch im Zusammenhang mit den umfangreichen Entwicklungspotenzialen im östlichen Binnenhafen und den Herausforderungen, die sich aus der räumlich abgetrennten Lage ergeben, strukturell erheblich befördert werden. Damit kann die RISE-Gebietsentwicklung auch die vorbereitenden Untersuchungen und eine sich daran gegebenenfalls anschließende städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ergänzen.

Diese vielfältigen Belange sind in verschiedenen Fachämtern gebündelt und benötigen für ein planvolles und abgestimmtes Vorgehen eine gemeinsame Grundlage.

Im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Dokuments wurde das vorhandene Wissen der Fachämter und Fachkundigen in den Institutionen und Unternehmen vor Ort aktiv mit eingebunden und im Sinne einer integrierten Bestandsaufnahme für den Gesamttraum ergänzt. Neben den umfangreichen Informationen aus vergangenen Fördergebieten, den Protokollen der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen und den Vorarbeiten der bezirklichen Arbeitsgruppe „Quartiersinitiative urbanes Leben Harburger Binnenhafen“ samt Interviews mit lokalen Akteurinnen und Akteuren, bildete der im Januar 2022 durchgeführte Bürgerdialog „Quartiersgespräch – Entwicklung im Binnenhafen“ mit rund 120 Beteiligten eine wichtige Grundlage für die anschließende Bewertung und die Identifikation von Problemen und Potenzialen.

B Bestandsaufnahme

B 1 Städtebauliche Struktur

B 1.1 Lage, städtebauliche Struktur und Entwicklung

B 1.1.1 Lage und Anbindung

Das UG liegt südlich im Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg, im Bezirk Harburg. Es umfasst den nördlichen Bereich des Stadtteils Harburg sowie Liegenschaften im nordöstlichen Heimfeld. Dieser Gebietsteil bildet im Wesentlichen den Umriss des Harburger Binnenhafens ab und grenzt unmittelbar nördlich an die Harburger Innenstadt.

Ein kleiner Teilbereich des UG mit der Pionierinsel liegt im Nordwesten des Stadtteils Neuland.

Das UG hat eine Gesamtfläche von 145 ha und umfasst das Statistische Gebiet 88002 sowie kleine Teile der Statistischen Gebiete 97002, 97003 und 89001 (siehe Abb. 2).

Der **Harburger Binnenhafen** wird im Norden von der Süderelbe und im Süden von der Bahnlinie Harburg-Cuxhaven sowie der stark befahrenen Bundesstraße 73 (B73) begrenzt. Im Osten bilden die Hannoversche Straße und die Bahnlinien, die vom Bahnhof Harburg zum Hamburger Hauptbahnhof führen, die Grenze des Binnenhafens. Das Gebiet wirkt durch

die benannten Hauptverkehrsachsen isoliert und weist insbesondere für den Fuß- und Radverkehr eine erschwerte Zugänglichkeit zur Innenstadt auf. Im Westen begrenzt das Seehafengebiet (Stadtteil Heimfeld) den Binnenhafen, die Grenze bilden der Ziegelwiesenkanal und der Holzhafen.

Der östlich des Binnenhafens, in Neuland gelegene, Bereich mit Pionierinsel und Spielplatz am Schweenssand-Hauptdeich wird im Süden von der Straße Neuländer Hauptdeich begrenzt. Er wird vom Binnenhafen durch die Hannoversche Straße, die B75 und die Bahnleiße räumlich getrennt.

Durch die Expressbuslinien X30 und die Stadtbuslinien 142, 149, 152, 153, 154 und 157 wird das UG an die S-Bahn-Stationen der Linie S3 (Heimfeld, Harburg Rathaus, Hamburg-Harburg) sowie an den schienengebundenen Regional- und Fernverkehr (Bahnhof Harburg) angebunden. Derzeit befinden sich die Velo-Routen 10 und 11 im Ausbau, die das UG queren.

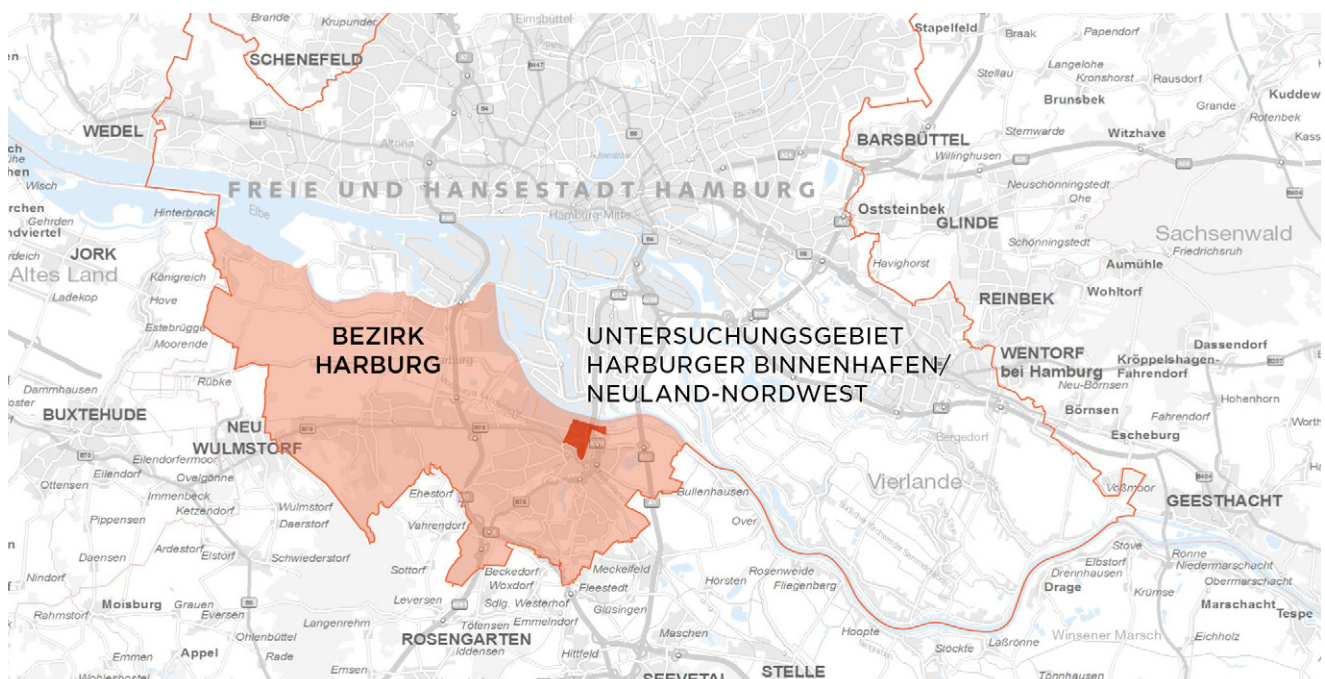


Abb. 1: Lage des UG in Hamburg

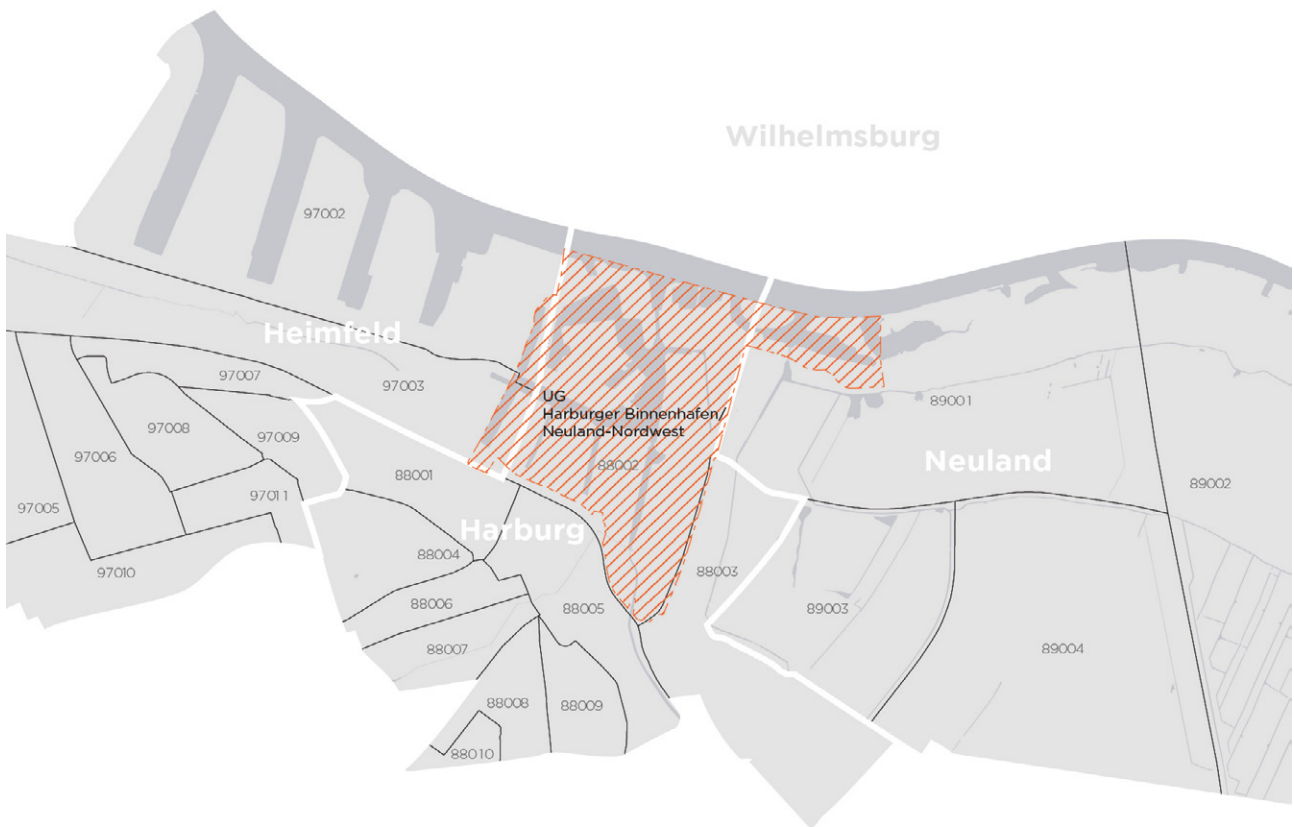


Abb. 2: Lage der Statistischen Gebiete in den Stadtteilen Harburg, Neuland und Heimfeld



Abb. 3: Lage des UG in den Stadtteilen Harburg, Neuland und Heimfeld

B 1.1.2 Historische Siedlungsentwicklung

Die Keimzelle der Siedlungsentwicklung des Binnenhafens und der ehemals eigenständigen Stadt Harburg (Stadtrecht 1297) ist die „Horeburg“ (Sumpfburg), die im 12. Jahrhundert von den Stader Grafen errichtet wurde.¹ In den folgenden Jahrhunderten entwickelte sich das Zentrum der ersten Siedlung mit Marktplatz, Kirche, Rathaus und zahlreichen Bürgerhäusern entlang der heutigen Harburger Schloßstraße, die die Burg mit der Stadt über einen Damm und später eine Brücke verband. Die weitere städtebauliche Entwicklung setzte sich entlang der Achse Harburger Schloßstraße - Schloßmühlendamm - Lüneburger Straße - Wilstorfer Straße fort, deren Verlauf noch heute im Stadtgrundriss zu erkennen ist.

Im 16. Jh. wurde die Horeburg zum repräsentativen Schloss im Renaissance-Stil ausgebaut und im 30-jährigen Krieg mit einer sternförmigen Zitadelle mit Wassergraben umgeben. Diese Maßnahme führte zum Abbruch der nördlichen Harburger Altstadt mit Kirche sowie 50 Bürgerhäusern und zu einer zunehmenden räumlichen Trennung der Befestigungsanlage (heutige Schlossinsel) und der südlich gelegenen Kernstadt. Die Festung wurde 1757 von französischen Truppen im Siebenjährigen Krieg zerstört. Anfang des 19. Jh. wurde unter

Napoleon Bonaparte die erste Brücke über die Süderelbe errichtet. Im Zuge des Wiener Kongress wurde Harburg Teil des Königreichs Hannover.

In der Mitte des 19. Jh. wurde das Areal in Folge der aufkommenden Industrialisierung zu einem modernen Seehafen umgebaut. 1847 wurde der alte Harburger Bahnhof (Hannoverscher Staatsbahnhof) und damit der Bahnanschluss nach Hannover fertiggestellt, um Harburg als wachsenden Handelsstandort mit schnellem Umschlag von der Schiene aufs Wasser zu stärken. Im Zuge dieser Entwicklung siedelten sich viele bedeutende Industriebetriebe und Werften in der Nähe des Binnenhafens an, darunter 1854 die Harburger Eisen- und Bronzwerke (heute Harburg-Freudenberger), 1856 die Harburger Gummi-Kamm-Compagnie sowie die heute noch bestehende Phoenix AG. Durch den Zuzug der Arbeitskräfte wuchs Wohnbevölkerung und Siedlungskörper Harburgs rasant. Mit der Einrichtung der Unterelbebahn nach Cuxhaven 1881/1882 entstand eine starke räumliche Zäsur zwischen altem und neuem Stadtgebiet, die mit dem Bau der Bundesstraße 73 in der Nachkriegszeit noch verstärkt wurde.

¹ vgl. https://www.geschichtswerkstatt-harburg.de/index.php?article_id=4&search_highlighter=Horeburg



Abb. 4: Der Hafen zu Harburg mit seiner nächsten Umgebung, 1850

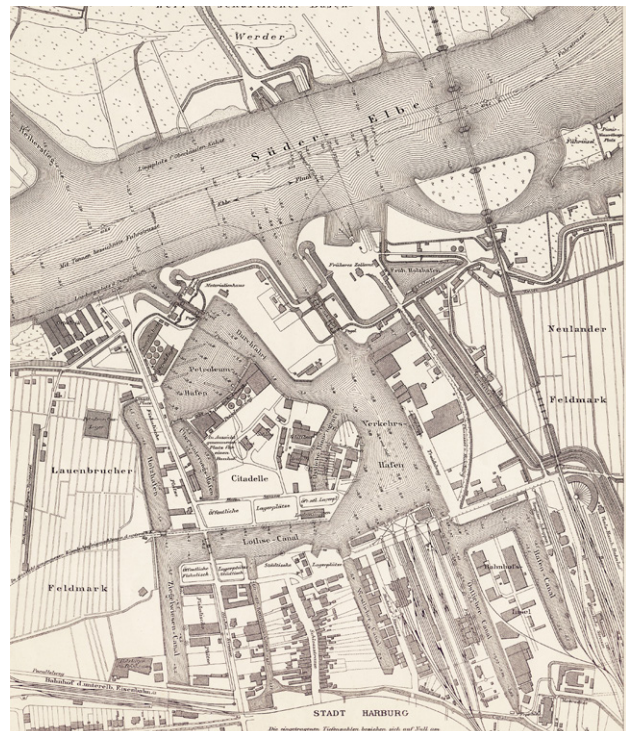


Abb. 5: Binnenhafen und Schlossinsel, 1894

Kurzzeitig zur Großstadt Harburg-Wilhelmsburg (ab 1927) gehörend, wurde Harburg 1938 im Rahmen des Groß-Hamburg-Gesetzes zu einem Bezirk der Hansestadt Hamburg. Während des Zweiten Weltkriegs wurden neben zahlreichen öffentlichen Einrichtungen und Industrieanlagen auch Harburger Wohngebiete zerstört.

Das heutige Stadtbild ist durch den autogerechten Wiederaufbau in der Nachkriegszeit mit dem Bau neuer zentraler Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte am Harburger Ring sowie den infrastrukturellen Großprojekten im Zentrum Harburgs geprägt. Nach einem kurzen Aufschwung während der Wirtschaftswunderjahre, verlor der Industriestandort Harburg im Zuge der Wirtschaftskrise 1970 zunehmend an Bedeutung. Zahlreiche Unternehmen verlegten ihren Sitz oder stellten die Produktion komplett ein. Dies führte zu einem Leerstand vieler Industrieanlagen und Gebäude im Binnenhafen.

Mit der Gründung der Technischen Universität Hamburg Harburg (TUHH) 1978 begann eine neue Entwicklungsära in Harburg. In den 1990er Jahren bildete u.a. die Dachmarke Channel Harburg den Startschuss für eine städtebauliche Neuordnung

und veränderte Nutzung im Binnenhafen. Grundlage bildete der von der Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vorgelegte Orientierungsrahmen, der die „Entwicklung eines Mischgebietes neuen Typus mit attraktiven Wohnquartieren und hochwertigem Gewerbe“² zum Ziel hat.

2010 wurde der Binnenhafen aus dem bestehenden Hafengebiet entlassen, die Zuständigkeit fiel dem Bezirksamt Hamburg-Harburg zu. Zu dieser Zeit war der Binnenhafen noch durch hafentypische Gewerbe- und Industriegebäude und -anlagen geprägt.

² <https://www.hamburg.de/harburg/binnenhafen/4254286/binnenhafen/>



Abb. 6: Industriestadt Harburg um 1900 (Foto C. Timm, Archäologisches Museum Hamburg-Stadtmuseum Harburg Helms-Museum)

B 1.1.3 Bau- und Siedlungsstruktur

Der Binnenhafen ist durch große Verkehrsträger und Gewässerstrukturen allseitig von den umgebenden Stadtbereichen und insbesondere auch vom Stadtteil Neuland räumlich getrennt. Die bedeutendste städtebauliche Zäsur besteht mit der Bahntrasse und der B73 zum Innenstadtbereich Harburgs.

Die städtebauliche Struktur des Binnenhafens ist im Wesentlichen durch die historische Befestigungsanlage der Schlossinsel und die Gewässerstruktur des Binnenhafens geformt. Eine Vielzahl von Hafenbecken und Kanälen trennen das Gebiet in kleinere Quartiere.

Das UG ist durch einen hohen Grad der Überbauung und Versiegelung geprägt. Der Bereich südlich des Lotsekanals verfügt aufgrund vieler mehrgeschossiger Gebäude über die höchste Baudichte. Die Schlossinsel und die Bereiche entlang des Dampfschiffswegs sowie der nördlichen Hannoverschen und Nartenstraße weisen, ausgenommen der Wohnungsneubauten auf der Schlossinsel, eine ausgedehnte, jedoch im Durchschnitt deutlich flachere, Bebauung auf. In den Randbereichen des Binnenhafens sinken Baudichte und insbesondere Gebäudehöhe merklich. Mit den bestehenden Planungen für weitere Bauprojekte ist auch dort eine zunehmende bauliche Dichte zu erwarten. Neuland-Nordwest hingegen ist landschaftlich geprägt und weist eine geringe Baudichte mit einer zumeist eingeschossigen Bebauung auf.

Das in hohem Maße durch die Hafenindustrie und gewerbliche Nutzungen geprägte UG weist mit einer Vielzahl moderner und historischer Typologien eine äußerst heterogene Baustruktur aus verschiedenen baulichen Epochen auf. In den vergangenen Jahren ist durch den Zubau diverser Wohnprojekte eine Mischstruktur entstanden, die sich durch die geplante städtebauliche Entwicklung noch weiter ausdifferenzieren wird. Die städtebaulichen Typologien im UG werden wie folgt zusammengefasst:

- Großflächige Industrie- und Gewerbehallen,
- Industrie- und Gewerbebauten,
- Historische Industrie- und Gewerbebauten (inkl. historische Speicher),
- Zeilenbebauung (Büro),
- Solitäre Bürobauten (inkl. Hochhäuser),
- Moderne (offene) Blockrandbebauung,
- Historische Blockrandbebauung,
- Punkthäuser (kleine Mehrfamilienhäuser),
- Einfamilien- und Doppelhäuser,
- Sonderbauten.

Insgesamt betrachtet weisen viele Bereiche ein kleinräumiges Nebeneinander von kleinen, mittleren und großen Gebäudekubaturen mit verschiedenen Baustilen auf (siehe Abb. 7). Diese Maßstabsprünge lassen sich im Wesentlichen am Baualter nachvollziehen und zeigen eine deutliche Zunahme der Gebäudekubatur und des Fußabdrucks von den historischen Gebäuden hin zu den Gebäuden der Nachkriegszeit. Als Ausnahme ist hier der Gebäudekomplex der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie zu nennen.

Ein weiterer Maßstabssprung ist zwischen dem Bereich des Binnenhafens westlich des Östlichen Bahnhofskanals mit einer vergleichsweise kleinteiligen Baustruktur sowie dem Bereich bis zur Hannoverschen Straße mit teilweise großmaßstäblichen Gebäudekomplexen festzustellen.

In vielen Bereichen dominiert zudem eine offene Bauweise bzw. Mischformen, wie die offene Blockrandbebauung. Diese Struktur wird durch die vielen solitären, teilweise großflächigen Gebäude ergänzt. Lange, geschlossene Gebäudezeilen sind lediglich im Schellerdamm vorhanden.

Am stärksten ist die Durchmischung der Typologien entlang der Harburger Schloßstraße ausgeprägt. Dort sind historische Industrie- und Gewerbebauten und die zweigeschossige kleinteilige historische Blockrandbebauung mit moderner Blockrand- und Zeilenbebauung sowie den drei- bis fünfgeschossigen Punkthäusern des Neubauquartiers am Kaufhauskanal durchsetzt. Die Straße Karnapp hingegen ist von einer ein- bis dreigeschossigen kleinteiligen historischen Blockrandbebauung geprägt.

Auch entlang der Blohmstraße ist ein Nebeneinander von großflächigen Industrie- und Gewerbehallen, Zeilenbebauung aus den 2000er Jahren sowie moderne z.T. im Bau befindliche solitäre Bürobauten der TUHH und des „Hamburg Innovation Port“ (HIP) prägend. Am Kaufhauskanal sind zwei historische Gewerbegebäude samt dazugehöriger ehemaliger Stadtvillen erhalten. Der Eingangsbereich der Blohmstraße an der Seehafenbrücke wird durch den Sonderbau des Spannwerks dominiert.

Im Bereich des alten Harburger Bahnhofs (Hannoverscher Staatsbahnhofs, 1847)³ östlich des Schellerdamms sind lediglich zwei kleine historische Hallen erhalten. Die in den 2010er Jahre entstandene städtebauliche Struktur zwischen Schellerdamm

³ vgl. https://www.geschichtswerkstatt-harburg.de/index.php?article_id=65



Abb. 8: Mischung von Kubaturen und Baustilen (Blick von der Kanalbrücke)

und Östlichem Bahnhofskanal ist durch eine fünf- bis sechsgeschossige offene Blockrandbebauung geprägt. In der südlichen Theodor-Yorck-Straße sind zudem mehrere zwei- bis dreigeschossige solitäre Bürobauten entstanden. Der westliche Straßenzug des Schellerdammes wird insbesondere durch drei Hochhäuser (der sechs- bis sechzehngeschossige „Channel Tower“, das vierzehngeschossige „Silo“ und der zehngeschossige „Kaispeicher“ am Veritas-kai) sowie die langgezogenen Fassaden der historischen viergeschossigen Blockrandbebauung (ehem. Lever-Sunlight Fabrik und alte Villen) bestimmt.

Der südöstliche Bereich des Binnenhafens zwischen Buxtehuder und Neuländer Straße ist ausschließlich gewerblich und industriell genutzt. Neben z.T. großflächigen Industrie- und Gewerbehallen sowie weiteren kleinen Industrie- und Gewerbebauten sind insbesondere nördlich der Seevestraße große Freiflächen vorhanden.

Der Teilbereich zwischen der Neuländer und Hannoverschen Straße sowie der Straße Hafenbezirk ist durch den historischen, bis zu viergeschossigen Gebäudekomplex der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, die eingeschossigen historischen Hallen am Treidelweg sowie die modernen Industrie- und Gewerbehallen der östlichen Nartenstraße geprägt. Östlich der Hannoverschen Straße ist eine Bebauung mit kleinen ein- zweigeschossigen Gewerbebauten vorherrschend.

Auf der Schlossinsel ist neben den historischen ein- bis zweigeschossigen Industrie- und Gewerbebauten an der Straße An der Horeburg und den verteilt liegenden großflächigen Industrie- und Gewerbehallen seit den 2010er Jahre eine drei- bis fünfgeschossige offene Blockrandbebauung entstanden. Außerdem ist ein Teil des Harburger Schlosses erhalten geblieben.

Entlang des Dampfschiffswegs dominieren



Abb. 9: Maßstabssprung von historischen zu modernen Gebäuden (Blick von der Straße Karnapp)

historische Industrie- und Gewerbebauten sowie großflächige Industrie- und Gewerbehallen, sie werden durch mehrgeschossige Bürogebäude ergänzt. Der nördliche Bereich des Binnenhafens entlang des Harburger Hauptdeichs ist hauptsächlich von Gewerbehallen der ansässigen Wassersportnutzungen sowie den Sonderbauten der Wasserschutzpolizei und der Hafenschleuse geprägt. Ein Teilbereich östlich der Schleuse ist mit Einfamilien- und Doppelhäusern bebaut.

Die Flächen um den Diamantgraben in Neuland sind hauptsächlich mit kleinen Gewerbehallen der ansässigen Wassersportnutzungen bebaut.

B 1.1.4 Prozesse, Konzepte und Programme

Bisherige RISE-Fördergebiete

Der südliche Harburger Binnenhafen sowie die nördlich gelegene Harburger Schlossinsel sind bzw. waren bereits in der jüngeren Vergangenheit RISE-Fördergebiete

Das **RISE-Fördergebiet Harburger Binnenhafen** wird seit 2009 im Programm Städtebaulicher Denkmalschutz gefördert. Neben den hafentypischen Elementen (Kaianlagen, Kräne, Schiffe, Werften, etc.) machen eine Reihe von historischen Gebäuden das Hafenflair heute noch erlebbar. Die denkmalgerechte Sanierung hat große Bedeutung für die Entwicklung des Binnenhafens. Die Abschlussbilanzierung erfolgte im Dezember 2020. Ein Nachsorgekonzept mit einer Nachsorgephase wurde bis Ende 2022 beschlossen. Die Zielsetzung der Gebietsentwicklung mit dem Fokus auf dem städtebaulichen Denkmalschutz wurde überwiegend erreicht. In der Nachsorgephase werden letzte Projekte wie die Kai-mauersanierung am Westlichen Bahnhofskanal und die archäologischen Grabungen am Kanalplatz zum

Abschluss gebracht. Die Begleitgruppe Harburger Binnenhafen wird bis Ende 2022 finanziert.

Von 2010 bis 2015 wurde die **Harburger Schlossinsel** im Programm Stadtumbau als RISE-Fördergebiet gefördert. Die Festlegung erfolgte im Kontext der Strategie zum „Sprung über die Elbe“. Ziel war es, die Harburger Schlossinsel mit den überwiegend gewerblich genutzten Flächen unter Erhaltung und Stärkung seiner historischen, ökologischen, topographischen und städtebaulichen Qualitäten aufzuwerten. Die angestrebten Infrastrukturprojekte wie insbesondere die Neuanlage des Gebrüder-Cohen-Parks und der Uferpromenaden sowie der Neubau der Zitadellenbrücke konnten erfolgreich umgesetzt werden.

Durch den Wohnungsneubau mit insgesamt 206 Wohneinheiten wurde die Schlossinsel zu einem gemischt genutzten Quartier. Die Planungen einer weiter verstärkten Nutzungsintensivierung der Schlossinsel sollen durch den nun angestoßenen RISE-Gebietsentwicklungsprozess Harburger Binnenhafen/ Neuland-Nordwest unterstützt werden.

Südlich an das UG grenzt das **RISE-Fördergebiet „Harburger Innenstadt / Eißendorf Ost“** an. Das Fördergebiet wurde im März 2016 in den Programmen Soziale Stadt und Aktive Stadt- und Ortsteilzentren mit einer Gebietslaufzeit bis zum 31.12.2023 festgelegt. In 2020 wurde das Fördergebiet in das Programm Lebendige Zentren übergeleitet. In den Schnittstellenbereichen entlang der Buxtehuder Straße sind Maßnahmen zur besseren Anbindung des Binnenhafens vorgesehen. So soll der bestehende Fußgängertunnel zwischen der Neuen Straße und Harburger Schloßstraße funktional wie gestalterisch aufgewertet werden. In diesem Fördergebiet wird außerdem die lokalökonomische Funktion des Innenstadtbereichs gestärkt. Ziel ist eine Ausweitung der Angebotsvielfalt, die Festigung und der Ausbau vorhandener Netzwerke der Gewerbetreibenden, sowie beschäftigungsfördernde Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs zum Arbeitsmarkt. Mit dem Ziel der Steigerung der Nachfrage wird daneben ein Fokus auf die wohnbauliche Entwicklung und Steigerung der Nutzungsmischung gelegt.⁴

Im Januar 2020 hat der Senat die Einleitung **vorbereitender Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Abs. 4 BauGB⁵** für das Gebiet „Östlicher Binnenhafen und Anknüpfung an die Innenstadt“ (VU) beschlossen.

Im April 2021 wurde der Geltungsbereich der VU um das ehemalige Gelände der New-York-Hamburger Gummi Waaren Compagnie und das Neuländer Quarree erweitert. Durch die VU soll der städtebauliche Entwicklungsprozess im Bereich des östlichen Binnenhafens und der nördlichen Innenstadt (Schippsee-Quartier) gesteuert und eine geordnete städtebauliche Entwicklung sichergestellt werden. Zu den Zielen gehört es unter anderem, den Harburger Binnenhafen und die Harburger Innenstadt im Rahmen eines umfassenden städtebaulichen Gesamtkonzepts enger miteinander zu verknüpfen. Die Verordnung über die Begründung eines Vorverkaufsrechts entspricht deckungsgleich dem Gebiet der VU. Sie ermöglicht es der Stadt Hamburg, spekulativen Grundstücksverkäufen entgegen zu wirken. Darüber hinaus besteht im Zuge der VU die Möglichkeit, Baugesuche für die Dauer eines Jahres zurückzustellen.

Die VU soll die Beurteilungsgrundlagen schaffen, ob die Festlegungsvoraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorliegen. Die Entscheidung über eine förmliche Festlegung wird nicht vor Anfang 2024 erwartet. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist ein Instrument, mit dem bedeutende komplexe städtebauliche Aufgaben einheitlich und zügig bewältigt werden können. Es zielt auf die erstmalige Entwicklung oder auf die Neuordnung größerer Flächen mit gesamtstädtischer Bedeutung ab. Durch die VU werden die Rahmenbedingungen, Möglichkeiten, Hindernisse sowie Chancen und Risiken einer städtebaulichen Entwicklung analysiert. Integrierter Bestandteil der VU ist die Erarbeitung eines städtebaulich-landschaftsplanerischen Rahmenplans, der die bisherigen Planungen in Teilen aufgreift, analysiert und aus den gewonnenen Erkenntnissen ein zukunftsfähiges Konzept für die Entwicklung des Areals ableitet.

Das Gebiet der VU liegt überwiegend im UG. Im Bereich der Buxtehuder Straße und des Schippsee-Quartiers bestehen Überschneidungen des VU-Gebiets mit den RISE-Fördergebieten Harburger Binnenhafen und Harburger Innenstadt/ Eißendorf-Ost.

⁴ RISE-Fördergebiet „Harburger Innenstadt / Eißendorf-Ost“ Zwischenbilanzierung des Gebietsentwicklungsprozess und Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzeptes, 2020

⁵ Beschluss der Einleitung einer vorbereitenden Untersuchung (VU) für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Abs. 4 BauGB für das Gebiet „Östlicher Binnenhafen und Anknüpfung an die Innenstadt“ (VU), 2020



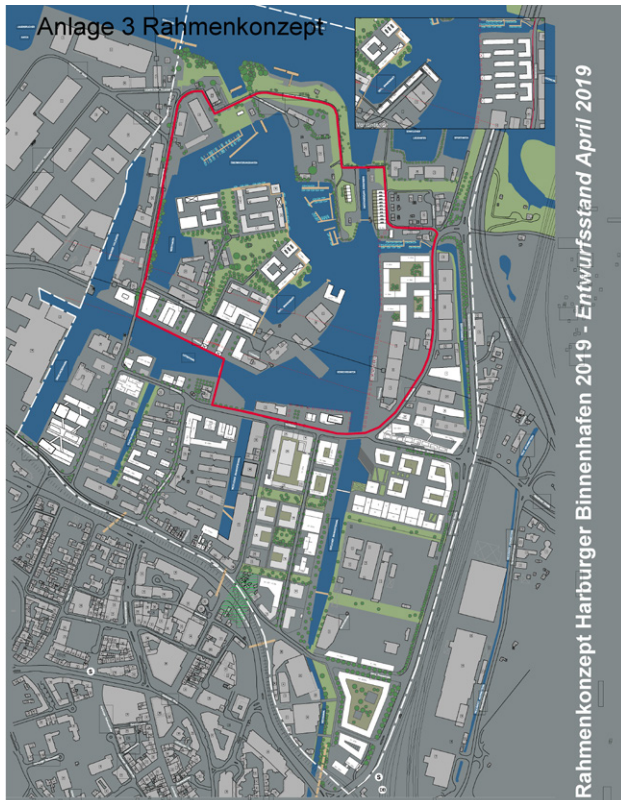
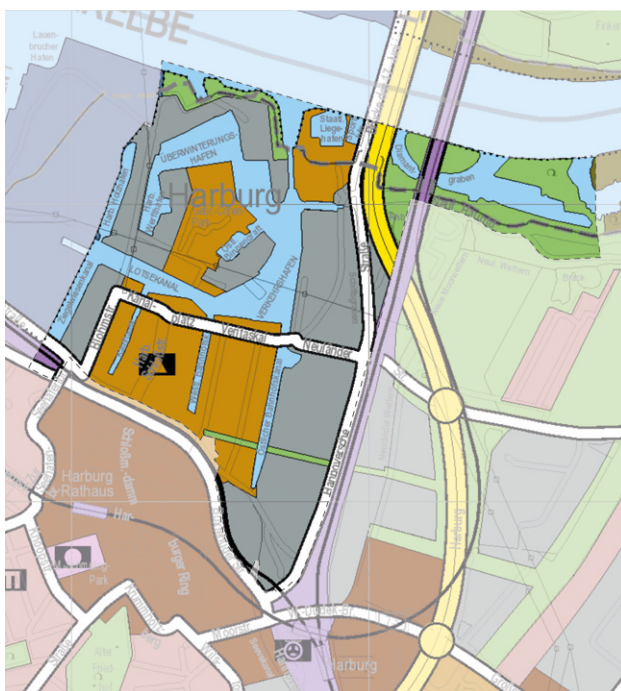


Abb. 11: Rahmenkonzept Stand 2019



Legende

- Abgrenzung UG
- Gemischte Bauflächen
- Gewerbliche Bauflächen
- Hafen
- Verkehrsflächen, Autobahnähnliche Straßen mit Anschlussstellen
- Flächen für Bahnanlagen
- Schnellbahnen, Fernbahnen
- Grünflächen
- Einrichtung für Forschung und Lehre
- Grenze des Hafengebietes gemäß Hafenentwicklungsgesetz

Abb. 13: Rechtskräftiger Flächennutzungsplan

2006 wurde das **Rahmenkonzept Harburger Binnenhafen** (s. Abb. 11) entwickelt. Es dient als Arbeitshilfe für das Bezirksamt und ist Grundlage für ein städtebauliches Entwicklungskonzept für das ehemalige RISE-Fördergebiet Harburger Schlossinsel und das RISE-Fördergebiet Harburger Binnenhafen sowie weitere umliegende Flächen. Das Rahmenkonzept wurde 2011 fortgeschrieben und wird seit 2016 fortlaufend um bauliche Projekte und Vorhaben ergänzt. In unregelmäßigen Abständen werden Arbeitsstände im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt.

In 2018 hat das Bezirksamt Harburg das Gebiet „Harburger Binnenhafen und westliches Neuland“ als Harburger Beispielquartier der **Quartiersinitiative urbanes Leben** (QuL) ausgewählt (s. Kap. C 2 Akteurinnen und Akteure). Im Zuge der weiteren Bearbeitung wurde das Beispielquartier auf die heutigen Grenzen angepasst. In diesem Rahmen sind Untersuchungen (Bestands- und Entwicklungsanalyse) zu notwendigen Anpassung der Infrastruktur erfolgt. Die bisherigen Erkenntnisse sind in die Erarbeitung der folgenden Bestandsaufnahme und Bewertung eingeflossen.

Anfang 2021 wurde außerdem der **Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040** (s. Abb. 12) beschlossen. Ziel des Rahmenplans ist es, eine zukunftsgerichtete und ganzheitliche städtebauliche Entwicklung der Harburger Innenstadt aufzuzeigen, die alle Einzelplanungen und übergeordneten Konzepte zusammenbringt (s. Kap. B 1.2.3 und B 1.2.4). Dabei sollen Kernstadt, Bahnhof und Binnenhafen als Einheit verstanden werden.⁶ Für die Teilbereiche, die im Geltungsbereich der VU gelegen sind, wird im Rahmen der VU eine neue Rahmenplanung aufgestellt, die das Rahmenkonzept Harburger Binnenhafen und den Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040 ablösen wird.

B 1.1.5 Bauleitplanung und sonstige städtebauliche Verordnungen

Flächennutzungsplan (FNP)

Als Art der Nutzung sind im Flächennutzungsplan (s. Abb. 13) in den nordwestlichen und östlichen Bereichen des Binnenhafens **Gewerbliche Bauflächen (G)** sowie in Teilbereichen der Schlossinsel und östlich der Harburger Schleuse **Gemischte Bauflächen (M)** dargestellt. Im Bereich der Harburger Schloßstraße ist eine **Einrichtung für Forschung und Lehre** gekennzeichnet.

Die Flächen nördlich des Harburger Hauptdeichs sowie die östlich der Europabrücke sind als **Grünflächen** mit einer **Hochwasserschutzanlage** gekennzeichnet. Die Flächen grenzen an das Hafengebiet gemäß Hafenentwicklungsgesetz.

6 vgl. Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040, Erläuterungsbericht (2021)

Die Harburger Umgehung (B75) ist als **Autobahn-ähnliche Straße mit Anschlussstellen**, die Verkehrsflächen der Hannoverschen, Buxtehuder, Neuländer und Blohmstraße sowie Kanalplatz und Veritaskai sind als **Sonstige Hauptverkehrsstraßen** dargestellt. Die Flächen im Bereich des alten Harburger Bahnhofs (Buxtehuder Straße) und der Eisenbahnbrücke (Süderelbe) sind als **Flächen für Bahnanlagen** gekennzeichnet.

Bebauungspläne/Baustufenpläne

Im UG sind elf Bebauungspläne (BP)⁷ rechtskräftig (s. Tab. 1 und Abb. 14). Zudem befinden sich fünf Pläne im Aufstellungsverfahren. Viele Pläne sind in den 2010er Jahren aufgestellt worden, was ein Spiegelbild der hohen baulichen Dynamik der letzten Jahre darstellt. Die Art der baulichen Nutzung ist überwiegend als Kerngebiet (MK), Gewerbegebiet (GE) und Sonstiges Sondergebiet (SO) festgesetzt. Nachfolgend werden die für die PPA relevanten Pläne kurz dargestellt.

Im nordwestlichen Bereich des UG liegt der BP Harburg 67-Heimfeld 46. Teilbereiche auf der Schlossinsel sowie die nordwestlichen und östlichen Randbereiche sind als GE und SO festgesetzt. Die Sondergebiete Werft liegen auf der Schlossinsel, die Sondergebiete Wassersportanlage am nördlichen und westlichen Rand des Überwinterungshafens sowie am Staatlichen Liegehafen/ Sporthafen nördlich des Deichs. Beiderseits entlang des Lotsekanals, auf der Schlossinsel und östlich der Harburger Hafenschleuse sind diverse Baufelder als MK festgesetzt. Mit Ausnahme von zwei Teilbereichen (Am Festungsgraben, Hafenbezirk) ist das Wohnen ausgeschlossen. Ein Teilbereich auf der Schlossinsel (Wohnquartier Schlossinsel Marina) ist als Mischgebiet (MI) festgesetzt. Zur Sicherung von Platzflächen sowie der öffentlichen Zugänglichkeit der Wasserkanten sind Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Marktplatz, Fußgängerbereich) und Gehrechte zu Gunsten der Öffentlichkeit festgesetzt. Der Gebrüder-Cohen-Park auf der Schlossinsel ist als Grünfläche Parkanlage sowie südlich des Deichs Flächen für den Gemeinbedarf Zoll und Wasserschutzpolizei festgesetzt. Im Geltungsbereich bestehen für weiträumige Bereiche Regelungen für die Stadterhaltung und den Denkmalschutz. Neben Einzeldenkmälern wie z.B. das Harburger Schloss und das Silo am Veritaskai sichern flächenhafte Festsetzungen (Ensembles, Erhaltungsbereiche) Gebäudeensembles und historische Kaimauern.

Im südlichen Bereich des UG ist der BP Harburg 59 rechtskräftig. Wesentliche Bereiche sind als MK festgesetzt. Ein Teilbereich nördlich der Straße Veritaskai wurde mit dem BP Harburg 67-Heimfeld 46 überplant. Entlang des östlichen Bahnhofskanals ist GE festgesetzt. Zur Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit der Wasserkanten und Durchgrünung des Plangebiets sind Grünflächen (Parkanlage) entlang

des Östlichen Bahnhofskanals sowie in ostwestlicher Richtung festgesetzt. Im westlichen Geltungsbereich bestehen Regelungen für die Stadterhaltung und den Denkmalschutz. Neben Einzeldenkmälern (Gebäude der Harburger Mühlenbetriebe) sichern Erhaltungsbereiche die historischen Kaimauern. Im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Harburg 70 wurde ein Teilbereich südlich der Straße Veritaskai mit der Zulässigkeit von Wohnen und einem höheren Maß der baulichen Nutzung überplant.

Im westlichen Bereich des UG ist der BP Harburg 61-Heimfeld 45 rechtskräftig. Nahezu der gesamte Geltungsbereich ist mit Ausnahme von Straßenverkehrsflächen und Wasserflächen als MK festgesetzt. In vielen Bereichen ist eine vergleichsweise niedrige Grundflächenzahl von 0,3 bis 0,6 festgesetzt. Mit Ausnahme von zwei Teilbereichen (westlich Harburger Schloßstraße und östlich der Blohmstraße) ist das Wohnen ausgeschlossen (WO-Ausschluss ohne Ausnahme). An der Straße Karnapp ist eine Versorgungsfläche (Abspannwerk) festgesetzt, das Gebäude ist als Einzeldenkmal geschützt. Im Geltungsbereich bestehen für weiträumige Bereiche Regelungen für die Stadterhaltung und den Denkmalschutz. Neben einer Reihe von Einzeldenkmälern insbesondere entlang der Harburger Schloßstraße sichern flächenhafte Festsetzungen (Ensembles, Erhaltungsbereiche) Gebäudeensembles und historische Kaimauern. Ein Teilbereich wird aktuell mit dem BP Heimfeld 51 überplant. Planungsziel ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau eines Technologiezentrums zwischen Blohmstraße und Ziegelwiesenskanal.

Am Neuländer Hauptdeich ist der BP Neuland 19 rechtskräftig. Wesentliche Teile des Geltungsbereichs sind als SO bzw. Grünfläche Parkanlage festgesetzt. Zur Sicherung des Hochwasserschutzes sind Flächen mit wasserrechtlichen Regelungen festgesetzt.

Im BP Harburg 10-Neuland 7 sind die Flächen zwischen Hannoverscher Straße, Neuländer Hauptdeich und den Gleisanlagen als Straßenverkehrsfläche bzw. Bahnanlagen festgesetzt.

Bei dem Bebauungsplan H 72 sollen die nördlichen Bereiche des H 61/HF 45 – Kaufhauskanal und südliche Bereiche des H 67/HF 46 – Harburger Schloßinsel ersetzt werden. Ziel ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Wohn- und Gewerbenutzung in einer dem Standort angemessenen baulichen Dichte zu schaffen. Es soll eine bauliche Entwicklung ermöglicht werden, die in einem vertretbaren Maß die Nachfrage nach Wohnungsbau sichert. Die bisher als Kerngebiet festgesetzten Flächen sollen als Urbanes Gebiet (MU) gemäß § 6a BauNVO ausgewiesen werden. Dabei sind eine höhere bauliche Ausnutzung der Grundstücke sowie die Realisierung einer Wohnnutzung vorgesehen.

⁷ <https://www.hamburg.de/planportal/>

Bebauungsplan/ Baustufenplan	Lage	Rechtskraft seit
Harburg 67-Heimfeld 46	Schlossinsel, Dampfschiffsweg, Harburger Hauptdeich, Kanalplatz	2010
Harburg 59	Schellerdamm, Theodor-Yorck-Straße	2000
Harburg 61-Heimfeld 45	Harburger Schloßstraße, Kanalplatz, Blohmstraße	2013
Heimfeld 51 (Entwurf)	Westlich Blohmstraße	Aktuell gilt BP Harburg 61-Heimfeld 45 von 2013
Harburg 62 (1. Änd.)	Westlich Hannoversche Straße	2014
Harburg 73 (Entwurf)	Westlich Hannoversche Straße (Neuländer Quarree)	Aktuell gilt BP Harburg 62 (1. Änd.) von 2014
Harburg 70 (vorhabenbezogen)	Veritaskai, Theodor-Yorck-Straße	2016
Harburg 63 (Entwurf)	Westlich Hannoversche Straße, Seevestraße, Buxtehuder Straße, Neuländer Straße	Aktuell gilt BS Harburg von 1960
Harburg 68 (Entwurf)	Westlich Hannoversche Straße, Neuländer Straße (New-York Hamburger Gummifabrik)	Aktuell gilt BS Harburg von 1960
Harburg 10-Neuland 7 (Teilbereich)	Hannoversche Straße, Nartenstraße, Treidelweg	1972
Neuland 19	Nördlich Neuländer Hauptdeich	1992
Harburg 72 (Entwurf)	Kaufhauskanal, südliche und östliche Bereiche der Schloßinsel	Aktuell gelten tlw. H 61/HF45 und H 67/HF46
Harburg 25-Heimfeld 18	Seevestraße	1967
Teilbebauungsplan 134	Hannoversche Straße, Buxtehuder Straße	1955
Baustufenplan Harburg	Harburg	1960
Baustufenplan Heimfeld	Heimfeld	1960

Tab. 1: Übersicht Bebauungspläne und Baustufenpläne im Harburger Binnenhafen

Darüber hinaus wird aktuell nördlich der Neuländer Straße auf dem ehemaligen Werksgelände der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie der BP Harburg 68 aufgestellt. Im nördlichen Bereich werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Produktions- und Gewerbegebäude sowie ein Parkhaus geschaffen. Nördlich anschließend ist, wie gegenwärtig auch noch im Plangebiet, weiterhin der Baustufenplan (BS) Harburg maßgeblich. Planungsziel für den südlichen Bereich ist die Entwicklung der in Teilen denkmalgeschützten Industriebrache zu einem gemischt genutzten Quartier angedacht, die konkreten städtebaulichen Zielsetzungen werden im Zuge der VU erarbeitet. Hierbei soll die Einbeziehung der denkmalgeschützten Kammfabrik und des Kesselhauses sowie der Erhalt der denkmalgeschützten Fassade berücksichtigt werden.

Südlich schließt der Geltungsbereich des BP Harburg 62 an, der entlang der Neuländer Straße MK und im weiteren Verlauf in südlicher Richtung GE und Industriegebiet (GI) festsetzt. Im Bereich des GI bleibt der Plan rechtskräftig. Der nördliche Teilbereich wird aktuell mit dem BP Harburg 73 überplant.

Das ursprünglich in diesem Bereich festgesetzte MK und GE wird zu Urbanem Gebiet (MU) geändert, um einen Anteil Wohnen realisieren zu können. Im südlichen Bereich bleibt ein GE als Pufferzone (Emissionsschutz Wohnen, Bestandssicherung Industrie) zum südlich angrenzenden Industriegebiet (GI) bestehen. Planungsziel ist es, ein Quartier mit gleichrangiger Bedeutung von Wohnen und Arbeiten (Wohnen, Hotel, Gastronomie, Kindertagesstätte und Büronutzungen) am Wasser zu realisieren.

Im südlichen Bereich des UG werden der BS Harburg, der Teilbebauungsplan (TBP) 134 (teilweise) und der BP Harburg 25-Heimfeld 18 teilweise durch den BP Harburg 63 überplant. Ziel dieser Neuaufstellung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die städtebauliche Neuordnung im südöstlichen Binnenhafen zu schaffen. Die Planung sieht den Bau einer Nutzungsmischung von nicht störenden Gewerbebetrieben, Büros und Dienstleistungen sowie Wohnen vor. Die Nutzungsmischung soll hier etabliert werden, um auch der hohen Nachfrage nach Wohnen gerecht zu werden. Zudem werden historische Industriehallen und Kaimauern als

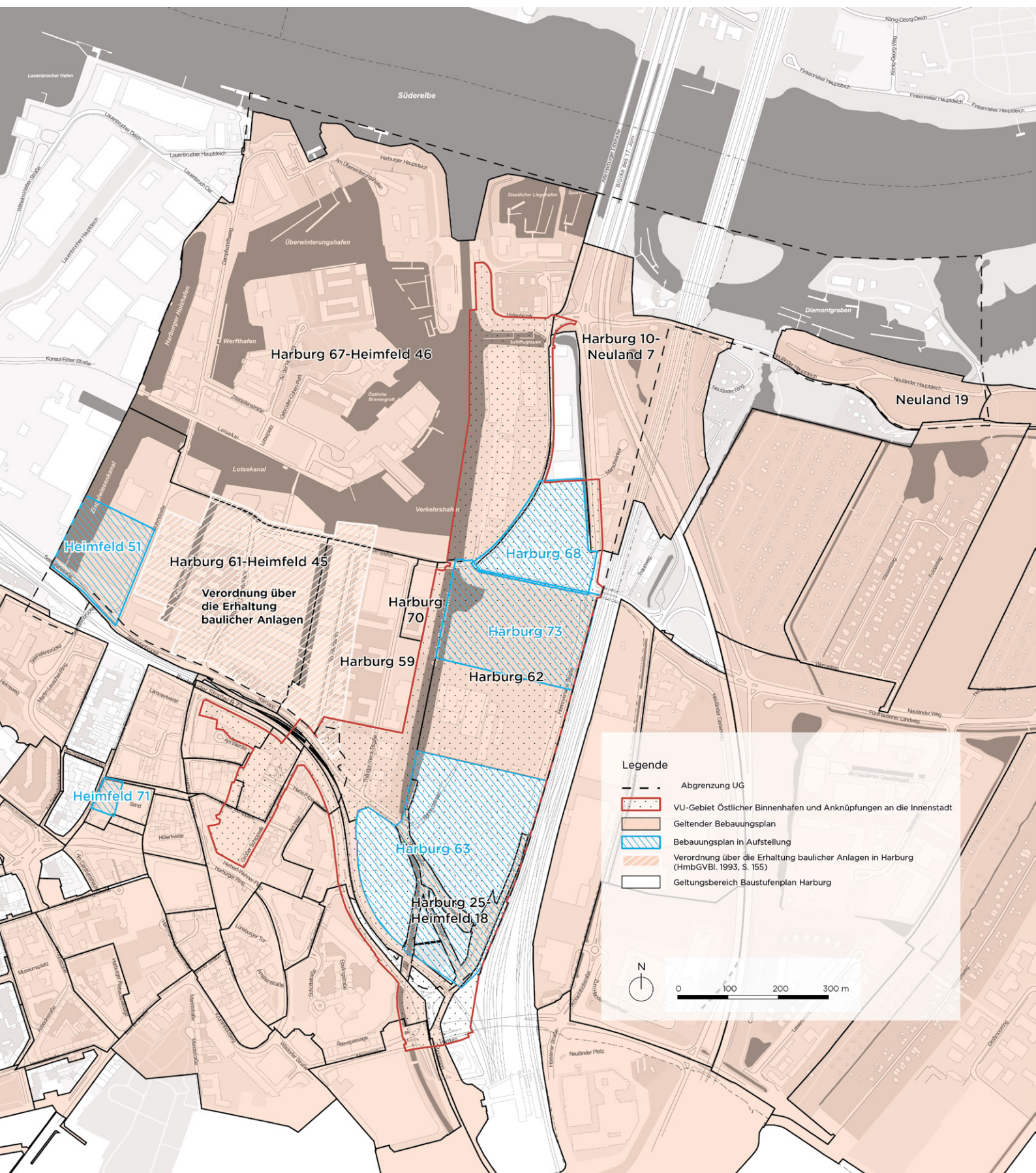


Abb. 14: Rechtskräftige Bebauungspläne, Planverfahren und Verordnungen im Harburger Binnenhafen

B 1.2 Nutzungsstruktur und Funktionsräume Wohnen, Gewerbe, Grüne Infrastruktur, Öffentlicher Raum, Mobilität, Zentrenfunktion, Nahversorgung

Einzeldenkmäler bzw. Ensembles gesichert. Durch einen direkten Straßenanschluss an die Hannover-sche Straße soll der LKW-Durchgangsverkehr aus den zentralen Bereichen des Binnenhafens geleitet werden. Die bisherige Planung sieht eine Neuordnung des Bereiches mit einer Nutzungsmischung aus nicht störenden gewerblichen Nutzungen, Büros und Dienstleistungsbetrieben vor. Zudem werden historische Industriehallen und Kaimauern als Einzeldenkmäler bzw. Ensembles gesichert. Im nördlichen Bereich ist eine öffentliche Grünfläche denkbar. Die städtebaulichen Zielsetzungen werden in der Rahmenplanung im Zusammenhang mit den VU überprüft und weiterentwickelt

Entlang der Buxtehuder Straße sind weiterhin Teilbereiche des TBP 134 und BS Heimfeld sowie zwischen der Alten Harburger Elbbrücke und dem Neuländer Hauptdeich der BS Harburg rechtskräftig.

Verordnung über die Erhaltung baulicher Anlagen in Harburg vom 06.07.1993⁸

Das Erhaltungsgebiet gemäß §172 Absatz 1 Satz 1 BauGB liegt zwischen Kanalplatz, Schellerdamm, Karnapp und Blohmstraße (s. Abb. 14). Im Verordnungsbereich bedürfen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt der Abbruch, die Änderung, die Nutzungsänderung und die Errichtung baulicher Anlagen der Genehmigung. Die Genehmigung zum Abbruch, zur Änderung oder zur Nutzungsänderung darf nur versagt werden, wenn die bauliche Anlage allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild oder die Stadtgestalt prägt oder sonst von städtebaulicher Bedeutung ist. Die Genehmigung zur Errichtung einer baulichen Anlage darf nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte Anlage beeinträchtigt wird.

Das Gebiet des Binnenhafens ist heute durch eine vielfältige Nutzungsstruktur geprägt. Neben den weiter bestehenden Hafennutzungen spielen Technologie- und Dienstleistungsunternehmen eine immer wichtigere Rolle. So wurden in den letzten Jahren große Flächen entwickelt, die v. a. für arbeitsplatzintensive, wissensbasierte und innovative Nutzungen Verwendung finden sollen. Die von Industrie- und Gewerbenutzung beanspruchten Flächen sind mit knapp 40 % weiterhin dominant. Dabei ist die gewerbliche Nutzung als Produktions- und/ oder Lagerstätten im nördlichen Binnenhafen deutlich präsenter, wohingegen im südlichen Binnenhafen die Büronutzung dominiert. Wohnflächen machen aktuell nur rund 7 %⁹ der Gesamtfläche aus, wobei die Wohnnutzung in räumlichen Clustern konzentriert ist. Der Anteil an Grün-, Freizeit- und Sportflächen sowie öffentlichen Plätzen liegt aktuell bei 13 %. Die Wasserflächen des Binnenhafens haben einen Anteil von ca. 26 % an der Gesamtfläche. Dabei ist zu beachten, dass sie eine hohe Nutzungsvielfalt aufweisen und auch als Verkehrs-, Gewerbe-, Freizeit- und Wohnflächen dienen.

B 1.2.1 Wohnen

Wohnungsbestand und Entwicklung

Der Binnenhafen weist Wohnquartiere in unterschiedlicher Ausprägung und Vielfalt auf. Neben Eigentumswohnungen und freifinanzierten Mietwohnungen entstanden auch 155 geförderte Wohnungen. Im Binnenhafen wurde und wird Wohnraum für Studierende, Seniorinnen und Senioren geschaffen. Viele der neu errichteten Wohneinheiten (WE) im Binnenhafen sind barrierefrei gestaltet.¹⁰ Insgesamt befanden sich mit Stand 31.12.2020 im UG 1.134 Wohnungen.¹¹

⁸ Verordnung für die Erhaltung bestimmter baulicher Anlagen im Binnenhafen, 1993

⁹ vgl. ALKIS Liegenschaftskarte - ausgewählte Daten Hamburg

¹⁰ vgl. Bestands- und Entwicklungsanalyse im Rahmen der Quartiersinitiative urbanes Leben Harburger Binnenhafen, 2021

¹¹ Quelle: Bautätigkeitsstatistiken, Umrechnung der Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungsfortschreibung auf Statistische Gebiete durch das Statistikamt Nord (Aufgrund methodischer Besonderheiten können geringe Abweichungen zu den Stadtteilergebnissen der Gebäude- und Wohnungsfortschreibung entstehen).



Abb. 15: Historischer Baubestand an der Harburger Schloßstraße

Ältere Wohnungsbestände

Das Gebiet des Binnenhafens war mit etwa 300 Bewohnenden bereits vor Beginn des Transformationsprozesses ab den 2010er Jahren in Teilbereichen Wohnstandort.¹² Ältere Wohnungsbestände bestehen bspw. entlang der **Straße Karnapp** und entlang der Westseite der **Harburger Schloßstraße**, wie z.B. das Bornemannsche Haus mit 10 denkmalgerecht sanierten Mietwohnungen.

Im nördlichen Bereich des UG entlang der Straße **Hafenbezirk** befindet sich eine kleine Wohnenklave mit Doppelhäusern, die für die Bediensteten des Hafenbauamtes bzw. des anliegenden Schleusenbetriebs errichtet wurden.¹³ Des Weiteren gab es bereits vor der Wohnbebauung auf der Schlossinsel im Rahmen der IBA eine Wohnnutzung im **Harburger Schloss**¹⁴. Auch im Channel Tower befinden sich einzelne Wohnungen

Neubauprojekte

In den letzten zehn Jahren wurden im südlichen Binnenhafen und auf der nördlich angrenzenden Schlossinsel ca. 1.000 WE geschaffen.

Schlossinsel: 2010 wurde die Harburger Schlossinsel aus dem Hafengebiet entlassen. Die ersten Wohnungsbauprojekte wurden daraufhin mit Unterstützung der IBA Hamburg umgesetzt. Im sog. „Quartier am Park“ entstanden hier im Wohngebäude **„Inselleben“** 15 öffentlich geförderte und 10 frei finanzierte Wohnungen (s. Tab. 2 und Abb. 17). Im benachbarten **„Boathouse“** befinden sich 17 Eigentumswohnungen. Im nördlichen Teil der Schlossinsel entstand das zweiseitig von Wasser umgebene Bauprojekt **„Schlossinsel-Marina“**. Es bietet 163 Miet- und



Abb. 16: Denkmalgeschützte Doppelhäuser im Hafenbezirk

Eigentumswohnungen in sieben Einzelgebäuden. **Theodor-Yorck-Straße/ Schellerdamm:** Auf der ehemaligen Güterbahnhofsfläche „Harburger Brücken“ befinden sich an der Theodor-Yorck-Straße im Energieeffizienzhaus des **IBA-Projekts „Wohnen am Hafencampus“** 63 Eigentumswohnungen, im Wohngebäude **„Brückenquartier“** 56 Eigentumswohnungen und in den **„PHOENIX HOMES“** 140 Mietwohnungen. Zudem bietet das IBA-Projekt **„Studentisches Wohnen Schellerdamm“** 61 Mietwohnungen im nordöstlichen Straßenbereich.

Das Unternehmen Sahle Wohnen errichtete 2016 im Projekt **„Sahle Wohnen am Schellerdamm“** eine Wohnanlage mit 140 geförderten barrierefreien Wohnungen, davon 102 Seniorenwohnungen und 38 Wohnungen für Einzelpersonen und Familien. Integriert sind vier Wohnungen für Menschen mit Behinderungen der Wohnassistenzgemeinschaft der BHH Sozialkontor gGmbH.

Harburger Schloßstraße/ Kaufhauskanal: Zuvor gewerblich genutzt, wurde das Gelände zwischen Kaufhauskanal und Harburger Schloßstraße unter dem Titel **„Maritimes Wohnen am Kaufhauskanal“** zu einem Wohnquartier mit markanter Architektur und insgesamt rund 18.500 m² Wohnfläche umgewandelt. Der erste Bauabschnitt wurde 2016 mit 61 Eigentumswohnungen in sechs Punkthäusern fertiggestellt. Der zweite Bauabschnitt mit 32 Eigentumswohnungen in drei Punkthäusern (**„Quartier 319 Maritim“**) und 56 Mietwohnungen in einem weiteren L-förmigen Gebäude wurden 2019 fertiggestellt. Südlich davon schließt das 2021 fertiggestellte **„Weiße Haus“**¹⁵ mit 35 Mietwohnungen an.

¹² vgl. Sozialmonitoring Integrierte Stadtentwicklung (Pilotbericht), 2010 und Städtebauliches Monitoring der FHH

¹³ vgl. Bebauungsplan Harburg67-Heimfeld46 (Marina)

¹⁴ vgl. Bebauungsplan Harburg67-Heimfeld46 (Marina)

¹⁵ <https://weisses-haus.hamburg/>

Projekt	Belegenheit/Ort	WE gesamt	Fertigstellung
Inselleben	Schlossinsel	25 WE (davon 15 öffentlich gefördert) ¹⁶	2012-2013
Boathouse	Schlossinsel	17 WE (Eigentumswohnungen) ¹⁷	2012-2013 ¹⁸
Schlossinsel Marina	Schlossinsel	163 WE (133 Miet- und 30 Eigentumswohnungen) ¹⁹	2010-2014 ²⁰
Wohnen am Hafen-campus	Theodor-Yorck-Straße	63 WE (Eigentumswohnungen) ²¹	2012-2015
Wohngebäude Brückenquartier	Theodor-Yorck-Straße	56 WE (Eigentumswohnungen) ²²	2019
PHOENIX HOMES	Theodor-Yorck-Straße	140 WE (Mietwohnungen) ²³	2014-2017 ²⁴
Stud. Wohnen Schellerdamm	Schellerdamm	61 WE (Mietwohnungen) ²⁵	2013-2015 ²⁶
Sahle Wohnen am Schellerdamm	Schellerdamm	140 WE (Mietwohnungen, davon 102 altengerechte sowie 38 Single- und Familienwohnungen) ²⁷	2016
Schellerdamm 9	Schellerdamm	23 WE (Eigentumswohnungen) ²⁸	2018-2019
Mar. Wohnen am Kaufhauskanal (BA 1)	Harburger Schloßstraße	61 WE (Eigentumswohnungen) ²⁹	2014-2015 ³⁰
Mar. Wohnen am Kaufhauskanal (BA 2)	Harburger Schloßstraße	32 WE (Eigentumswohnungen - Quartier 319 Maritim) ³¹ und weitere 56 WE (Mietwohnungen) ³²	2019
Weißes Haus	Harburger Schloßstraße	35 WE ³³ (Mietwohnungen)	2021 ³⁴

Tab. 2: Neubauvorhaben im Harburger Binnenhafen seit 2010

16 <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/projekte/harburger-binnenhafen/quartier-am-park/projekt/quartier-am-park.html>

17 <https://www.neubaukompass.de/neubau/boat-house-hamburg/>

18 <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/projekte/harburger-binnenhafen/quartier-am-park/projekt/quartier-am-park.html>

19 <https://www.schlossinsel-marina.de/vermietung-2/>

20 <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/projekte/harburger-binnenhafen/marina-auf-der-schlossinsel/projekt/marina-auf-der-schlossinsel.html>

21 <https://lorenz.hamburg/abgeschlossene-projekte>

22 <https://www.business-people-magazin.de/business/neuer-schwung-im-wohnungsbau-brueckenquartier-auf-der-zielgeraden-21535/>

23 <https://haferkamp-immobilien.de/neubauprojekt-phoenix-homes/>

24 <https://www.revitalis-ag.de/immobilien/referenzen/phoenix-homes.html>

25 <https://www.hamburg.de/harburg/binnenhafen/4256762/studentisches-wohnen/>

26 <https://www.aurelius-immobilien.com/portfolio-item/schellerdamm-1-7/>

27 https://www.sahle-wohnen.de/wp-content/uploads/2020/04/4501_Schellerdamm-11-17.pdf

28 <https://www.aurelius-immobilien.com/portfolio-item/schellerdamm-9/>

29 <https://www.cube-magazin.de/magazin/hamburg/artikel/maritimes-wohnen>

30 <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4335312/2014-06-26-bsu-iba-projekt-maritimes-wohnen-am-kaufhauskanal/>

31 https://behrendt.hamburg/319-maritim/?utm_source=portal&utm_medium=neubaukompass

32 <https://www.cube-magazin.de/magazin/hamburg/artikel/maritimes-wohnen>

33 <https://weisses-haus.hamburg/>

34 <https://www.hchagemann.de/referenz/das-weiße-haus-wohnen-am-kaufhauskanal-hamburg>



Nr.	Belegenheit/Ort	WE gesamt	Geförderte Wohnungsbau	Stand & Baubeginn
9	Neuländer Quarree	400 WE	120 WE (Anteil von 30 %)	TBA
10	Harburger Schloßstraße	100 WE (konzeptabhängig)	30 WE (Anteil von 30 %)	TBA
11	Theodor-Yorck-Str.	174 WE (Studierende)	46 WE (Anteil von 30 %)	Ab 2021 möglich
12	Kanalplatz 15/ Blohmstraße 22	56 WE	56 WE (100 % öffentlich gefördert)	Ab Frühjahr 2022 möglich
13	Hafenbezirk	20 WE (Stadthäuser)	k.A.	Ab 2024 möglich
14	Hafenquartier	320 WE	k.A.	Ab 2025
	Summe	ca. 1.070 WE		

Tab. 3: Flächenpotenziale des Wohnungsbauprogramm Harburg 2021 im Binnenhafen

Wohnungsbaupotenzialflächen

Das Wohnungsbauprogramm 2021 des Bezirks Harburg listet im Binnenhafen sechs Potenzialflächen (Nr. 9-15) für Wohnungsbau mit insgesamt rund 1.000 WE (s. Tab. 3) Überwiegend ist Geschosswohnungsbau, häufig in Mischnutzung geplant.

Auf der Potenzialfläche „**12 Kanalplatz 15/ Blohmstraße 22**“ ist derzeit der Bau eines sozialen Zentrums mit Namen „**Ankerplatz**“ auf dem Gelände des ehemaligen Harburger Bauhofs in Planung. Vorgesehen sind insgesamt vier Gebäude. Im Gebäudekomplex wird es neben sozialen Angeboten (s. Kap. B 3.2 Senioren und Inklusion) **Pflegewohnungen auf Zeit, zwei Wohn- und Pflegegemeinschaften** für Menschen mit und ohne Demenz, 20 weitere WE für **Menschen mit Assistenzbedarf** und **Wohnraum der diakonischen Stiftung „Das Rauhe Haus“** geben. Der Baubeginn ist für 2022 geplant. Insgesamt sollen mindestens 56 WE zu 100 % als geförderter Wohnraum entstehen.

Die Potenzialfläche „**11 Theodor-Yorck-Str.**“ hat eine Prognose von mindestens 174 WE und einem Förderanteil von 30 %. Hier entstehen aktuell weitere **Studierendenapartments** an der Theodor-Yorck-Straße. Die geplanten 174 Wohnungen sind sowohl für Studierende als auch Auszubildende gedacht. Das Gebäude soll im Frühjahr 2023 bezugsfertig sein.³⁵

Südlich des Kanalplatzes liegt die sich aktuell in der Konzeptentwicklung befindliche Potenzialfläche „**10 Harburger Schloßstraße**“ mit einer Größe von 0,89 ha. Für diese Flächen wird seitens des Bezirks im neu aufzustellenden B-Plan Harburg 72 unter anderem Wohnnutzung angestrebt.

Ein weiteres Flächenpotenzial für ca.740 weitere WE besteht im östlichen Binnenhafen. Für die Fläche „**9 Neuländer Quarree**“ wären maximal 400 WE mit einem Anteil von bis zu 30 % geförderten Wohnungsbau möglich. Die genaue Entwicklung befindet sich aktuell in Planung. Nördlich angrenzend befindet sich auf der Fläche „**14 Hafenquartier**“ der in Teilen denkmalgeschützte und seit Jahren leerstehende, ehemalige Industriegebäudekomplex der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie. Unter Erhalt des Baudenkmals waren auf dem Areal ursprünglich 320 WE denkbar. Diese befinden sich aktuell in Prüfung. In Bezug auf die Förderquote werden keine Angaben gemacht.

Mit der Potenzialfläche „**13 Hafenbezirk Stadthäuser**“ ist angrenzend an die Schleuse zum Binnenhafen auf ehemals gewerblichen Flächen im Eigentum der FHH eine weitere Wohnbaufläche verortet. Auf den 0,5 ha sind perspektivisch 20 WE in Stadthäusern vorgesehen.

Gemäß Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040 wird für das Quartier Harburg-Freudenberger entgegen den derzeitigen planungsrechtlichen Festsetzungen eine Mischnutzung samt Wohnen angestrebt.

Die geplanten Vorhaben zielen insbesondere auf verdichteten Wohnungsbau, auch wird Studierenden, Seniorinnen und Senioren und weiteren besonderen Wohnformen Rechnung getragen. Die Potenzialflächen 9, 11, 13 und 14 befinden sich im Geltungsbereich der VU. Die bisher definierten Wohnungsbau-potenziale werden im Zuge der VU überprüft und ggf. angepasst.

³⁵ <https://www.immobiliengenerator.de/neue-studentenapartments-fuer-hamburg-13012021>

B 1.2.2 Gewerbe, Infrastruktur, Immissionen

Sozialwohnungen

Im UG befinden sich mit Stand 01.01.2021 in den genannten Neubauvorhaben insgesamt 155 Sozialwohnungen.³⁶

In den älteren Wohnungsbaubeständen finden sich keine Sozialwohnungen. Mit einem Anteil von knapp 14 % an allen Wohnungen wird das Ziel des Hamburger Drittmix nicht erreicht. Werden die im Wohnungsbauprogramm 2021 anvisierten Anteile öffentlich geförderter Wohnungen realisiert, ist von einem moderaten Anstieg der Quote auszugehen.

Wohnungsmarkt

Der Immobilienmarktbericht aggregiert Aussagen auf Ebene des Stadtteils. Durch die Zugehörigkeit des Binnenhafens zum Stadtteil Harburg, der mit der Innenstadt das Immobilienmarktgeschehen dominiert, sind Aussagen zum Wohnungsmarkt und weiteren Indikatoren für den Teilraum Binnenhafen von geringer Aussagekraft.

In den Neubauvorhaben im Quartier Harburger Brücken, auf der Schlossinsel und an der Harburger Schloßstraße leben heute rund 85 %³⁷ aller Bewohnenden des Binnenhafens. Der Binnenhafen bietet neben den geförderten Wohnungen (ca. 14 %), nur einen geringen Anteil an Bestandswohnungen älteren Baujahrs, in denen von einem entsprechend geringerem Mietpreisniveau auszugehen ist. Hinzu kommt, dass im UG keine der Hamburger Baugenossenschaften oder Baugemeinschaften aktiv sind.

Von den befragten Akteurinnen und Akteuren im Rahmen der QuL Bestands- und Entwicklungsanalyse wurde der angebotene Wohnraum als teuer empfunden. Die Wohneinheiten sind groß, es fehlen kleinere und bezahlbare Wohneinheiten sowie bezahlbare Wohnungen für Familien mit familien-gerechten Grundrissen. Die Interviewpartner des Vereins „Die Fähre e.V.“ und der BHH Sozialkontor gGmbH als Vertretung von Wohnungssuchenden mit Beeinträchtigungen (s. B3.2.1) betonen die Schwierigkeiten, die Klienten bei der Wohnungssuche hätten.

Entwicklung und Bestand

Im Binnenhafen sind aufgrund der ehemaligen Bedeutung als Handels- und Umschlagsplatz weiterhin hafentypische Betriebe und Industrien ansässig. Diese haben sich insbesondere im nördlichen Teil des Binnenhafens auf der Schlossinsel, entlang des Dampfschiffswegs und im Bereich des Hafenbezirks gehalten.

Der Binnenhafen entwickelt sich seit Anfang der 2000er Jahre von einem historischen Hafen- und Industriestandort zu einem modernen forschungs- und technologieorientierten Gewerbebestandort und befindet sich somit in einem grundlegenden Strukturwandel. Neben den Hafennutzungen (Werften, Hafen, Industriebetriebe) haben sich im Laufe der Jahre viele weitere kleine Gewerbebetriebe (Tischlerei, Segelmacher, Lackierer, Lagerung, weitere spezialisierte Werkstätten, etc.) sowie Unternehmen aus dem Technologie- und Dienstleistungsbereich (z.B. Medienunternehmen, Ingenieurbüros, Kanzleien) angesiedelt.

Die Gründung der Technischen Universität Hamburg-Harburg (seit Juni 2018 Technische Universität Hamburg) 1978 im Harburger Binnenhafen gab den Anstoß zu einer Neuausrichtung des Wissensstandortes Harburg. Weitere Betriebe und Organisationen aus Wissenschaft und Forschung (z.B. TuTech Innovation GmbH, Innovation Campus Green Technologies, Fraunhofer-Center für maritime Logistik und Dienstleistungen, Becker Marine Systems, Airbus) zogen in der Folge in den Binnenhafen.

Nördlicher Binnenhafen inkl. Schlossinsel:

Der Gewerbebestandort Nr. 15 gemäß Gewerbeflächenkonzept³⁸ „Gewerbegebiet Nördlicher Binnenhafen/ Schlossinsel/ Dampfschiffsweg“ (s. Abb. 20) weist Gewerbeflächen in Streulage und teilweise in direkter Nachbarschaft zu der 2013-2014 realisierten Wohnbebauung auf der Schlossinsel auf. Daher ist für die Nutzung dieser Gewerbeflächen eine Kern- und Mischgebietsverträglichkeit Voraussetzung.³⁹ Gewerbliche Unternehmen, wie die **Hirdes Heinrich GmbH** oder **August Prien**, sind auch künftig gewünschte wohnort- und hafennahe Nutzungen.⁴⁰ Mit Blick auf das Ziel des Erhalts der charakteristischen Hafenatmosphäre ist zudem das Fortbestehen der Betriebe **Hamburg Port Authority**, **Jöhnk Werft GmbH** und **Jugend in Arbeit gGmbH** auf der Harburger Schlossinsel bedeutend. Die Hamburg Port Authority hat 2021 angekündigt den Werftbetrieb

³⁶ vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB Hamburg), 2021

³⁷ Abfrage der Einwohnerzahlen Stand 31.12.2020, Geo-Online, <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>

³⁸ vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018

³⁹ vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018, S. 69

⁴⁰ vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018, S.70



Abb. 18: Blick auf den Werftstandort der Hamburg Port Authority



Abb. 19: Die sog. rote und weiße Halle in der Verlängerung des Lotsekais

aufzugeben, jedoch am Standort zu verbleiben, um Ausbildungswerkstätten und andere Dienstleistungen weiter zu betreiben. Das Gelände zwischen Harburger Werfthafen und der Straße An der Horeburg umfasst neben mehreren Hallen auch eine denkmalgeschützte Slipanlage. Die Traditions-**Bootswerft Peter Knief** liegt im Vordeichbereich nördlich der Straße Hafenbezirk und ist aufgrund der geplanten Deicherhöhung vom Abriss bedroht (siehe Absatz Hochwasserschutzanlagen). Die Abstimmungen zwischen Werftbetreibern, den ebenfalls betroffenen Freizeitnutzenden (siehe Kap. B 3.5) und dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) dauern an. Die kleine, seit 1927 bestehende Werftanlage bietet nicht nur für die Wassersportler des Binnenhafens einen wichtigen Anlaufpunkt mit Reparatur-, Lager- und Selbsthilfemöglichkeiten. Am Lotsekai sieht das bezirkliche Gewerbeflächenkonzept Potenzial für die Ansiedlung von Betrieben aus dem Sektor Forschung und Innovation.⁴¹

Andere Gewerbeflächen sollen in eine gemischte Nutzung überführt werden. An der Ecke Lotsekai-Dampfschiffsweg befindet sich die sog. „**rote Halle**“, eine ältere eingeschossige Gewerbehalle, für die eine Instandsetzung und Nutzungsänderung geplant ist.⁴² Unter Einbeziehung des Landesbetriebs Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) als Grundeigentümer wird untersucht, wie mit dem Baufeld der Halle am Lotsekai 1 (rote Halle, ehemals Feuerwehr) umgegangen werden soll (Erhalt oder Abriss/Ersatzneubau). Für die westlich angrenzende „**weiße Halle**“ ist eine Konzeptausarbeitung insbesondere für soziale oder kulturelle Zwecke vorgesehen. Ziel ist der Gebäudeerhalt mit gemischter Nutzung und die dauerhafte Unterbringung der Rudersparte des SV Grün-Weiß Harburg.⁴³ Die Grundstücksentwicklung am Lotsestieg 6 (östlicher Abschluss des Lotsekais) ist noch offen. Auf

den nördlichen Flächen des Gewerbestandorts wird perspektivisch angestrebt, die Infrastruktur für einen anvisierten Schiffsanleger an der Süderelbe vorzusehen (z.B. Flächen für Stellplätze und eine Buskehre). Außerdem soll der Straßenverlauf verändert werden, wodurch die Verkehrsfläche reduziert und weitere Uferbereiche zugänglich gemacht werden könnten.

Ebenfalls im nördlichen Binnenhafen befindet sich der markante Neubau des Wasserschutzpolizeikommissariats 3 mit zugeordneten Anlegern.

Südlicher Binnenhafen inklusive Quartier Harburger Brücken: Der größte Anteil der baulichen Entwicklung im Gewerbesektor in den vergangenen 10 bis 20 Jahren fand auf dem Gebiet des südlichen Binnenhafens statt. Die dortigen Projekte umfassen einerseits die Inwertsetzung von historischen Gebäuden, wie der Umbau des ehemaligen Palmspeichers am westlichen Bahnhofskanal zu einem Bürogebäude mit Restaurant und Veranstaltungsflächen (1994), die Konversion des Fleethauses, eines denkmalgeschützten Getreidespeichers, zu Büroflächen und Gastronomie (2008), die Entwicklung des Firmensitzes der HC Hagemann construction group in der Alten Schmirgelfabrik in der Blohmstraße (2009) und im selben Jahr die Restaurierung der beiden historischen Villen Lammerich & Lengemann aus dem 19. Jahrhundert, ebenfalls in der Blohmstraße.⁴⁴ Bei den Projekten „**Silo**“, einem vierzehngeschossigen Bürogebäude mit Restaurant sowie dem „**Kaispeicher Harburg**“ (und dessen Anbau 2011),⁴⁵ der ebenfalls auf Büronutzung ausgerichtet ist, wurde der Umbau alter Bausubstanz mit Neubauelementen kombiniert.

Die ersten gewerblichen Neubauprojekte im Binnenhafen wurden mit dem neuen Firmengebäude des MAZ 1994 und dem „**Channel 1**“ Gebäude 1998 in der Harburger Schloßstraße errichtet.⁴⁶ Es folgten 2002

41 vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018, S.70

42 vgl. 57. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (25.08.21)

43 vgl. 57. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (25.08.21)

44 Channel Hamburg e.V., Chronologie (2017.), S.5-8

45 Channel Hamburg e.V., Chronologie (2017.), S.8

46 Channel Hamburg e.V., Chronologie. (2017), S.5



der „**Channel Tower**“, das höchste Gebäude südlich der Elbe, 2006 wurden die Gebäude „**Channel 2-4**“ für verschiedene Airbus-Zulieferer gebaut.⁴⁷ Weitere Neubauten sind das Bürohaus „**S18**“ (2009), das „**Kontorhaus Hafenblick**“, der sog. „**Goldfisch im Channel**“, die neue Unternehmenszentrale für Becker Marine Systems,⁴⁸ das Büro- und Geschäftshaus „**Brückenquartier**“ mit großflächigem Einzelhandel am Veritaskai sowie der angrenzende Gewerbe- und Bürokomplex „**Gesundheitsinsel**“.⁴⁹

Bis auf ein **B&B Hotel** an der Theodor-Yorck-Straße mit 100 Zimmern,⁵⁰ und der „**Lydios**“, ein zu einem Hotelschiff umgebauter Schüttgutfrachter sind aktuell keine Hotels und Pensionen im Binnenhafen vorhanden.

Die schon seit den 1980er Jahren im Binnenhafen verortete Technische Universität Hamburg erweitert seither die Anzahl ihrer Niederlassungen im Bereich des südlichen Binnenhafens. Zu nennen sind insbesondere die Errichtung des **Instituts für technische Logistik** (Theodor-Yorck-Straße) und des **Innovation Campus Green Technologies (ICGT)** mit dem Startup-Dock der TUHH im Jahr 2017 an der Harburger Schloßstraße. Ebenfalls eng mit der TUHH verbunden ist das Bauvorhaben **HIP (Hamburg Innovation Port)**, das in vier Abschnitten in der Blohmstraße entstehen soll. Der erste Bauabschnitt „**HIP One**“ ist bereits realisiert. Die Flächen werden neben der TUHH von verschiedenen Unternehmen gemietet.⁵¹

Darüber hinaus haben sich sukzessive auch andere Technologie- und Forschungseinrichtungen im südlichen Binnenhafen niedergelassen. 2016 hat die **Medical School Hamburg (MSH)** Räumlichkeiten der ehemaligen Unilever Seifenfabrik am Schellerdamm 22-24 bezogen.⁵² Das neue Forschungsgebäude des **Fraunhofer Instituts** für Maritime Logistik an der Blohmstraße⁵³ wurde jüngst fertiggestellt und wird den Technologiestandort Binnenhafen weiter stärken.

Mit den genannten Entwicklungen hat sich die Zahl der Beschäftigten ggü. der Hafennutzung im Binnenhafen deutlich erhöht. 2017 wurde die Zahl der Firmen auf 160 mit etwa 6.500 Beschäftigten geschätzt.⁵⁴ Hinzu kommen Studierende, Auszubildende, Servicedienstleistende und Gäste dieser Einrichtungen, die als Nachfragegruppe für öffentliche und private Infrastrukturen eine überaus relevante Bezugsgröße darstellen.

In Planung

Im UG befinden sich die im bezirklichen Gewerbeflächenkonzept gelisteten Gewerbestandorte Nr. 8-15 (s. Abb. 20).⁵⁵ Deren planungsrechtliche Entwicklungsperspektiven hin zu höherwertigen gewerblichen Nutzungen sowie Mischnutzungen in höherer Dichte wurden im Kapitel B 1.1.5 Bauleitplanung dargelegt. Im Folgenden werden hier die geplanten Nutzungen und Gebäude beschrieben.

Schlossinsel:

Im Süden der Schlossinsel ist angrenzend an den Lotsekaai und den Lotseplatz das **Lighty-Wood-Projekt**⁵⁶ geplant. Es umfasst einen Gewerbekomplex mit Bürogebäude südlich der Zitadellenstraße und ein Gebäudeensemble und Parkhaus nördlich der Zitadellenstraße, in dessen Erdgeschossflächen Leichtindustrie einziehen soll. Die Dach- und Erdgeschossflächen der Gebäude sollen teilweise öffentlich zugänglich und nutzbar sein.⁵⁷

Östlicher Binnenhafen:

Die Fläche Nr. 8 „Gewerbegebiet Neuländer Quarree“ und das ehemalige Gebiet der „**New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie**“ (südlicher Teil der Fläche Nr. 13 „Gewerbegebiet Nartenstraße/Hannoversche Str.“) sind per Senatsbeschluss im April 2021 in die laufenden VU einbezogen worden. Die Einbeziehung ermöglicht es, die Entwicklung auch unabhängig von den Zusagen und Verkaufsentscheidungen privater Investoren voranzubringen (s. Kap. B 1.1.4).⁵⁸

Der Eigentümer des nördlichen Teilbereichs plant die Entwicklung eines Gewerbestandorts. Eingereicht wurden dafür bereits ein Bauantrag für ein Produktionsgebäude und ein Parkhaus. Für den südlichen Teil, der sich im Eigentum eines anderen Eigentümers befindet und auf dem sich die denkmalgeschützten

47 Channel Hamburg e.V., Chronologie (2017.), S.7 + <https://www.gaws-architekten.de/projekte/gewerbe/channel-1-4-und-9-11>

48 Channel Hamburg e.V., Chronologie (2017), S.9

49 Channel Hamburg e.V., Chronologie (2017), S.9 + <https://lorenz.hamburg/harburger-binnenhafen>

50 Channel Hamburg e.V., Chronologie (2017.), S.9

51 <https://www.hamburg-innovation-port.com/hip-one-is-done>

52 <https://www.abendblatt.de/hamburg/harburg/article208788943/Kuenstler-Ateliers-im-Binnenhafen.html> + <https://www.medicalschool-hamburg.de/campus-life/impressionen/unser-neuer-campus-arts-and-social-change-am-harburger-binnenhafen/>

53 <https://www.cml.fraunhofer.de/de/ueberuns/neubau-vorhaben-fuer-das-fraunhofer-cml.html>

54 vgl. Harburg, Hamburgs starker Süden (2017), S.5

55 vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018, S.31 ff.

56 vgl. 55. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (23.09.2020)

57 Siehe auch 56. Protokoll der Begleitgruppe Binnenhafen (14.04.21) und 58. Protokoll Begleitgruppe (18.11.21)

58 vgl. 57. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (25.08.21)

Industriegebäude befinden, liegt derzeit noch keine Planung vor.⁵⁹

Auf dem Gebiet des Neuländer Quarrees soll ein Mix aus Wohnen, Hotel und Gewerbe entstehen.⁶⁰ Gemäß 58. Protokoll der Begleitgruppe Binnenhafen ist die Umsetzung des Projekts aktuell ins Stocken geraten und die weitere zukünftige Entwicklung des Gebiets noch unklar, dies gilt im selben Maße für die südlichen Flächen der New York Hamburger Flächen.

Für den südlich angrenzenden Chemikalien-Betrieb Brenntag AG, ein Störfallbetrieb auf der Fläche Nr. 9 „Gewerbe- bzw. Industriegebiet Brenntag“ sind derzeit keine konkreten Planungen bekannt.⁶¹

Das Areal südlich der Brenntag AG, auf dem sowohl das „Gewerbegebiet Seevestraße“ (Nr. 10) als auch das „Industriegebiet Harburg-Freudenberger“ (Nr. 11) verortet sind,⁶² wird derzeit im Rahmen der VU neu geplant (s. Kap. B 1.1.5). Es soll durch neue Flächenzuschnitte für eine gewerbliche Nutzung optimiert werden. Im Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040 sind in diesem Bereich lärmgeschützte Innenhöfe vorgesehen, die eventuell auch Wohnnutzen ermöglichen.⁶³ Die bisherigen Planungen und Zielsetzung der im Geltungsbereich der VU gelegenen Gewerbeflächen werden im Zuge des Verfahrens überprüft und in eine neue Rahmenplanung überführt.

Auf der Fläche Nr. 14 „Gewerbegebiet Hannoversche Straße und der B 75“ werden die Bestandsentwicklung und Intensivierung der gewerblichen Nutzungen im Sinne der Erhöhung der Flächeneffizienz angestrebt.⁶⁴

Südlicher Binnenhafen:

Entlang der Blohmstraße plant das ortsansässige Unternehmen HC Hagemann die Realisierung der weiteren Bauabschnitte von **HIP two, three und four**.⁶⁵ Im zweiten Abschnitt soll ein Forschungs- und Technologiezentrum mit Entwicklungs- und Büroflächen, Laboren sowie Coworking-Spaces errichtet werden, das überwiegend von der TU

Hamburg angemietet werden sollte.⁶⁶ Aufgrund der Covid-19 Pandemie gibt es allerdings derzeit keine verbindliche Zusage der Wissenschaftsbehörde zur Finanzierung des Projekts.⁶⁷

Auch zum **Hotel am Veritaskai** (Projektitel: **Hotel Hafen Harburg**), auf dem ehemaligen Gelände des Veritas Beach Clubs am Lotsekanal gab es fortgeschrittene Planungen.⁶⁸ Der Bau der Lorenz Gruppe sollte 2017 beginnen und 2019 fertiggestellt werden.⁶⁹ Das Vorhaben wurde allerdings bisher nicht umgesetzt.

Ein weiteres Großprojekt stellen die umfangreichen Planungen zum **AQUA² DOCK**, einem neuen Quartier im nördlichen Bereich der Blohmstraße dar. Hier soll neben einem H-förmigen Bürogebäude an der Blohmstraße ein Economy Hotel der Marke the niu entstehen.⁷⁰ Von Seiten des Projektentwicklers wurde der Bau des Hotels bestätigt.⁷¹ Die Realisierung war ursprünglich für das Jahr 2023 vorgesehen.

Ebenfalls ist das „**U-NIC (New Innovation Center)**“ auf dem Gelände des Gewerbegebiets Theodor-Yorck-Straße (Nr. 12) in Planung. Der Neubau eines Büro- und Laborgebäudes für Technologie-Unternehmen zwischen Theodor-Yorck-Straße und Östlichem Bahnhofskanal sollte 2022 begonnen und im Jahr darauf abgeschlossen werden.⁷²

Auf dem Gelände südlich des Kanalplatzes war die Errichtung des **HIP-House**, eines Hochhauses mit Hotel- und Büronutzung geplant. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme ruhten diese Planungen.⁷³

Im Zuge der Entwicklungen ist von einem weiteren deutlichen Anstieg der Beschäftigtenzahlen im Binnenhafen auszugehen.

Leerstände:

Leerstehend sind neben den historischen Industriegebäuden der **Hilke Likörfabrik** und der **New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie**, die ehemals von den **Elbwerkstätten** genutzten Hallen im Hafenbezirk. Mit großflächigem Leerstand ist auch auf den Flächen der Firma **Harburg-Freudenberger** zu rechnen, da das Unternehmen Ende 2021 in seine neue Unternehmenszentrale östlich des UG umgezogen ist.

59 vgl. 58. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (18.11.21)

60 vgl. 57. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (25.08.21) und <https://www.consus.ag/hamburg-neulanderquarree>

61 vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018

62 vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018 und 57. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (25.8.2021)

63 vgl. 58. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (18.11.21)

64 vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018

65 Siehe auch: <https://www.hamburg-innovation-port.com/vermietung/> und <https://www.hamburg-innovation-port.com/vermietung/#phase-3> + <https://www.hamburg-innovation-port.com/vermietung/#phase-4>

66 Siehe auch: <https://www.hamburg-innovation-port.com/vermietung/#phase-2>

67 vgl. Channel News Ausgabe 02/2021

68 Siehe auch: Channel News Ausgabe 02/2021 S. 3

69 vgl. Channel Hamburg e.V., Chronologie (2017.), S.10

70 Siehe auch: <https://aqua2dock.de/> und <https://imentas.de/referenzen/> und <https://www.novum-hospitality.com/mietvertrag-unterzeichnet-the-niu-quay-dockt-zukuenftig-im-harburger-hafen-an>

71 Siehe auch: Channel News Ausgabe 02/2021 S. 6

72 vgl. <https://imentas.de/referenzen/> + 58. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (18.11.21)

73 56. Protokoll Begleitgruppe vom 14.04.21

Industrieanlagen:

Im UG befinden sich mehrere **ehemalige Industriestandorte**, die heute brachgefallen sind und/oder vorwiegend gewerblich genutzt werden. Mit der sukzessiven Umwandlung ehemaliger Industriegebiete entlang der Hannoverschen Straße, wird lediglich das Gewerbe- bzw. Industriegebiet Brenntag⁷⁴ als Industriestandort verbleiben.

Westlich an den Harburger Binnenhafen angrenzend befindet sich das großflächige **Industriegebiet Harburger Seehäfen**. Ein Schwerpunkt der industriellen Nutzung lag und liegt auf der Verarbeitung von Ölen und Fetten und der Petrochemie. Die Harburger Seehäfen sind wesentliche Teile des Hafennutzungsgebietes gem. HafenEG. Ausschließlich die HPA und die BWI sind befugt, Planungen in dem vom Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) erfassten Bereich aufzustellen und umzusetzen. Heute befinden sich auch zahlreiche Logistikbetriebe auf den Flächen. Teilflächen sind ungenutzt, bzw. erscheinen untergenutzt. Die Flächen liegen im Hafengebiet und unterliegen damit der Zuständigkeit der Hamburg Port Authority (HPA).⁷⁵ Die Bezirke werden bei Hafenplanungen mit bezirklicher Relevanz in die Planungsprozesse der HPA und der BWI eingebunden. Das Gewerbeflächenkonzept sieht die Flächen als langfristiges Entwicklungspotenzial bei weiteren Strukturwandel hin zu höherwertigen gewerblichen und ggf. gemischten Nutzungen als Teil des Harburger Stadtgebiets.⁷⁶

Sonstige Infrastruktur

Energieversorgung

Das Blockheizkraftwerk **Harburger Brücken** der GETEC Wärme & Effizienz GmbH Nord versorgt die nördlich gelegenen Neubauten zwischen Schellerdamm und Östlichem Bahnhofskanal mit Wärme. Der Anschluss des Gewerbeparks Seevestraße ist ebenfalls geplant.⁷⁷

Im Industriegebiet Harburger Seehäfen sind mehrere Betriebe (Raffinerien, etc.) mit hoher **Abwärmewahrscheinlichkeit** angesiedelt.

Das UG wird in ostwestlicher Richtung von einer **380 kV Hochspannungsleitung** durchzogen. Die drei dazugehörigen Masten überprägen das Gebiet und können nicht rückgebaut werden. Für Wohnnutzungen soll aufgrund gesundheitlicher Risiken

ein Vorsorgeabstand⁷⁸ von 65m eingehalten werden. Die Einhaltung von Abständen zu Wohngebäuden ist insbesondere für die Planungen zum Lighty-Wood Projekt (Zitadellenstraße/Lotsekai) und der Entwicklung der ehemaligen New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie relevant.

Am südlichen Rand des UG befindet sich ein voluminöses Umspannwerk am Karnapp dessen Gebäude unter Denkmalschutz steht.

Hochwasserschutzanlagen, Schleusen

Der Harburger Binnenhafen ist seit dem 19. Jahrhundert ein tideunabhängiger Bereich, der im Norden durch eine Hochwasserschutzanlage geschützt wird. Diese ist in Teilen als Deich oder als Hochwasserschutzwand ausgeführt. Im Zuge der **Deicherhöhung** auf 8,70 m zur Anpassung an den neuen Bemessungswasserstand werden insbesondere im Bereich zwischen Harburger Schleuse und der Alten Süderelbbrücke umfangreiche Bodenordnungsmaßnahmen notwendig.⁷⁹ Die geplante Erhöhung um ca. 1 m durch einen sog. Landschaftsdeich geht mit einer Verbreiterung des Deichfußes um ca. 6m einher. Sie betrifft im Bereich Harburger Hauptdeich Ost mehrere Bauwerke im Vordeichbereich, für die aktuell eine Lösung im Bezug auf deren Verbleib oder Verlagerung erarbeitet wird (s. Absatz Entwicklung und Bestand sowie Kap. B 3.5 Sport und Freizeitinfrastruktur). Im Bereich Harburger Hauptdeich West sind die Planungen noch nicht abgeschlossen. Nach Aussage des LSBG muss parallel zur bestehenden Deichgrundgrenze ein Streifen von ca. 10 m erworben werden. Bei Verfügbarkeit der Flächen ist die Umsetzung frühestens für 2024/2025 geplant. Die Zuständigkeit liegt hier bei der Hamburg Port Authority (HPA) und dem LSBG.⁸⁰

Mit der **Harburger Hafenschleuse** (erbaut 1875-1881)⁸¹ als Kammerschleuse und dem **Schöpfwerk Harburg** (ehemaliger Schleusenstandort) befinden sich zwei weitere wichtige Gewässerbauwerke im UG. Im Zuge der letzten Modernisierung in den 2010er Jahren auch eine (nicht barrierefreie) Fußwegeverbindung über die Hafenschleuse realisiert.

74 Heute befindet sich hier die BRENNTAG GmbH, Niederlassung Nord (Mischanlage für Anorganika, Säure/Lauge-Lager) als Anlage nach der Industrieemissions-Richtlinie in Hamburg. Zudem als Störfallbetrieb eingestuft.

75 vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018, S.23

76 vgl. Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg, 2018, S.124

77 vgl. https://www.zebau.de/fileadmin/images/Veranstaltungen/2017/Contracting/Vortrag_Contracting_170428_Farmer_web.pdf, S.9

78 https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/68564/welche_auswirkungen_hat_elektromog_auf_die_stadtentwicklung_in_der_innenstadt.pdf

79 <https://www.harburg-aktuell.de/news/vermischtes/19459-deicherhoehung-bringt-komplizierte-verhandlungen-mit-sich.html>

80 Auskunft zum Planungsstand 19.1.22 seitens: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Gewässer und Hochwasserschutz Sturmflutschutz

81 vgl. https://www.geschichtswerkstatt-harburg.de/index.php?article_id=23

Gewerbliche Lärm- und Schadstoffemissionen

Im UG kommt es durch die **umliegenden Gewerbe- und Industriebetriebe** des Hafengebiets und der Gewerbe- und Industriestandorte in Neuland zu Lärm- und Luftimmissionen. Um eine gesunde Koexistenz zwischen den sensiblen Wohn- und Freizeitnutzungen und den ansässigen Betrieben zu gewährleisten, bedarf es zudem weiterhin Vorkehrungen, um das Einhalten verträglicher Grenzwerte von **Luftschadstoffen und Lärmemissionen** zu gewährleisten.

Aufgrund verschiedener hafennaher gewerblicher und industrieller Nutzungen ist in den Böden und im Schlick des Harburger Binnenhafens mit **Altlasten** zu rechnen. Im Zuge der Wohnbebauung auf der Harburger Schlossinsel wurden bei Bodenuntersuchungen erhöhte Schadstoffwerte ermittelt. Insofern ist ein besonderes Augenmerk auf **Bodenuntersuchungen** im Vorfeld von Baumaßnahmen notwendig. Auch bei der Um- oder Zwischennutzung von bestehenden Gebäuden ist mit belasteten Baumaterialien und/oder Schadstoffeinträgen durch vorherige Nutzungen zu rechnen.

Übergeordnetes Grünraumsystem

Weite Bereiche des Harburger Binnenhafens liegen innerhalb der Landschaftsachsen des **Landschaftsprogramms der Freien und Hansestadt Hamburg** (s. Abb. 21). Diese schließen an die Süderelbe an und setzen sich entlang des Westlichen Bahnhofskanals und des Kaufhauskanals in Richtung Süden fort. Die Schlossinsel samt umliegenden Hafen- und Uferbereichen ist mit dem Ziel „Entwicklung des Landschaftsbilds“ gekennzeichnet. Entwicklungsziele⁸² sind

- „das Erstellen von Landschaftsbildkonzepten im Rahmen von Landschaftsplanungen,
- Erarbeitung von Parkpfliegewerken,
- die Wiederherstellung der natur-, kultur- oder freiräumlichen Zusammenhänge,
- sowie das Anreichern und Ergänzen mit typischen Landschaftselementen.“

Zudem ist der Binnenhafen samt der Harburger Innenstadt als „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“⁸³ gekennzeichnet.

Mit der 98. Änderung des Landschaftsprogramms wurde 2010 der neuen **Parkanlage auf der Schlossinsel**, der Landzunge am staatlichen Liegehafen und der allmählichen Umwandlung der Hafenareale zu verdichteten Stadträumen Rechnung getragen.

Zwischen der Hochwasserschutzlinie (Dampfschiffsweg und Harburger Hauptdeich) und dem Elbufer ist das „Milieu“ einer weiteren **Parkanlagen** gekennzeichnet. Östlich der Brücke des 17. Juni schließt im **Landschaftsschutzgebiet** die Pionierinsel als Parkanlage an. Weiter östlich liegt im Randbereich des UG das **Naturschutzgebiet Schweenssand sowie das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet Heuckenlock/Schweenssand**.

Die im Landschaftsprogramm dargelegten **Grünen Wegeverbindungen** nehmen die Deichlinie und die in großen Teilen sanierten und wieder zugänglichen Kaimauern auf. Entlang des Östlichen Bahnhofskanals ist eine weitere Parkanlage ausgewiesen. Die grünen Wegeverbindungen setzen sich aus dem Binnenhafen in Richtung Innenstadt mit dem Ziel „Erhalt und Herstellung störungsarmer Verbindungswege zwischen Freiräumen, Wohn- und Arbeitsstätten“ sowie „Erholungsflächen als Teile des Freiraumverbundsystems“ fort. Etwa 200m östlich des UGs verläuft im Bereich des Neuländer Sees der hamburgweite **2. Grüne Ring**.

⁸² siehe https://daten-hamburg.de/umwelt_klima/landschaftsprogramm/Lapro_Legende_A4_A3.pdf

⁸³ „Das hervorzuhebende Entwicklungsziel für diesen Bereich ist die vorrangige Wiederherstellung von Mindestqualitäten durch Entwicklungsmaßnahmen zur Belastungsreduzierung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit der natürlichen Medien. Bestehende Defizite in der Ausprägung des Naturhaushaltes sollen auf diese Weise abgebaut werden.“ (Gemeinsamer Erläuterungsbericht Landschaftsprogramm, 2017, S. 97)



Abb. 21: Ausschnitt aus dem Landschaftsprogramm der FHH (Stand 2020)

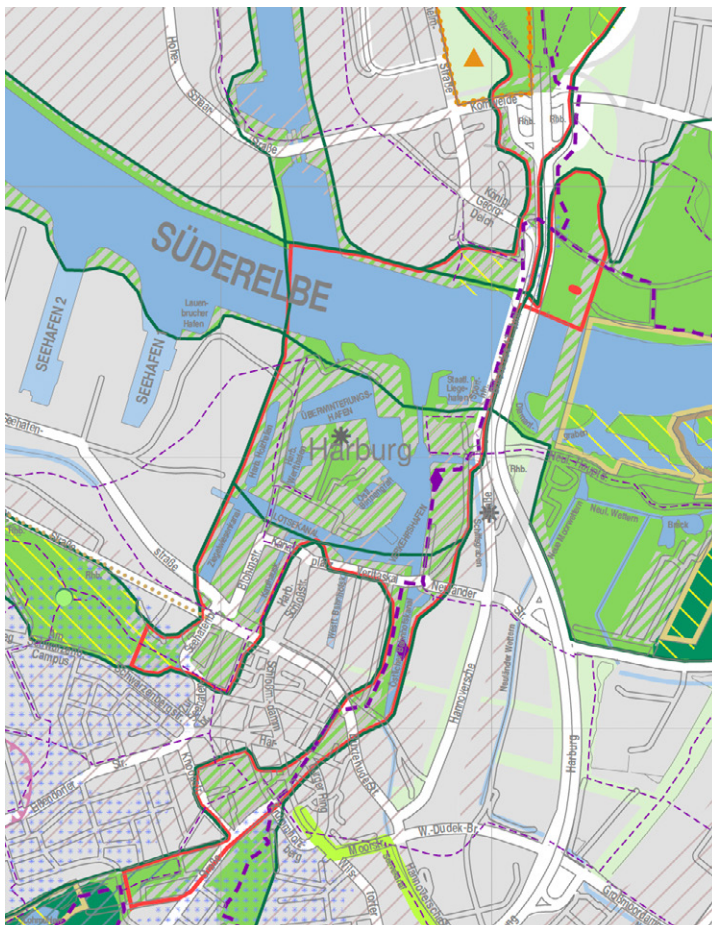


Abb. 22: Ausschnitt aus der Fachkarte „Grün Vernetzen“ der FHH

Einhergehend mit dem Landschaftsprogramm entfalten die Flächen des Binnenhafens eine hohe Relevanz in der gesamtstädtischen Freiraumstrategie. In der Fachkarte „Grün Vernetzen“ (räumliche Zielstellung des **Grünen Netzes**, Abb. 22) hat der Binnenhafen eine wichtige Funktion als Bindeglied in der Entwicklung der Landschaftsachsen (rote Umrandung). Das „Hauptwegenetz des Freiraumverbundes“ als östliche Landschaftsachse (lila dick) verläuft von der Elbinsel-Landschaftsachse kommend über die Süderelbebrücken, entlang der Kaimauern am Treidelweg und der neuen Grünverbindung am östlichen Bahnhofskanals in Richtung Harburger Innenstadt. Die westliche Landschaftsachse kommt vom Reiherstieg, verläuft über den Dampfschiffsweg nach Süden und knickt über den Schwarzenberg nach Westen ab. Der Anbindung nach Neuland (Pionierinsel) sowie in Richtung Schwarzenberg kommt die Zielstellung „Verbindungswegenetz“ (lila dünn) zu.

Mit dem Vertrag für Hamburgs Stadtgrün ist der Erhalt des Grünen Netzes, der Grünen Ringe, Grünanlagen und der Landschaftsachsen, vermacht. Kleinflächige bauliche Inanspruchnahmen innerhalb des 2. Grünen Rings können zwar im Einzelfall zugelassen werden, sind aber zu kompensieren. Die Kompensation soll innerhalb des 2. Grünen Ringes erfolgen, durch räumliche Erweiterungen des Grünen Netzes, seinem gezielten Lückenschluss oder seiner Qualifizierung. Die Kompensation erfolgt über zugeordnete Einzelmaßnahmen oder auch vorweg hergestellten Poolmaßnahmen. Hierfür werden im Haushalt der FHH Mittel bereitgestellt. Ihre Verwendung wird zwischen der BUKEA und den Bezirksamtern abgestimmt.⁸⁴

84 Vertrag für Hamburgs Stadtgrün, 2019



Abb. 23: Potenzielle Erweiterungsflächen des Gebrüder-Cohen-Parks (Foto BA Harburg, Hr. Dreher)

Der **Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040** (s. Kap. B 1.1.4) folgt den Zielen des Grünen Netzes weitgehend und ergänzt mit der Leitidee „Historische Ader“ eine barrierefreie und großzügige Wegeverbindung in Verlängerung des Schloßmühlendamms (geplantes Tunnelbauwerk Schloßstraße) als weitere Querung der Gleis- und Straßenbarrieren zur Harburger Innenstadt.⁸⁵ Zudem werden eine Verbindung und ein Grünkorridor entlang der Seevekanals vorgeschlagen, der in den begrünten Uferbereichen des Östlichen Bahnhofskanals übergeht.

Plätze und Freiflächen im öffentlichen Raum

Im Rahmen dieser Untersuchung werden unter Plätzen und Freiflächen im öffentlichen Raum alle öffentlich zugänglichen Bereiche zusammengefasst. Diese Räume weisen einen öffentlichen Charakter auf, befinden sich aber nicht zwangsläufig im Besitz der FHH.⁸⁶ Der Binnenhafen ist überdurchschnittlich von Wasserflächen geprägt, die bilanziell trotz eingeschränkter Nutzbarkeit häufig der Grünraumversorgung eines Gebiets zugeschlagen werden.

Im Rahmen der Entwicklung zu einem gemischt-genutzten Quartier mit Wohnungen, Gewerbe, Werften und Freizeitangeboten soll der Binnenhafen ein neues Netz aus wertvollen Freiräumen und Wegeverbindungen erhalten. Dafür wurde im Zuge der Bauleitplanung die öffentliche Zugänglichkeit des Wassers an vielen Stellen durch Gehrechte

85 vgl. Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040, Erläuterungsbericht, 2021

86 vgl. Landesgrundbesitzverzeichnis Hamburg



Abb. 24: Parkanlage Gebrüder-Cohen-Park mit direktem Wasserbezug (Foto BA Harburg, Hr. Dreher)

gesichert.⁸⁷ So soll statt fragmentierten und vereinzelten Freiräumen und Parkanlagen ein hochwertiges Freiraumnetz entlang der Wasserlagen entwickelt werden.

Eine 2013 angelegte Parkanlage ist auf der Schlossinsel mit dem **Gebrüder-Cohen-Park** entstanden. Der sternförmige Park mit starkem Wasserbezug ist als gestaltete Grünfläche mit historischen Relikten von hohem Freizeit- und Erholungswert. Durch eine Flächenarrondierung sollen dem Gebrüder-Cohen-Park weitere Flächen am „östlichen Arm“ zugeschlagen werden. Die Flächen werden aktuell noch von „Hirdes Heinrich GmbH“ genutzt. Sie beinhalten die Reste eines historischen Turms, den es in die Freiraumplanung zu integrieren gilt.

Südlich des Gebrüder-Cohen-Parks schließen der **Lotseplatz und Lotsekai** an, die über die **Zitadellenbrücke** mit dem **Kanalplatz** verbunden sind. Lotseplatz und Lotsekai wurden 2013 als Uferpromenade mit Hafencharme aufgewertet. Hier wurden unter Erhalt historischer Hafenstrukturen (Kräne, Schienen, Kaianlagen, Pflasterung) neue Aufenthaltsqualitäten und multifunktional nutzbare Flächen geschaffen.

2012 wurde der **Kanalplatz** als großzügiger urbaner Platz mit Erinnerung an das historische Vorbild hergestellt und zu einer vielfältig nutzbaren Markt- und Veranstaltungsfläche umgestaltet. Der Platz soll künftig über die Straße „Veritaskai“ hinweg erweitert werden (s. Abb. 26). Die zukünftige bauliche Umgestaltung und stellt einen wichtigen Beitrag für die Erlebbarkeit des zentralen Stadtraums dar. Unter



Abb. 25: Blick von der Zitadellenbrücke auf das Quartier Harburger Brücken und den Kanalplatz (rechts im Bild) (Foto BA Harburg, Hr. Dreher)

dem Platz wird ein Regenrückhaltebecken integriert und das historische Pflaster, welches den historischen Verlauf der Straße kennzeichnet, erhalten.

Die Freiräume im UG ermöglichen großzügige Ausblicke auf die Wasserflächen mit den spannenden und vielfältigen Nutzungen auf und am Wasser sowie auf die prägenden baulichen Strukturen. Dazu wird auch der geplante gewerbliche Neubau des Lighty-Wood-Projektes am Lotsekai gehören. Dieser Bauplatz dient bisher als großzügige, brachliegende Freifläche, auf der zeitweise (Groß-)Veranstaltungen mit erweitertem Platzbedarf stattfinden.

87 Das im B-Plan Harburg 61/ Heimfeld 45 und Harburg 67/ Heimfeld 46 festgesetzte umfassendes öffentliches Wegenetz, vorwiegend entlang der Uferkanten und Grünachsen, wurde weitgehend umgesetzt (vgl. Gebietsauswahldokument).



Abb. 26: Darstellung der künftigen südlichen Erweiterung des Kanalplatzes (Foto: Landschaftsarchitekten Lohaus Carl Köhlmos)



Abb. 27: Blick über die Wasserflächen (Foto Bezirksamt Harburg, FA SL)



Abb. 28: Straße Veritaskai (Foto BA Harburg, Hr. Dreher)



Abb. 29: Blick entlang der Kaimauer des Östlichen Bahnhofskanals in Richtung Bahnhof (Foto BA Harburg, Hr. Dreher)



Abb. 30: Vordeichflächen in Verlängerung des Dampfschiffswegs



Abb. 31: Blick von der Pionierinsel



Abb. 32: Innenhof im Quartier Harburger Brücken



Abb. 33: Kaimauer am Treidelweg, perspektivischer Standort des neuen Beachclubs

Im südlichen Binnenhafen schließen im **Quartier Harburger Brücken** hochwertig gestaltete Freiräume mit verbindender Funktion im Wohnumfeld an. Darin integriert sind einzelne historische Elemente und eine oberflächennahe Regenwasserrückhaltung.

Der geplante **Grünzug entlang des Östlichen Bahnhofskanals** soll dieses kleinteilige Freiraumsystem in Richtung Bahnhof ergänzen (s. Absatz Wegeverbindungen). Geplant ist eine großzügige Wegeführung, die von Pflanzinseln mit Blühsträuchern und Großgehölzen begleitet wird und ein gemütliches Flanieren und Radfahren ermöglicht. Entlang der urban gestalteten Promenade unterstreichen Hafenrelikte den maritimen Charakter. Die Fertigstellung ist für das Frühjahr 2023 geplant.

Dem **Straßenzug Kanalplatz/ Veritaskai** kommt im Freiraumsystem eine besondere Bedeutung zu. Trotz hoher Verkehrslast soll es gelingen, diesen öffentlichen Straßenraum mit seiner hohen Nutzungsdichte als Verbindungsglied zwischen nördlichem und südlichem Binnenhafen zu etablieren.

Die nördlich im UG gelegenen **Vordeichflächen** mit mehreren Anlegern bieten grüne geprägte Freiräume mit älterem Baumbestand und ermöglichen den Bezug zur und die Erlebbarkeit der Tideelbe im ansonsten tideunabhängigen Binnenhafen. Die Flächen befinden sich in der Zuständigkeit der Hamburg Port Authority (HPA) und sind als Teil der Hochwasserschutzanlage im Überflutungsgebiet nur eingeschränkt nutzbar. Einer Inwertsetzung und Nutzung der Flächen steht der Schutzgedanke der Bauwerke vor. Das Bezirksamt Harburg spricht sich für ein gelenktes Betretungsrecht der Deiche aus, das die Süderelbe erlebbarer macht und sich zugleich mit dem Deichschutz verträgt.

Geeignet für eine Inwertsetzung erscheint grundsätzlich die **Landzunge nördlich der Peter Knief Werft** im Norden sowie die in Teilen **parkartig gestalteten Flächen inklusive Anleger** im Nordwesten des UG (Rastplatz Dampfschiffsweg).

Die **Pionierinsel** und der Spielplatz am Schweensand-Hauptdeich im Stadtteil Neuland stellen Orte der Freizeitgestaltung und Naherholung im Deichvorland dar. Aus dem Binnenhafen sind sie nur durch Tunnelbauwerke unter der Bundesstraße und den Gleisanlagen erreichbar. Durch die Rudervereine und das Erlebnislokal Inselklausur besteht bereits ein erhöhter Publikumsverkehr. Dieser könnte künftig infolge höherer Bevölkerungszahlen im Quartier und intensiverer Nutzung wachsen.



Abb. 34: Schiffe, Kräne und Liegeplätze am Lotsekanal (Foto BA Harburg, Hr. Dreher)

An vielen Stellen im Gebiet befinden sich **kleinere Freiräume** mit z.T. eingeschränkter öffentlicher Zugänglichkeit auf Brach- und/oder Restflächen. Diese Orte stellen sich als „Grüne Nischen“ dar, die z.T. mit Spontanvegetation bewachsen sind. Sie erfahren Aneignung durch Bewohnende und Besuchende abseits der gestalteten Parkanlagen als Freiräume mit besonderem (Hafen-)Charakter. Das Bezirksamt versucht derzeit, die Interessen der Anwohnenden und des Landesbetriebs Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) als Eigentümerin im Rahmen einer Neuplanung aufeinander abzustimmen, um möglichst viel Grün- und Freiraum zu erhalten.⁸⁸

Wohnumfeld (halböffentliche Räume)

Im Rahmen der Entwicklung neuer Wohnquartiere und Bauprojekte (Schlossinsel-Marina, Harburger Brücken, Maritimes Wohnen am Kaufhauskanal) wurden im direkten Wohnumfeld der Miet- und Eigentumswohnungen halböffentliche Räume für Kinderspiel und Aufenthalt geschaffen. Deren Gestaltung und Ausstattung ist von sehr unterschiedlicher Qualität. Im Quartier Harburger Brücken ist die Nutzbarkeit in Teilbereichen eingeschränkt und das Erscheinungsbild verbesserungswürdig. Insbesondere im Bereich der Wohnanlagen weisen die Freiräume am Übergang zu halböffentlichen Höfen eine eingeschränkte Aufenthalts- und Gestaltqualität auf.

⁸⁸ vgl. 58. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen

Wasserflächen, Kaianlagen und Liegeplätze

Den Wasserflächen, Kaianlagen und Liegeplätzen kommt eine hohe Bedeutung als Teil der Freiraumstruktur zu. Die Sanierung der denkmalgeschützten Kaianlagen bzw. Uferböschungen erfolgte in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt und ist in vielen Bereichen, insbesondere des ehemaligen RISE-Fördergebiets abgeschlossen. Aktuell wird die **Kaianlage am Treidelweg** saniert, um auch hier wasserbezogene Freizeitnutzungen zu ermöglichen und die Zugänglichkeit zum Wasser zu verbessern. Mehrere Uferbereiche wurden dem Niveau der Wasseroberfläche „angenähert“, um auch kleineren Schiffen Anlegemöglichkeiten zu bieten. Gegenwärtig befindet sich ein Interessenbekundungsverfahren in der Konzeptions- und Abstimmungsphase, das die Nutzung der Land- und Wasserflächen am Treidelweg und nördlichen Östlichen Bahnhofskanal umfasst. Dabei könnte ein Beach-Club auch mit einem „Gastroschiff“ und Badeschiff- sowie einer Pontonanlage gekoppelt sein. Der Treidelweg befindet sich im Gebiet der VU. Die langfristige Nutzung dieses Bereichs wird in dem Verfahren überprüft.

Eine erneute Bauwerksinspektion für unsanierte Anlagen im kommunalen Besitz läuft bis Mitte 2022. Hieraus werden künftige Prioritäten und Sanierungszeiträume für Brücken, Kaianlagen und Kaimauern erarbeitet.

Das vom Bezirksamt Harburg 2012 entwickelte und 2016 fortgeschriebene **Liegeplatzkonzept** wurde 2022 überarbeitet. Es dient als Grundlage für die weitere Entwicklung der Nutzungen auf dem Wasser, die den maritimen Charakter des Binnenhafens unterstreichen sollen. Mittel- bis langfristig sind Liegeplätze für Wohnen, Gastronomie, Veranstaltungen, Büros, Traditions- und Sportschiffe, einen Multifunktionsponton u. ä. denkbar. Im Westlichen Bahnhofskanal ist eine Restaurant-, Dienstleistungs-, Hotel-, und Wohnnutzung grundsätzlich möglich. Generell werden die Liegeplatzerfordernisse der ansässigen Betriebe und Werften jedoch mit Vorrang bewertet.

Mit Unterstützung des Bezirksamts wurde 2016 ein **Traditionsschiffhafen** durch den Museumshafen Harburg e.V. (MuHaHar) eingerichtet. Die Rahmenbedingungen hierfür wurden insoweit vertraglich vereinbart, dass der Verein einen großen Teil der Wasserflächen im Binnenhafen verwaltet. Der Verein hat zudem zwei der historischen Hafenkräne übernommen, und hält diese funktionstüchtig.

Inzwischen besuchen **vielfältige, bedeutsame Schiffe den Binnenhafen**, andere haben hier ihren **festen Liegeplatz**. Ein sogenanntes Pensionsschiff mit Betriebswohnung hat am Lotsekai fest angelegt. Ein weiteres Schiff mit Betriebswohnung liegt im

Verkehrshafen.⁸⁹ Den Anwohnenden und Besuchenden bietet sich ein buntes Bild aus unterschiedlichen Wasserfahrzeugen, Kränen, Brücken und weiteren hafentypischen Strukturen.

Der Harburger Binnenhafen stellt die Verbindungsstrecke zwischen den gemäß EG-WRRRL berichtspflichtigen Gewässern Seevekanal und Tideelbe dar. Zur Zielerreichung „gutes ökologisches Potenzial“ muss die Durchgängigkeit für Wanderfische gegeben sein. Deshalb plant das BA Harburg derzeit eine Ertüchtigung der Fischtreppe am Karnappwehr.

Bei den Kanälen des Harburger Binnenhafens handelt es sich um eingeschränkt tidebeeinflusste Hafenbereiche mit geringen Wasseraustauschraten. Diese Situation kann insbesondere in den Sommermonaten Sauerstoffmangelsituationen, die eine der häufigsten Ursachen für Fischsterben darstellen, begünstigen. Die andauernden gewerblichen und industriellen Nutzungen der vergangenen Jahrzehnte haben im gesamten Harburger Binnenhafen zu bereichsweise erheblichen Belastungen geführt. Große Mengen an Abwasser sind ungereinigt in die Hafenbecken gelangt. Sedimentuntersuchungen aus dem Lotse- und Kaufhauskanal, die 2007 im Rahmenkonzept „Sprung über die Elbe“ angefertigt wurden, haben u.a. hohe Belastungen mit werftypischen Organozinnverbindungen, insbesondere TBT (Tributyltin), aufgezeigt. Auf Basis der Untersuchungen muss davon ausgegangen werden, dass auch in den anderen Kanälen des Harburger Binnenhafens belastete Sedimente vorliegen. Untersuchungen der Fischfauna und des Großmuschelbestandes im Lotsekanal in 2018 belegen das Vorhandensein von 12 verschiedenen Fischarten, darunter auch FFH-Arten wie den Rapfen und auch den in Hamburg gefährdeten Aal.

Spielplätze

Der **Spielplatz auf der Harburger Schlossinsel** bietet einen Fischernetz-Reusenparcours, Rutsche, Hängematte, Klettermöglichkeiten, Nestschaukel sowie einen separaten Kleinkinderspielbereich. Die hochwertige Anlage ist als Teil des Gebrüder-Cohen-Parks nicht eingezäunt und steht im spannenden Kontext mit Hafen- und Wohnnutzungen, bietet jedoch abseits der Spielgeräte wenig Raum für kreatives Spiel und kaum Schattenplätze (Spielgebüsch etc.) und kein öffentliches WC.

Der Ende 2019 fertiggestellte **Spielplatz Theodor-Yorck-Straße** bietet großzügig angelegte

⁸⁹ Abschlussbilanzierung Gebietsentwicklungsprozess und Nachsorgekonzept für das RISE-Fördergebiet Harburger Binnenhafen, 2020

Sandspielflächen, die sich in einen kleineren Bereich für Kinder von null bis drei Jahren und einen größeren Bereich für Kinder bis zwölf Jahre gliedern. Die hochwertigen Spielgeräte sind an Hafenthemen angelehnt. Mit zahlreichen Sitzmöglichkeiten und 27 neu gepflanzten Bäumen und Großsträuchern bietet der Spielplatz auch für die begleitenden Erwachsenen einen attraktiven Aufenthaltsort. Die Lage zwischen Wohnblöcken ohne ergänzende öffentliche Nutzungen oder Freizeitangebote und der fehlende Bezug zu den attraktiven Wasserlagen beeinträchtigen die ansonsten hohe Gestaltqualität. Auch hier fehlt ein öffentliches WC.

Ein weiterer öffentlicher Spielplatz befindet sich im Nordosten des UG, südlich der Pionierinsel. Der abseits von Wohngebieten und zwischen Deich und Straßen gelegene, jedoch großzügige **Spielplatz am Schweenssand-Hauptdeich** entspricht in seiner Ausstattung nicht mehr den heutigen Anforderungen. Der Spielplatz mit Schaukeln, Spiel- und Kletterschiff, Baum- und Strauchsaum wird ergänzt durch einen kleinen Bolzplatz. Die Anlage steht kaum im Bezug zu den Freizeitangeboten der Pionierinsel nördlich des Deichs oder den südlichen Wohn- und Kleingartenanlagen. Er ist aus dem Binnenhafen durch seine große Entfernung lediglich in Begleitung und unter Nutzung des untermaßigen, gemeinsamen Fuß- und Radwegs zu erreichen. Da der Bedarf an Spiel- und Bewegungsangeboten durch die wachsende Kinderzahl im UG steigt, ist mittelfristig eine Aufwertung und Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten des Spielplatzes inklusive des Bolzplatzes geplant.

Wegeverbindungen und Barrieren

Neben den stadträumlichen Barrieren der Verkehrsstrassen im Osten und Süden des Binnenhafens, stellt das großflächige Gewässernetz aus Kanälen und Hafenbecken eine Herausforderung für die **Vernetzung innerhalb des Gebiets dar**. Den **Brücken und Tunneln** im UG kommt insofern eine übergeordnete Relevanz für die Wegeverbindungen im Gebiet und zur Überwindung der stadträumlich isolierten Lage zu (s. Abb. 39).

Dem fragmentierten Stadtraum stehen eine Zunahme des Fuß- und Radverkehrs sowie der Bedarf einer Vernetzung mit möglichst kurzen Wegen gegenüber. Mit umfangreichen Gehrechten wurde in den vergangenen Jahren ein wasserbegleitendes öffentliches Wegenetz in großen Teilen der Schlossinsel und des südlichen Binnenhafens planungsrechtlich gesichert. Der Bau der Zitadellenbrücke hat die Verbindung zwischen Schlossinsel, Binnenhafen und Innenstadt deutlich verbessert. Insbesondere im südlichen Binnenhafen besteht in mehreren

Bereichen eine **fußläufige Durchlässigkeit abseits der Straßenräume**. Dieses informelle Wegenetz ist jedoch, abgesehen vom Quartier Harburger Brücken, nicht immer barrierefrei, sicher gestaltet und konsequent durchgängig (Wege über Parkplatzflächen etc.).

Neben der neuen Zitadellenbrücke wurde die Brücke über den östlichen Bahnhofskanal denkmalgerecht saniert. Aktuell ist das Industriedenkmal der **Holz-hafenklappbrücke** aufgrund von Instandhaltungsarbeiten nur für den Fuß- und Radverkehr nutzbar. Sie stellt auch perspektivisch eine wichtige Verbindung in das Gebiet der Harburger Seehäfen dar.

Um die Durchgängigkeit und die Anbindung zur Harburger Innenstadt zu gewährleisten sind eine Reihe weiterer Infrastrukturmaßnahmen für den Rad- und Fußverkehr zur Unter- oder Überquerung des Verkehrskorridors entlang der B73 vorgesehen, die die vorhandenen Querungen ergänzen oder optimieren. Die Vorhaben unterscheiden sich stark in Bezug auf den Zeitraum ihrer potenziellen Realisierung. Zum einen ist im östlichen Binnenhafen eine **fußläufige Erschließung entlang des Östlichen Bahnhofskanals und im weiteren entlang des Seevekanals** geplant, die sich in Richtung Seeveplatz und Bahnhofsumfeld fortsetzt. Eine parallel zum Seevekanal laufende und barrierefreie Wegeverbindung insbesondere zur Überwindung der Bahngleise und B73 ist aufgrund mehrerer Höhenversprünge und kreuzender Infrastrukturachsen eine große Herausforderung. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde eine direkte, barrierefreie Verbindung zwischen Seeveplatz und Karnapp als Fuß- und Radwegeführung unter der B73 und den Bahngleisen geprüft.⁹⁰ Belichtungssituation, Baukosten und Komplexität stehen dem Vorhaben entgegen

Zum anderen wurde die Neuinterpretation der „Historischen Ader“ Harburger Bahnhof - Schloßmühlendamm - Harburger Schloßstraße - Schlossinsel im Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040 als Idee entwickelt. Dieser Konzeptansatz könnte beispielhaft durch ein „**Tunnelbauwerk Schloßstraße**“ (s. Abb. 36) für den Rad- und Fußverkehr umgesetzt werden. In einem nächsten Schritt werden die Finanzierung der Querung, notwendige Tunnelbaumaßnahmen sowie Umbaumaßnahmen in den Straßenräumen u. a. mittels einer Machbarkeitsstudie vertieft geprüft.⁹¹ Heute wird versetzt von dieser historischen Achse die Querung durch den parallel verlaufenden **Tunnel „Neue Straße“** ermöglicht, der kurzfristig eine Aufwertung erfahren soll.

90 vgl. Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Seeveplatz und Karnapp, 2018

91 vgl. Abschlussbilanzierung Gebietsentwicklungsprozess und Nachsorgekonzept für das RISE-Fördergebiet Harburger Binnenhafen, 2020



Abb. 35: Ausschnitt „Lupe Quartier Seevekanal“, Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040



Abb. 36: Ausschnitt Lupe „Historische Ader“, Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040

Ebenfalls in dem Bereich befindet sich die **Seehafenbrücke**, die für den Rad- und Fußverkehr unzugänglich ist.

Zwischen Großer Schippsee und Schellerdamm befindet sich die zur Erschließung des Binnenhafens wichtige und nicht barrierefreie „**Fußgängerbrücke Channel-Tower**“. Zur Optimierung der Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Binnenhafen soll einer barrierefreie Überbrückung (**z.B.Landschaftsbrücke**) der Verkehrsstrasse

entwickelt werden. Die vorausgegangenen Planungen werden im Zuge der VU überprüft. Etwa 100 m südöstlich befindet sich mit der „**Fußgängerbrücke Hans-Fitze-Straße**“ (**blaue Brücke**) eine weitere, nicht barrierefreie Quermöglichkeit.

Besondere Relevanz kommt den Querungen der Hauptverkehrsachsen auch in Bezug auf die Sicherheit der **Schulwege** zu den nächstgelegenen öffentlichen Schulen außerhalb des UG zu. Im Jahr 2018 wurde mit der Perspektive auf das Jahr 2021 ein



Abb.37: Schleusenquerung im nördlichen Binnenhafen



Abb. 38: Blick auf die Rampe Tunnel Neue Straße



Konzept zur Schulwegesicherheit für im Binnenhafen wohnende Kinder erstellt.⁹² Aufgrund der Länge der Schulwege zur Schule am Park (1,4 km), Goethe-Schule (1,6 km) und Friedrich-Ebert-Gymnasium (2,3 km) ist anzunehmen, dass als bevorzugtes Verkehrsmittel das Fahrrad und das sog. „Elterntaxi“ genutzt werden. Die Studie schlägt bauliche, personenbezogene und sonstige Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Situation vor.

Zudem wird die Anzahl der **Studierenden**, die sich im Binnenhafen aufhalten oder wohnen und zwischen dem TUHH-Standort am Schwarzenberg und weiteren Hochschuleinrichtungen im Binnenhafen pendeln, weiter zunehmen. Um der steigenden Anzahl an Studierenden und deren Mobilitätsbedarfen Rechnung zu tragen, sollte der quantitative und qualitative Ausbau von Rad- und Fußwegen geprüft werden. Eine direkte ÖPNV-Anbindung wurde vom HHV geprüft, aber wegen Nachteilen für bestehende Linien nicht umgesetzt.

Innerhalb des UG ist zudem der Bau von **zwei weiteren Fußgängerbrücken** denkbar, die künftig die beiden Ufer des Östlichen Bahnhofskanals verbinden sollen (s.Abb. 39).⁹³

Die denkmalgeschützte **Alte Harburger Elbbrücke** ist nur für den Fuß- und Radverkehr freigegeben und stellt eine attraktive Anbindung nach Wilhelmsburg sicher. Sie setzt entlang der Landschaftsachsen zum Wilhelmsburger Inselpark fort und integriert die Velorouten 10 und 11.

Im nördlichen Binnenhafen sind in einigen Bereichen **keine straßenbegleitenden Fußwege** vorhanden (nördlicher Dampfschiffsweg, Harburger Hauptdeich, z. T. Hafenbezirk) oder in mangelhaftem Zustand (südlicher Dampfschiffsweg). Entlang der Nartenstraße, Hannoverschen Straße und Neuländer Hauptdeich haben die Fußwege eine geringe Attraktivität (z.T. untermaßig, gemeinsamer Fuß- und Radweg, hoher Schwerlastanteil).

Der Straßenraum des Dampfschiffswegs soll samt Fußweg im Jahr 2022 ausgebaut werden. Die Straße ist Teil der im Rahmen der AG QuL entwickelten Idee eines „**Rundwegs für den nicht motorisierten Verkehr**“. Es soll eine attraktive Route entstehen, die die bisherigen Wege qualitativ aufwertet und neue Wege schafft. Die Planung sieht eine Wegeführung entlang des Dampfschiffswegs, des Harburger Hauptdeichs (inkl. Schleuse), der Straße Hafenbezirk, dem Treidelweg, dem Veritaskai und dem Kanalplatz auf heute teilweise privaten Flächen vor. Am Dampfschiffsweg soll in diesem Zuge die Zugänglichkeit

des Wassers durch die Errichtung einer Aussichtsplattform mit öffentlicher Steganlage verbessert werden. Im weiteren Verlauf des Rundwegs stellt die heute nicht barrierefreie Querung der Binnenhafenschleuse (Treppenanlage) eine Herausforderung dar.

In großen Teilen des Binnenhafens wurden historische Pflasterungen und Schienen zur Sicherung des Hafencharakters erhalten. Die barrierefreie Ausgestaltung dieser Verkehrs- und Freiräume bedarf dabei erhöhter gestalterischer Aufmerksamkeit.

Biotope, Ökologie, Schutzräume

In Neuland Nordwest befindet sich um den südlichen Brückenkopf der Eisenbahnbrücke eine Insel mit einem als „8 – hochgradig Wertvoll“ eingestuftem Auwald (§ 30 (2) 4.3 Auwälder BNatschG). Die im Vordeichland gelegene Insel ist nicht zugänglich. Ebenfalls als hochgradig wertvoll eingestuft wurden „ausgedehnte Tide-Röhrichte aus hochwüchsigem Schilf mit Wuchshöhen von bis zu 4 m“ (§ 30 (2) 2.3 Röhrichte BNatschG) am östlichen Ufer der Pionierinsel. Hieran schließen sich nördlich weitere vollständig geschützte Uferbereiche an.⁹⁴

Nordwestlich des Anlegers der Wasserschutzpolizei, im Bereich der ehemaligen Schleuse zum Binnenhafen, befindet sich ebenfalls im Überschwemmungsgebiet ein weiteres „besonders wertvolles“, flächenhaftes Biotop als vollständig geschützter „kleinflächiger naturnaher Tideauwald“ (§ 30 (2) 4.3 Auwälder BNatschG). Innerhalb des Binnenhafens ist eine Teilfläche des Neuländer Quarrees als **naturnaher Uferbereich am Bahnhofskanal** mit schützenswerten Gehölzen, Büschen und Stauden (§ 30 (2) 1.2 Natürliche oder naturnahe stehende Gewässer BNatschG) als vollständig geschützt. Beide Bereiche werden in der Gesamtbewertung als „7 - besonders Wertvoll“ eingestuft.

Für den neben der Hannoverschen Straße verlaufenden naturnah eingewachsenen Schiffsgraben ist ein teilweiser Schutz gemäß § 30 (2) 2.3 Röhrichte BNatschG verzeichnet.⁹⁵ Linienhafte „weitere Biotope“ ohne nähere Beschreibung bestehen entlang einzelner Kaimauern (etwa Erlen-Ufergehölz am Kaufhauskanal) oder straßenbegleitend. Zudem sind einzelne Baumstandorte entlang des Dampfschiffsweg und der Hannoverschen Straße im Biotopkataster erwähnt.

Östlich der Süderelbebahnbrücke ist der Bereich der Pionierinsel Teil eines **Landschaftsschutzgebiets**. Hieran schließt im Osten das **Naturschutzgebiet Schweenssand** sowie

92 vgl. Schulwegesicherheit für im Binnenhafen wohnende Schulkinder, Auswertung, 2018

93 vgl. Rahmenkonzept Harburger Binnenhafen, 2019

94 vgl. Biotopkataster Hamburg

95 vgl. Biotopkataster Hamburg.

das **Fauna-Flora-Habitat-Gebiet Heuckenlock/Schweenssand** an.

Die zahlreichen Brachflächen, Uferbereiche sowie alten Baumbestände stellen häufig **unterschätzte Lebens- und Naturräume** dar, die einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität im Gebiet leisten.

Im südöstlichen Bereich des Firmengeländes der „Hir-des Heinrich GmbH“ liegt auf Flächen im Allgemeinen Grundvermögen der FHH eine kleine Halbinsel, die in die östliche Binnengraft hereinreicht. Das Bezirksamt plant den Standort als ökologischen Rückzugsort und für Zwecke des Naturschutzes auszurichten, insbesondere für Fledermäuse und Wasservögel.⁹⁶

Stadtklima, Hitzeinseln, Regenwasser

Trotz des kühlenden Effekts der Wasserflächen, die zugleich zu einer besseren Luftzirkulation beitragen, können die baulichen Strukturen in hoher Dichte in einigen Bereichen des Binnenhafens die Bildung von urbanen Hitzeinseln begünstigen. Der hohe Versiegelungsgrad von Straßenräumen und öffentlichen Plätzen führt ebenfalls zu höheren Temperaturen und steigert den Abfluss von Regenwasser, das nicht mehr versickern kann. Die hohe Versiegelung und der geringe Grünflächenanteil (ohne Wasserflächen) im Binnenhafen erfordern umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der grünen Infrastruktur.

Die **Stadtklimatische Bestandsaufnahme für das Landschaftsprogramm Hamburg** (2012) (s. Abb. 40) kommt für den Binnenhafen zur Erkenntnis,

96 vgl. 57. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen

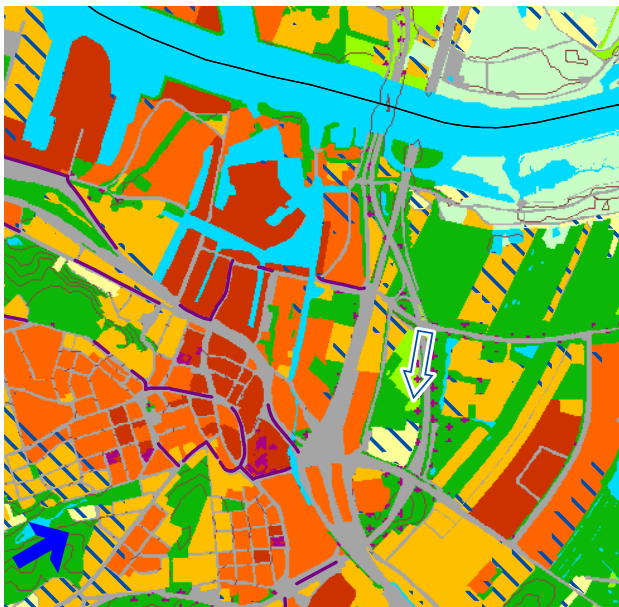


Abb. 40: Stadtklimatische Bestandsaufnahme – Planungshinweise Stadtklima

dass insbesondere die südlichen Siedlungsräume eine hohe bis sehr hohe bioklimatische Belastung aufweisen. Trotz des teilweisen Einwirkbereichs von Flurwinden (begünstigt durch die Wasserflächen) besteht eine „sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung.“ Als Maßnahmen werden die Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils, der Erhalt von Freiflächen, Entsiegelung und ggf. Begrünung von Blockinnenhöfen sowie die Verbesserung im Gebäudebestand z.B. durch Dach- und Fassadenbegrünung genannt.⁹⁷

97 vgl. Stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg, Karte 1.12, Planungshinweise Stadtklima (2012)

Grün- und Vegetationsflächen (Ausgleichsraum)

- Hohe bis sehr hohe klimaökologische Bedeutung**
Kaltluftentstehungsgebiete mit Zuordnung zu belasteten Siedlungsräumen. **Höchste Empfindlichkeit** gegenüber Nutzungsintensivierung. Vermeidung von Austauschbarrieren gegenüber bebauten Randbereichen, Emissionen reduzieren, mit benachbarten Grünflächen vernetzen.
- Mittlere bis hohe klimaökologische Bedeutung**
Kaltluftentstehungsgebiete mit Zuordnung zu Siedlungsräumen mit weniger günstigem Kleinklima. **Hohe Empfindlichkeit** gegenüber Nutzungsintensivierung, Luftaustausch mit der Umgebung erhalten.
- Geringe bis mittlere klimaökologische Bedeutung**
Freiflächen mit geringem Einfluss auf Siedlungsräume mit weniger bioklimatisch günstigen Siedlungsflächen. **Geringe Empfindlichkeit** gegenüber Nutzungsintensivierung, wenn lokaler Luftaustausch nicht wesentlich beeinträchtigt.

Siedlungsräume (Wirkungsraum)

Bioklimatische Belastungsbereiche¹

- Hohe bis sehr hohe bioklimatische Belastung**
Siedlungsräume mit hoher bis sehr hoher bioklimatischer Belastung. **Sehr hohe Empfindlichkeit** gegenüber Nutzungsintensivierung. Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils, Erhalt von Freiflächen, Entsiegelung und ggf. Begrünung von Blockinnenhöfen. Gezielte klimaökologisch hoch wirksame Maßnahmen und Programme vordringlich. Verbesserung im Bestand z.B. durch Dach- und Fassadenbegrünung.
- Mäßige bis hohe bioklimatische Belastung**
Siedlungsräume mit mäßiger bis hoher bioklimatischer Belastung. **Hohe Empfindlichkeit** gegenüber Nutzungsintensivierung. Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils, Erhalt von Freiflächen, Entsiegelung und ggf. Begrünung von Blockinnenhöfen. Möglichst Verbesserungen im Bestand z.B. durch Dach- und Fassadenbegrünung.

- Bereiche mit prioritärem Handlungsbedarf**
Überdurchschnittlich hoher Anteil empfindlicher Bevölkerungsgruppen (> 65 Jahre bzw. < 5 Jahre) sowie dichte Bebauungsstruktur (GFZ >1) innerhalb bioklimatischer Belastungsbereiche

Bioklimatisch günstige Bereiche

- Geringe bis mäßige bioklimatische Belastung**
Siedlungsstruktur mit geringer bioklimatischer Belastung und günstigeren Bedingungen. **Mittlere Empfindlichkeit** gegenüber nutzungsintensivierenden Eingriffen bei Beachtung klimaökologischer Aspekte. Baukörperstellung beachten, Bauhöhen möglichst gering halten.

- Sehr geringe bioklimatische Belastung**
Vorwiegend offene Siedlungsstruktur mit guter Durchlüftung. Günstiges Bioklima erhalten. **Mittlere Empfindlichkeit** gegenüber nutzungsintensivierenden Eingriffen bei Beachtung klimaökologischer Aspekte. Baukörperstellung beachten, Bauhöhen möglichst gering halten.

- Potentielle Grenzwertüberschreitungen; sehr hohe verkehrsbedingte² NO₂-Belastung der Siedlungsräume entlang von Hauptverkehrsstraßen reduzieren**

- Verkehrsbedingte Luftbelastung und Grenzwertüberschreitung³ innerhalb von Grünflächen reduzieren**

Luftaustausch

- Kaltluftleitbahnen**
Sehr hohe / hohe Wirksamkeit
Luftaustausch zwischen Kaltluftentstehungsgebieten und Siedlungsräumen. Vermeidung baulicher Hindernisse, die einen Kaltluftstau verursachen könnten. Bauhöhe möglichst gering halten, Neubauten längs zur Luftleitbahn ausrichten, Randbebauung möglichst vermeiden, Erhalt des Grün- und Freiflächenanteils.
- Hauptströmungsrichtung lokaler Flurwinde innerhalb von Grünflächen sowie lokaler Kaltluftabflüsse**
Vermeidung baulicher Hindernisse, die einen Kaltluftstau verursachen könnten. Bauhöhe möglichst gering halten, Neubauten möglichst strömungsparallel ausrichten, Randbebauung möglichst vermeiden, Erhalt des Grün- und Freiflächenanteils.
- Einwirkbereiche von Flurwinden und Kaltluftabflüssen**
Gute Durchlüftung im Siedlungsbereich
Einwirkbereich von Flurwinden und Kaltluftabflüssen. Vermeidung baulicher Hindernisse, die den Luftaustausch beeinträchtigen könnten. Erhalt des Grün- und Freiflächenanteils.

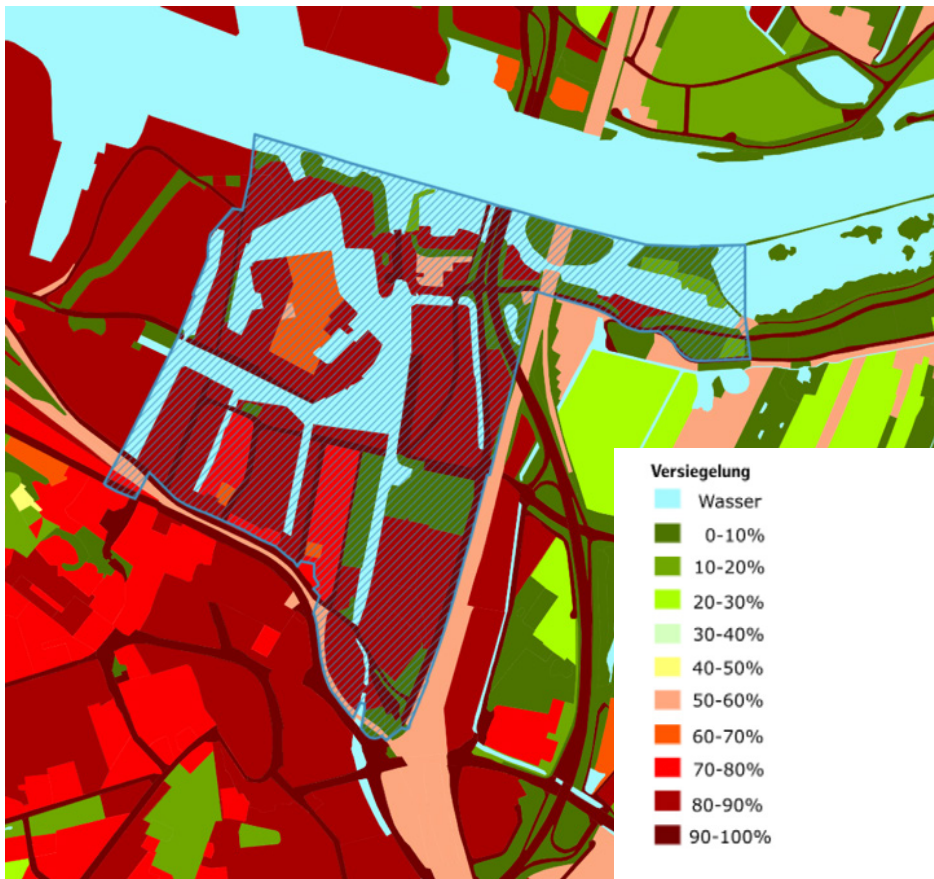


Abb. 41: Bodenversiegelung im Binnenhafen, 2022

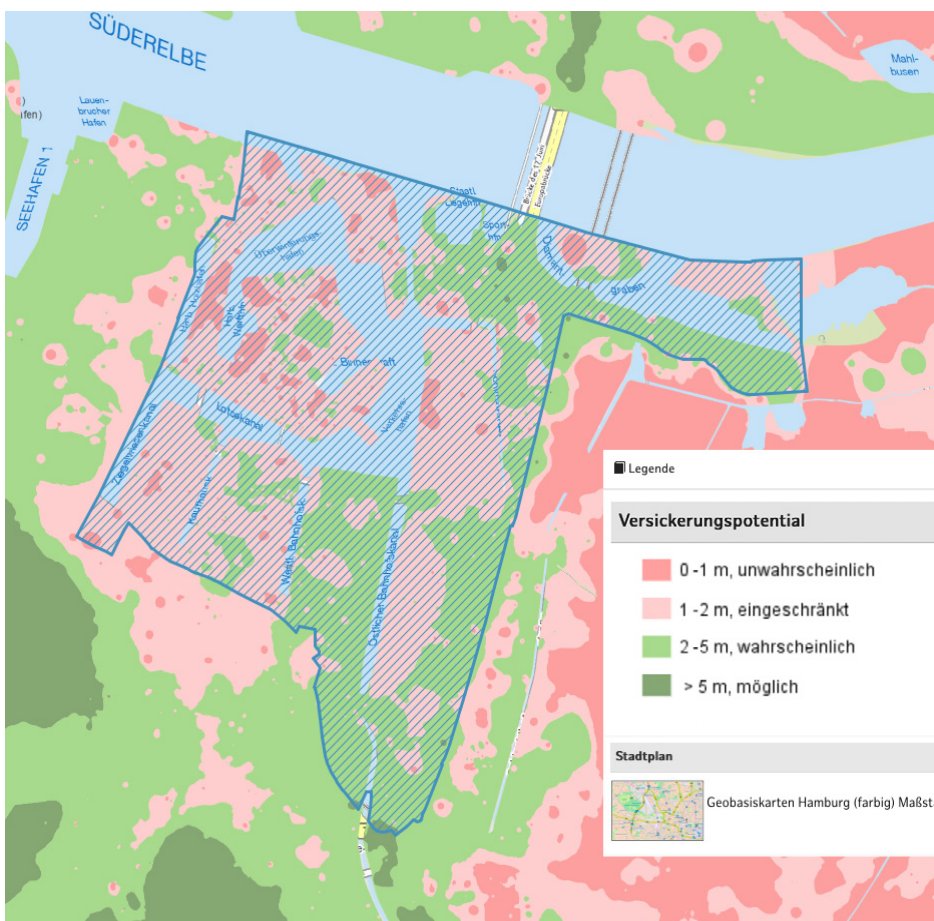


Abb.42: Versickerungspotenzial, 2018

Die **Darstellung des Versiegelungsgrades**⁹⁸ (2022) (s. Abb. 41) verdeutlicht den hohen Anteil stark versiegelter Flächen, die sich durch die geplanten Entwicklungen im östlichen Binnenhafen weiter verschärfen wird. In diesem Bereich ist bei einer weiteren Konversion besonderes Augenmerk auf das bestehende **Versickerungspotenzial**⁹⁹ (s. Abb. 42) zu legen.

98 Bodenversiegelung Hamburg, 2022

99 Versickerungspotentialkarte Hamburg, 2018

Sicherheit im öffentlichen Raum

Die im Norden des UG ansässige **Wasserschutzpolizei** sorgt durch ihre Streifenfahrten in hoher Frequenz für ein gutes Sicherheitsgefühl in weiten Bereichen des UG. Es besteht ein enger Kontakt zu den Bewohnenden sowie Akteurinnen und Akteuren im Gebiet mit zusätzlichen Vorträgen zu Verhaltensweisen in Gefahrensituationen für Jung und Alt. Im Binnenhafen werden bisher keine signifikanten Sicherheitsprobleme gesehen.

Das **subjektive Sicherheitsgefühl** kann neben einer guten Ausleuchtung und Einsehbarkeit nur teilweise durch soziale Kontrolle und die Belebung öffentlicher Räume erhöht werden. Im UG ist eine solche Betriebsamkeit allerdings nur in einzelnen Bereichen zu finden und tageszeitlich wie witterungsbedingt stark schwankend. Die Wohnnutzung beschränkt sich auf einzelne „Wohninseln“ die z.T. unabhängig voneinander und mit relativ großem Abstand zueinander im Binnenhafen verortet sind. Dazwischen liegen Büro-, Gewerbe- und Industriestandorte, die den öffentlichen Raum nach Feierabend kaum beleben. Die öffentlichen Räume sind wenig vor Witterung geschützte Freiflächen, die bei schlechtem Wetter oder in den kälteren Monaten eine geringere

Aufenthaltsqualität bieten und in diesen Zeiten ebenfalls kaum besucht werden. Weitläufigen Wasserflächen, brachliegende Flächen und „leere Büros“ verstärken den wenig belebten Eindruck zusätzlich. Unter diesen Bedingungen sind Wege in den Abend- und Nachtstunden zwischen den Wohninseln sowie von und zur Innenstadt wenig einladend. Die Übergänge zur Innenstadt stellen auch in dieser Hinsicht durch die Art ihrer Gestaltung und Verortung Hindernisse dar. Die meist abgeschiedenen Über- und **Unterquerungsmöglichkeiten** (s. 1.2.3 Wegeverbindungen) sind unübersichtlich gestaltet und schlecht beleuchtet. Sie vermitteln ein unangenehmes Gefühl und können die Bereitschaft hemmen, abends Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen.

Der bestehende Tunnel Neue Straße ist relativ lang und schmal und weder beim Ein- noch beim Austritt einsehbar. Es kommt hier zudem wegen fehlender Übersichtlichkeit zu vermehrten Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr. In diesem Bereich befinden sich keine „belebenden“ Nutzungen mit Sichtkontakt, die das subjektive Sicherheitsempfinden steigern würden.



B 1.2.4 Mobilität

Anbindung

Das UG ist im Osten durch die Hannoversche Straße und im Süden durch die Buxtehuder Straße (B73) gefasst. Über die B73 und die Neuländer Straße ist das Gebiet sehr gut in das übergeordnete Hamburger Straßennetz und das Fernverkehrsnetz eingebunden. Über die Neuländer Straße wird eine schnelle Anbindung an die Harburger Innenstadt (B75/ AS Hamburg-Neuland) und die südlichen Stadtgebiete (Harburger Umgehung) ermöglicht. Im weiteren Verlauf der Neuländer Straße ist nach etwa 2km die BAB1 (AS HH-Harburg) zu erreichen. Im Westen ist die BAB7 (AS HH-Heimfeld) nach etwa 4km über die B73 zu erreichen.

Der B73 kommt neben der wichtigen überörtlichen Verbindungsfunktion ein gesamtstädtischer Entwicklungsbedarf im Sinne der Magistralenplanung zu. Gemeinsam mit den Gleisanlagen ist sie eine enorme Barriere im Stadtraum.

Im Südosten des UG soll im Zuge der geplanten Entwicklung im Bereich der Seevestraße (s. Kap. B 1.1.5 BP Harburg 63 und Abb. 32) und der Umgestaltung des Bahnhofsareals gemäß Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040 eine neue Verkehrsführung realisiert werden. Damit soll der Doppel(knoten) im Bereich des Busbahnhofs entlastet werden und zu einer Reduktion der Verkehrsbelastung im zentralen Bereich des UG beitragen.

Ziel der umfangreichen Baumaßnahmen an den Straßenräumen um den Harburger Bahnhof und Busbahnhof ist auch eine höhere Leistungsfähigkeit des ÖPNVs. Mit dem Neubau des Busbahnhofs wird auch der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet.¹⁰⁰ Die Flächen grenzen südlich an das UG an.

Straßennetz

Durch den Ausbau des Straßennetzes auf der Harburger Schlossinsel wurde die Erschließung der dortigen Neubebauung gewährleistet. Die Straße Schellerdamm wurde den neuen Nutzungen (Wohnen und Büros) entsprechend umgestaltet. Die **Theodor-Yorck-Straße** wurde als Anwohnerstraße mit straßenbegleitenden Parkbuchten ausgestaltet. Im Bereich des Grünzugs sorgt eine Verengung des Straßenquerschnitts für eine bessere Querbarkeit und Verkehrsberuhigung.¹⁰¹

¹⁰⁰ vgl. 58. Protokoll Begleitgruppe Harburger Binnenhafen

¹⁰¹ vgl. Abschlussbilanzierung Gebietsentwicklungsprozess und Nachsorgekonzept für das RISE-Fördergebiet Harburger Binnenhafen, 2020

Der **Hauptverkehrsstraßenzug** Nartenstraße, Veritaskai, Kanalplatz und Blohmstraße wird in enger Abstimmung mit dem Veloroutenausbau (Route 10) bis voraussichtlich 2023 umgebaut. Die denkmalgerecht sanierte Klappbrücke Östlicher Bahnhofskanal ist Teil der vorgenannten Hauptverkehrsstraßenführung. Im Kreuzungsbe- reich Nartenstraße, Veritaskai und Neuländerstraße ist perspektivisch geplant einen Kreisverkehr zur Abwicklung der Verkehre zu errichten.

Innerhalb des UG sind die Straßen der Schlossinsel und die Theodor-Yorck-Straße als **Tempo-30-Zone** ausgewiesen. Die Straße Hafenbezirk ist ein verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“ 4-7 km/h). Aufgrund des Straßenzustands besteht aktuell noch eine Reduzierung auf 30 km/h in der Straße Karnapp. Die Harburger Schloßstraße soll bei Ausführung der Ziele des Rahmenplans 2040 perspektivisch verkehrsberuhigt werden. Bislang wurde dem bezirklichen Wunsch zur Errichtung einer Tempo-30-Zone seitens der zuständigen Fachbehörde nicht entsprochen. Auf den anderen Straßen des UG gilt Tempo 50.

Der nördliche Binnenhafen inklusive der Schlossinsel wird über die Straße **Dampfschiffsweg**, in Verlängerung der Blohmstraße, erschlossen. Der aktuelle Ausbauplan für den Dampfschiffsweg zwischen Lotsekai und Lauenbrucher Hauptdeich sieht einen Neubau der Verkehrsflächen samt Nebenflächen vor. Die Verkehrsverteilung auf der Schlossinsel erfolgt vom Dampfschiffsweg abgehend über Stiche mit Wendekreisen. Im Norden des UG hat der Stra- ßenzug Dampfschiffsweg/ Harburger Hauptdeich bis zur Harburger Hafenschleuse ein untermaßiges Straßenprofil und keine begleitende Gehwege. Der gegenüberliegende Bereich an der Straße Hafen- bezirk ist über die Schleuse nur als Fußweg zu erreichen und für den motorisierten Verkehr über die Nartenstraße erschlossen. Teile der Straßen- züge Harburger Hauptdeich und Hafenbezirk sind im Rahmen der Deicherhöhung von umfangreichen Baumaßnahmen betroffen.

Die Verkehrsflächen im Binnenhafen sind ein Grund für den hohen Versiegelungsgrad. Ausgedehnte Flä- chen werden vorgehalten, um auch dem Schwerlast- verkehren das Wenden zu ermöglichen.

Für die Harburger Innenstadt samt Binnenhafen wird seit Dezember 2021 ein Verkehrsgutachten inklusive Parkierungskonzept erarbeitet. Ziel ist es, auf Grundlage verschiedener Änderungsszenarien des Verkehrsnetzes in der Harburger Innenstadt und im Binnenhafen, die Funktionsfähigkeit und Verkehrsqualität des Netzes (aufgesplittet nach Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr) zu



Abb.44: Querungshilfe über die Theodor-Yorck-Straße im Anschluss an den Harburger Brücken Grünzug (Foto BA Harburg, Hr. Dreher)

prognostizieren. Im Rahmen der Erarbeitung soll auch die geplante neue Rad- und Fußwegeverbindung (Tunnelbauwerk Harburger Schloßstraße) (s. Kap. 1.2.3 Wegeverbindungen) untersucht und bewertet werden.¹⁰²

Verkehrslast und -lärm

Die B73 und B75 sind abgesehen von den Autobahnen die verkehrsreichsten Straßen im Bezirk Harburg. Der B75 werden im Norden des UG auf der Europabrücke eine Verkehrsmenge von rd. 50.000 und der B73 30.001 bis 40.000 DTVw zugrunde gelegt.

Begünstigt durch das erhöhte Straßenniveau der B75 im Anschluss an die Europabrücke gehen von der Straße erhebliche Lärmemissionen aus. Weitere Lärmquellen sind die Bahnstrecken und die weitgehend parallel verlaufenden Bundesstraßen. Lärmschutzbauwerke sind nur in Teilbereichen vorhanden. Entlang der B73 bildet die stark lärmbelastete Bebauung am Karnapp in einigen Bereichen einen Lärmschutz für die dahinter liegenden Gebiete/ Bewohnenden des Binnenhafens.

Ein hoher Anteil von Schwerlast-Durchgangsverkehr belastet die Straßen Karnapp, Harburger Schloßstraße und Veritaskai. Dies führt zu einer hohen Emissionslast im zentralen Binnenhafen. Am Veritaskai liegt die Verkehrslast bei 15.001 bis 20.000 DTVw. Die hohe Beschäftigtendichte im Binnenhafen erzeugt in Kombination mit der guten Anbindung an das übergeordnete Straßennetz überdurchschnittlich hohe Zielverkehre.

¹⁰² vgl. Leistungsbeschreibung Verkehrsgutachten Harburger Innenstadt und Binnenhafen, 2021



Abb.45: Blick auf die Veloroute 10 an der Straße Kanalplatz.

PKW-Dichte und ruhender Verkehr

Die **Anzahl privater PKW** beträgt im Statistischen Gebiet 88 002 (Harburger Binnenhafen) 585 PKW. Mit 325 PKW/1.000 EW liegt die Anzahl unter dem bezirklichen Schnitt von 342 und dem Hamburger Durchschnitt von 341. Der Wert ist seit 2016 deutlich angestiegen und lag zuvor bei 231 PKW/1.000 EW. Hinzu kommen die laut Kraftfahrt-Bundesamt 1.146 **gewerblichen PKW**, die teilweise auch den Straßen- und Parkraum des Binnenhafens beanspruchen.

Im Binnenhafen besteht damit ein hoher Bedarf an öffentlichen Parkplätzen. Der hohe Parkdruck führt auf Brachen und nicht entwickelten Flächen bzw. Straßenbegleitflächen zu wildem Parken, dem durch den sukzessiven Ausbau einer flächendeckenden **Parkraumbewirtschaftung** entgegen gewirkt wird. Öffentlich **nutzbare Parkhäuser** befinden sich am Schellerdamm mit ca. 300 Stellplätzen (annähernd ausgelastet) und am Veritaskai mit mehr als 800 Stellplätzen (Auslastung von ca. 50 %). Zwei weitere Parkhäuser sind in den Neubauvorhaben am Kanalplatz/Blohmstraße und auf der Schlossinsel geplant. Im Großteil der Wohnungsbauprojekte sind zudem Tiefgaragen für Anwohnende entstanden (Maritimes Wohnen am Kaufhauskanal, Phoenix-Höfe, Marina Schlossinsel, Brückenquartier, etc.).

Ziel des Bezirks ist es, den Harburger Binnenhafen zu einem Quartier moderner Mobilität zu entwickeln: Die Parkplätze im öffentlichen Raum sollen zukünftig prioritär Besuchenden und dem Kundenverkehr vorbehalten sein. Neubauvorhaben sollen jeweils über Tiefgaragen verfügen oder zum Ausgleich Stellplätze in Parkhäusern vorsehen. Der Bau von weiteren Quartiersparkhäusern ist nur zielführend in Verbindung mit

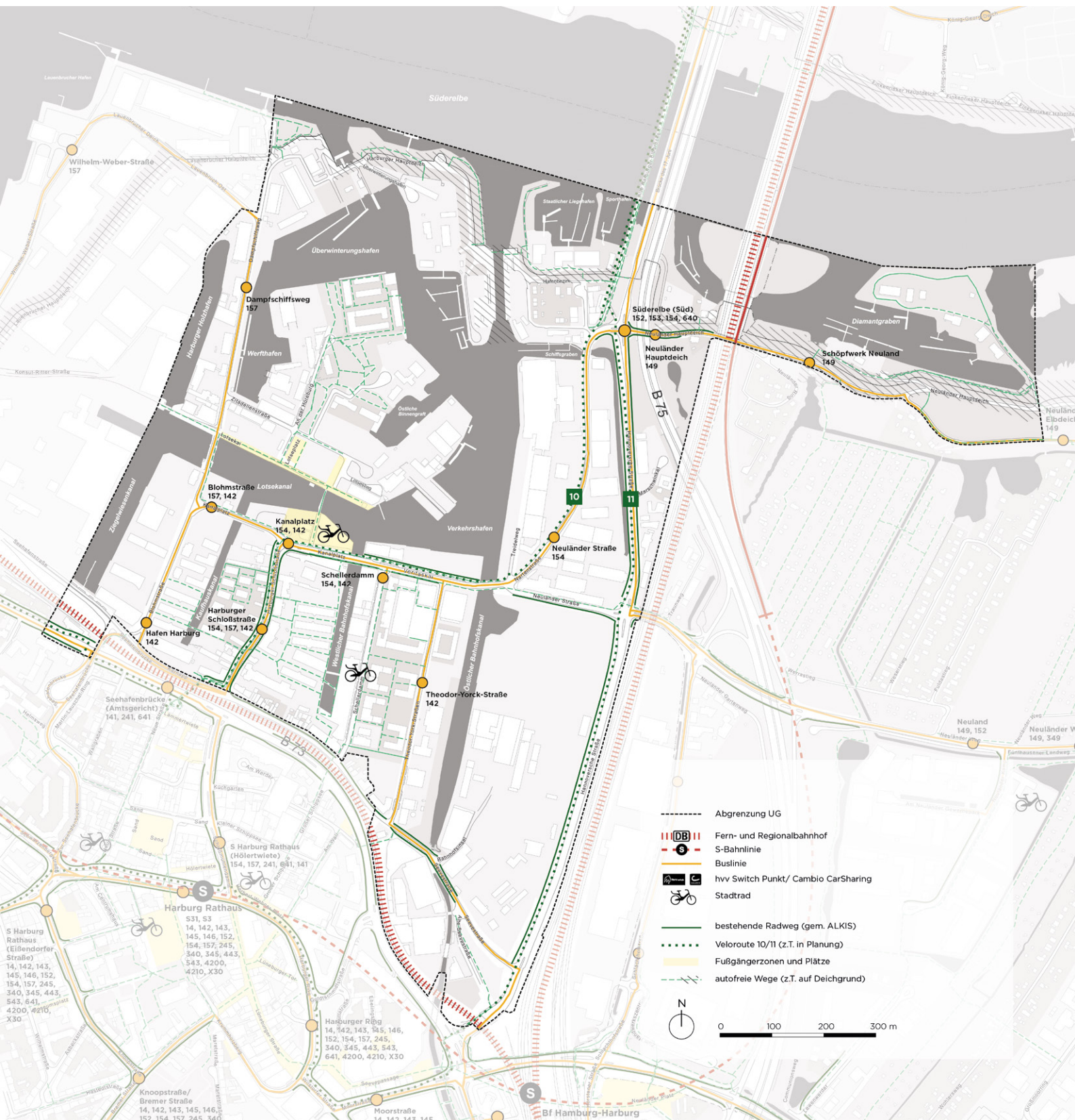


Abb. 46: Nicht motorisierter Verkehr, ÖPNV, „Sharing-Angebote“ und Radverkehr im UG

einer Parkraumbewirtschaftung und regelmäßigen Kontrollen seitens des Landesbetrieb Verkehr. Im Rahmen des laufenden Verkehrsgutachtens wird daher auch ein Parkierungskonzept für den Bereich des Binnenhafens erarbeitet.

Für die Freizeitnutzungen im Bereich Neuland stehen kaum Stellplätze zur Verfügung.

ÖPNV und Sharing-Angebote

Die **Buslinien** 142, 152 und 157 binden den Binnenhafen und die Buslinien 149 und 152 Neuland an das Fernbahnnetz und die Harburger Innenstadt an. Mit zehn Bushaltestellen innerhalb des UG sind die Wohnquartiere, Büros und Geschäfte gut zu erreichen. Die Schlossinsel verfügt jedoch wegen fehlender Wendemöglichkeiten über keine eigenen Haltepunkte (nächste Haltestelle Kanalplatz in ca. 500 m). Von nahezu allen Haltepunkten im UG ist der Harburger Bahnhof in etwa 10 min und die Innenstadt in etwa 6 min mit dem ÖPNV zu erreichen. Tagsüber besteht ein 10-min-Takt, der in den Abendstunden auf einen 20- bzw. 30-min-Takt reduziert wird. Auch am Wochenende ist das Angebot stark ausgedünnt und entspricht vielfach nicht dem seitens der Bewohnenden artikulierten Bedarf. Die angegebenen Fahrtzeiten der Buslinien können aufgrund des regelmäßig überlasteten Straßennetzes häufig nicht eingehalten werden.

Der **Fern- und S-Bahnhof Harburg** sowie die **S-Bahn-Station Harburg Rathaus** liegen je etwa 1 km vom Kanalplatz entfernt und werden so von vielen Bewohnenden und Beschäftigten auch fußläufig (10 bis 15 min) oder mit dem Fahrrad (5 bis 10 min) erreicht. Straßenbarrieren, nicht barrierefreie Brücken und Tunnel sowie verkehrsbelastete Wegeführungen erschweren diese Verbindungen. Dasselbe gilt für die Anbindung an den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt.

Pläne zur Einrichtung einer Fährverbindung zur direkten Anbindung des Binnenhafens an die St.Pauli-Landungsbrücken wurden zuletzt 2019 vorgestellt. Die seitens HC Hagemann als potenziellem Betreiber erstellten Konzepte können neben der touristischen Anbindung auch dem Pendlerverkehr dienen und decken sich mit dem seitens der Bewohnerschaft artikulierten Bedarf.

Im UG sind zwei **StadtRad-Stationen** am Kanalplatz und am Schellerdamm installiert, die die Anbindung zur Harburger Innenstadt, zum Bahnhofsbereich und zum Universitätscampus verbessern. **E-Scooter** verschiedener Anbieter ergänzen das Angebot.

Am Harburger Bahnhof befindet sich die nächstgelegene Switch-Station mit Stellplätzen des **Car-Sharing** Anbieters Cambio sowie am Schloßmühlendamm eine Autovermietung des Anbieters Sixt. **Free-Floating-Anbieter** decken nur den Bereich der Harburger Innenstadt ab. Weitere Sharing-Angebote sind im UG nicht bekannt.

Radverkehr

Mit der in Umsetzung befindlichen **Velorouten** 10 (City-HafenCity-Veddel-Wilhelmsburg-Harburg-Neugraben) wird eine attraktive Radverkehrsverbindung vom Binnenhafen in die Hamburger Innenstadt und in Richtung Neugraben realisiert. Die Veloroute 11 (City-Alter Elbtunnel-Wilhelmsburg-Harburg-TUHH) tangiert den Binnenhafen im Osten entlang der Hannoverschen Straße. Die Anbindung zentraler Bereiche des Binnenhafens an die Harburger Innenstadt und an die Universitätsstandorte bleibt damit weiter verbesserungswürdig. Die Querungsmöglichkeiten der Barriere aus B73 und Bahngleisen ist dabei, nicht nur für den Radverkehr, als größte Herausforderung zu verstehen. Sie ist barrierearm aktuell nur durch den Tunnel Neue Straße möglich. Mit dem Bau eines Tunnelbauwerks für den Fuß- und Radverkehr in Verlängerung der Harburger Schloßstraße (s. Kap. B 1.2.3 Wegeverbindungen) kann diesem Problem langfristig begegnet werden. Auch kann ein Neubau einer „Landschaftsbrücke“ Schippsee, sofern barrierefrei, eine neue Anbindungsoption darstellen. Die im Rahmen der VU (s. Kap. B 1.1.4) näher in den Blick zu nehmenden Kreuzungsbereiche und Niveausprünge zwischen Binnenhafen, Bahnhof und Innenstadt bilden weitere Herausforderungen für die Abwicklung eines barrierearmen Radverkehrs.

Innerhalb des UG werden insbesondere im Verlauf der Velorouten hochwertige **Radwege** als „Protected-Bike-Lane“ oder „Zweirichtungsradwege“ die heute z.T. untermaßigen bzw. nicht vorhandenen Radfahrstreifen ersetzen. Die benutzungspflichtigen Radwege zwischen Buxtehuder Straße und Bahngleisen haben Sanierungsbedarf, sind untermaßig und nur mit stark eingeschränktem Sicherheitsempfinden nutzbar. In verkehrsberuhigten Bereichen ist das Fahren im Mischverkehr vorgesehen. Mit dem in vielen Teilen des Binnenhafens bereits realisierten autofreien Wegenetz bieten sich auch für Kinder Möglichkeiten der sicheren Fortbewegung mit dem Rad abseits des motorisierten Straßenverkehrs.

Entlang der Straßen Neuländer-Hauptdeich und Schweenssand-Hauptdeich sind keine Fahrradwege vorhanden, die insbesondere hinsichtlich der Freizeitmobilität und aufgrund der hohen Verkehrslast das Sicherheitsempfinden der Anbindung ins nördliche Seevetal erhöhen würden.

Mit der geplanten Intensivierung des Radverkehrs ist auch von einem zunehmenden Bedarf an **Fahrradbastellanlagen** im öffentlichen Raum auszugehen. Zu berücksichtigen ist auch die steigende Zahl privater und dienstlicher Lastenräder.

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsumfelds zwischen der Hannoverschen Brücke und der Walter-Dudek-Brücke ist der Bau **eines Fahrradparkhauses** mit Anbindung an die Veloroute 11 vorgesehen. Die Finanzierung erfolgt über die P+R-Betriebsgesellschaft mbH. Das vorgesehene Bau Feld grenzt südlich an das UG.

B 1.2.5 Zentrenfunktion und Nahversorgung

Zentrenfunktion

Das UG liegt in räumlicher Nähe zur Harburger Innenstadt, die eins der vier „**Hauptzentren**“ im Zentrenkonzept der Freien und Hansestadt Hamburg darstellt.

Dem Hauptzentrum Harburg mit Binnenhafen wird im strategischen Teil des Zentrenkonzepts der Handlungsbedarf „aktivieren“ zugewiesen. Ziel ist dabei eine Umstrukturierung und Neuausrichtung des Einzelhandels, die Stärkung der Funktionen Wohnen sowie Kultur, Bildung und Soziales, die Verknüpfung und Aktivierung der räumlich fragmentierten Innenstadtbereiche, sowie „die Entwicklung des Harburger Binnenhafens als Teil der Zentrenentwicklung.“

Die Verzahnung des Binnenhafens mit der Innenstadt ist damit wichtiger Baustein dieses Konzepts. Es soll sich „... im Binnenhafen kein neuer, in Konkurrenz zu vorhandenen Lagen stehender Einzelhandelsschwerpunkt entwickeln. Vielmehr sollen hier andere Zentrenfunktionen im Vordergrund stehen.“

Bezirkliches Nahversorgungskonzept

Im bezirklichen Nahversorgungskonzept von 2018 wurde das in Entstehung befindliche nördliche Brückenquartier bereits als Nahversorgungslage gekennzeichnet. In der Analyse sieht das Konzept aus 2018 im Binnenhafen eine räumliche Versorgungslücke und gibt konkrete Handlungsempfehlungen. Für den Bereich erfolgte darauf im Konzept eine „Lupenbetrachtung“ mit überschlägiger Ermittlung einer standortverträglichen Verkaufsfläche von 325-600 m² sowie eine Empfehlung zur Etablierung eines, heute realisierten, eigenständigen Nahversorgungsangebots. Gemeinsam mit den ergänzenden Umfeldnutzungen (Gastronomie, Apotheke, etc.) ist für den Bereich auch in künftigen Nahversorgungskonzepten die Einstufung als Nahversorgungslage zu erwarten.

Analog zum Zentrenkonzept nennt auch das Nahversorgungskonzept die Schaffung einer besseren Anbindung an die Harburger Innenstadt mit entsprechendem zentralen Versorgungsbereich als Hauptaufgabe.

Das Nahversorgungskonzept (2018) ging dabei in seiner Standortbeschreibung für den Harburger Binnenhafen von einem Zuwachs von ca. 1.250 Personen zu den 1.500 Einwohnenden (2016) aus. Dies unterschreitet die Entwicklung der vergangenen Jahre und heutiger Prognosen (zwischen 3.500 und 4.500).

Nahversorgung

Der ansässige EDEKA wurde im März 2019 eröffnet und ist seither der wichtigste Nahversorger im Binnenhafen. Drei Bäckereifilialen am Veritaskai (Wedemann, Schanzenbäckerei und Dat Backhus) und einige Kioske erweitern das Angebot. Weitere Einrichtungen sind nicht vorhanden. Der Bahnhofsbereich und die Innenstadt bieten ein umfangreiches Nahversorgungsangebot mit eingeschränkter Erreichbarkeit.

Gastronomie

Im Binnenhafen befindet sich eine Vielzahl unterschiedlicher Restaurants. Das Angebot ist einerseits auf den **Mittagstisch** (z.B. Fischhalle, Von-Bis Restaurant, Hoi AN, Rentzel Grill) für die Beschäftigten im Binnenhafen ausgerichtet. Andererseits besteht ein **höherpreisiges Gastronomieangebot** (Restaurant Scharf, Silo 16, momento di). Diverse kleinere Bäckereien mit Café und Imbiss sind ergänzender Bestandteil der gastronomischen Vielfalt im Binnenhafen, die sich räumlich v.a. auf die zentralen Bereiche des Binnenhafens konzentriert.

Die „**Alte Fischhalle**“ ist ein Kulturcafé und wichtiger Treffpunkt der Wohnbevölkerung (s. Kap. B 3.3.1).

Mit dem **Harburger Fährhaus (bei Rosi)** befindet sich im nördlichen Binnenhafen eine einfache und beliebte Kultkneipe und wichtiges Vermächtnis des Hafencharakters. Bereits 1844 eröffnet, diente das Gebäude damals v. a. dem Fahrkartenverkauf und war zugleich beliebtes Ausflugsziel für Menschen, die mit dem Dampfer über die Elbe kamen. Im westlichen Binnenhafen befinden sich, trotz der hohen Dichte an Arbeitsplätzen, bislang wenig gastronomische Angebote. Einzelne Unternehmen verfügen über eine Betriebskantine. Im Rahmen der weiteren Neubauprojekte ist von einer Angebots-erweiterung auszugehen.

Auf der Pionierinsel befindet sich das **Fischrestaurant Inselklause**, das seit 2019 einen „hochwassersicheren“ Neubau nutzt (s. Kap. B 3.3.1).

Ergänzende gastronomische Angebote sind mit **zwei Restaurantschiffen** auf den Gewässern des Binnenhafens sowie mit dem vorgesehenen **Beachclub** an der Kaimauer Treidelweg geplant (s. Kap. B 1.2.3 Wasserflächen, Kaianlagen und Liegeplätze). Der zunächst temporär geplante Beachclub mit gastronomischem Bereich ist ein häufig genannter Wunsch aus der Bevölkerung. Er entspricht auch dem geäußerten Wunsch nach mehr gastronomischen Angeboten auf den Außenflächen des Binnenhafens, die ein Begegnungsangebot auch in den Abendstunden ermöglichen.

B 1.3 Gebäudestruktur und Typologien, Baualter, Sanierungsstand, Eigentumsstruktur

B 1.3.1 Gebäudestruktur und -Typologien

Zum Stichtag 31.12.2020 lagen im statistischen Gebiet 88002 gemäß Bau-tätigkeitsstatistik 125 Wohngebäude.

Gemäß der Statistik gab es zudem 1.134 Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden. Da die Daten auf den Ergebnissen der Gebäude- und Wohnungsfortschreibung basieren und adressweise und nicht nach Baukörpern erhoben wurden, besteht im UG eine deutliche Abweichung gegenüber den Daten der amtlichen Liegenschaftskarte (ALKIS), die 90 Wohngebäude nennt.

Die ALKIS ermöglicht anhand der Attribute „Gebäudedefunktion“, „Geschossigkeit“, „Bauweise“ und „Baualter“ (nur auszugsweise Informationen) einen kartografischen Überblick (s. Abb. 48) auf die Gebäudestruktur und Typologien im UG. Das Baujahr denkmalgeschützter Gebäude wurde um die entsprechenden Jahresangaben aus der Denkmalkartierung Hamburg ergänzt.

Die ALKIS mit Stand 2021 zeigt im UG die folgenden **Gebäudedefunktionen**:

- Anzahl Gebäude insgesamt: 354
- davon Wohngebäude: 90
- davon Gebäude für Wirtschaft oder Gewerbe: 250
- davon Gebäude für öffentliche Zwecke: 14

Entsprechend der hohen Varianz an Nutzungen weisen die Gebäude im Binnenhafen in Bezug auf ihre Geschossigkeit und Typologie (= Attribut Bauweise der ALKIS) eine große Vielfalt auf, deren städtebauliche Ausprägung im Kapitel B 1.1.3 Bau- und Siedlungsstruktur beschrieben wurde.

Gemäß ALKIS dominieren im UG Gebäude mit einer niedrigen Geschossigkeit. Eingeschossige Gebäude (175) haben einen Anteil von ca. 49 % sowie zweigeschossige Gebäude (75) einen Anteil von ca. 21 %. Rund 21 % entfallen auch auf Gebäude mit einer mittleren Geschossigkeit (3 bis 5 Geschosse) sowie ca. 9 % auf Gebäude mit einer hohen Geschossigkeit (6 bis 16 Geschosse).

In Bezug auf die Bauweise gemäß ALKIS zeigt sich entsprechend der Gebäudedefunktion eine deutliche Dominanz von Nichtwohngebäuden (281) mit einem Anteil von rund 79 %. Darüber hinaus zeigt sich, dass die Gebäude mit freistehenden Bauweisen (55) mit einem Anteil von rund 16 % gegenüber Gebäuden mit nicht freistehenden Bauweisen (18, Anteil von ca. 5 %) überwiegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der kommenden Zensuserhebung eine detaillierte Gebäude- und Wohnungszählung erfolgen wird, die vielfältige Gebäudemerkmale wie Art des Gebäudes, Eigentumsverhältnisse, Gebäudetyp, Baujahr, Heizungsart, etc. und Wohnungsmerkmale wie Art der Nutzung, Leerstandsgründe, Fläche der Wohnung, etc. beinhaltet.

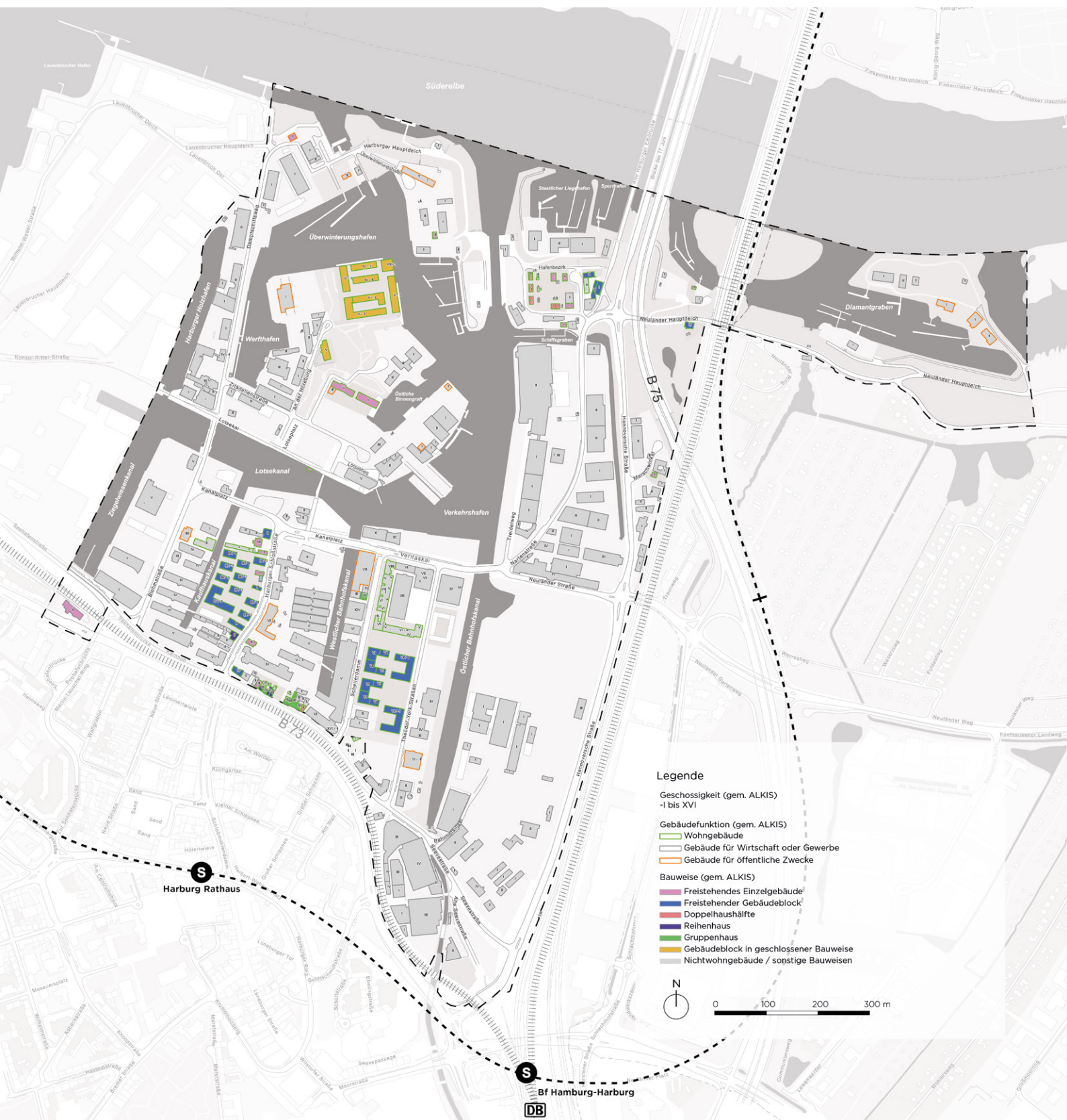


Abb. 48: Geschossigkeit, Gebäudefunktion und Bauweise

B 1.3.2 Denkmal, Stadtbild

Das Stadtbild im Binnenhafen ist durch das Zusammenwirken einer Vielzahl von historischen Gebäuden und prägnanten modernen Gebäuden, zahlreichen Industrie- und Hafenobjekten sowie Hafenbecken und Kanälen und den darin liegenden Binnenschiffen und Booten geprägt. Rund 40 denkmalgeschützte Gebäude und acht bauliche Ensembles sowie das Gesamtensemble Harburger Schlossinsel (Gebäude, Kaimauern, Pflasterung, etc.) machen die verschiedenen Epochen der Stadtentwicklung im UG eindrucklich sichtbar. Dazu zählt bspw. die derzeit leerstehende, aber noch als Gesamtanlage erhaltene Spirituosen- und Likörfabrik Louis Hilke (Karnapp 15), eine der ersten fabrikartigen Betriebe in Harburg oder das spannende Miteinander verschiedener Epochen und Baustile rund um den Kanalplatz.

Im Rahmen der vergangenen Fördergebietskulissen (s. Kap. B 1.1.4) wurde sich umfangreich dem städtebaulichen Denkmalschutz und dem Erhalt von Baudenkmalern im Bereich des südlichen Binnenhafens und auf der Schlossinsel gewidmet. Zahlreiche denkmalgeschützte sowie nicht geschützte, aber stadtbildprägende Gebäude wurden mit privaten und öffentlichen Mitteln saniert und neuen Nutzungen zugeführt. Darunter fallen bspw. die historischen Speicher im südlichen Binnenhafen, zwei Nebengebäude des alten Harburger Bahnhofs sowie historische Bürgerhäuser am Karnapp und der Harburger Schloßstraße. Als prominente Beispiele sind das denkmalgeschützte Bornemannsche Haus aus dem 16. Jh. und die beiden historischen Villen Lammerich & Lengemann aus dem 19. Jh. in der Blohmstraße zu nennen.

Aufgrund der überdurchschnittlichen Bedeutung des gesamten Harburger Binnenhafens für die Stadtgeschichte Harburgs sind auch die Einzeldenkmäler und Ensembles in den Randbereichen entsprechend dokumentiert. Zu nennen sind hier v.a. die großflächigen Industriegebäudekomplexe der ehemaligen New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie und Harburg-Freudenberger im südöstlichen UG. Zwischen Treidelweg und Nartenstraße befinden sich zudem historische Industrie- und Gewerbehallen, deren stadtbildprägende Fassaden z.T. durch Verblendungen mit modernen Materialien verdeckt sind. Ein weiteres stadtbildprägendes Ensemble der Gewerbe- und Industriearchitektur mit denkmalgeschützter Slipanlage liegt westlich der Straße An der Horeburg auf der Schlossinsel.

Die industriell geprägte Stadtstruktur des Binnenhafens wurde in den letzten 10 Jahren durch die Entwicklung moderner Wohn- und Bürobauprojekte ergänzt. Insbesondere die Hochhäuser (Channel Tower, Silo und Kaispeicher) am Schellerdamm bilden eine Sichtachse im Quartier Harburger Brücken und bieten einen hohen (auch von weitem wahrnehmbaren) Wiedererkennungswert.



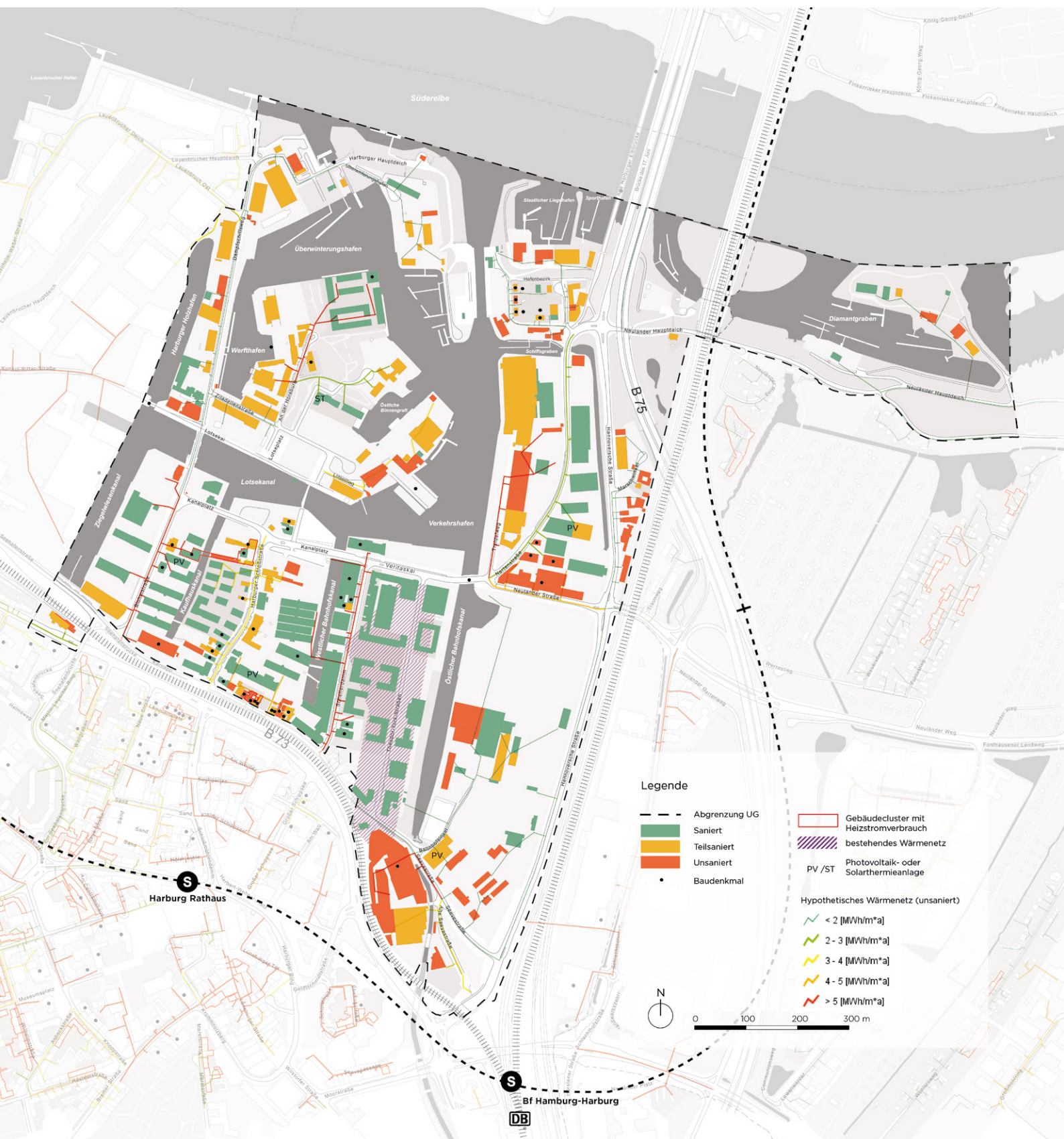


Abb. 51: Sanierungsstand der Bausubstanz im Binnenhafen

B 1.3.3 Baulter, Sanierungsstand, Energieversorgung

Daten zum **Baulter** der Gebäude konnten für rund ein Drittel der Gebäude im UG auf Grundlage der ALKIS, der digitalen Denkmalliste und eigenen Erhebungen ermittelt werden. Mit Ausnahme der historischen Wohn- und Geschäftshäuser am Karnapp und der südlichen Harburger Schloßstraße sowie den wenigen Einfamilienhäusern am Hafenbezirk sind Wohnungen fast ausschließlich in Gebäuden mit Baujahren nach 2000 verortet. Für gewerbliche Bauten zeigt sich insgesamt ein sehr heterogenes Bild aus historischen Lagergebäuden, funktionalen Bauten der Nachkriegszeit und modernen Bürogebäuden.

Der **Sanierungszustand** der Gebäude im UG wurde durch eine äußere Inaugenscheinnahme im Rahmen einer Ortsbegehung anhand des Baulters sowie des Zustands einzelner Bauteile wie z.B. Fenster, Türen, Dachdeckung, Fassadenverkleidung etc. aufgenommen und in die drei Kategorien saniert, teilsaniert und unsaniert unterteilt.

Die Bebauung weist überwiegend einen guten baulichen Sanierungsstand auf. Etwa die Hälfte der 354 Baukörper gemäß ALKIS sind Neubauten oder wurden seit den 2010er Jahren saniert (185), ein weiteres Drittel (91) ist teilsaniert. Als unsaniert sind ca. 78 Gebäude gekennzeichnet.

Unter der Kategorie **saniert** sind Neubauten, kürzlich sanierte oder vollumfängliche Sanierungen geschätzt in den vergangenen 10 Jahren zusammengefasst. Darunter bspw. der Geschosswohnungsbau „Schlossinsel-Marina“, „Maritimes Wohnen am Kaufhauskanal“ auf der Schlossinsel, die Neubauten im Quartier Harburger Brücken oder Gewerbebauten wie z.B. „Becker Marine Systems“, „Brückenquartier“ und „Innovation Campus Green Technologies“, die mit einem hohen Energiestandard erbaut wurden. Eine vollumfängliche Sanierung haben bspw. der Kaispeicher, der Palmspeicher sowie die Bürogebäude am westlichen Schellerdamm erfahren. Ebenfalls saniert sind der Speicher am Kaufhauskanal und eine Villa in der Harburger Schloßstraße 43.

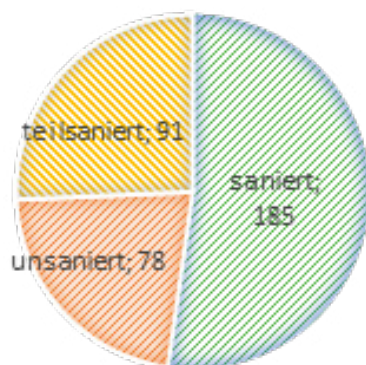


Abb. 50: Sanierungszustand der Gebäude im UG

Unter der Kategorie **teilsaniert** sind Gebäude zusammengefasst, in denen einzelne Bauteile in den letzten rund 30 Jahren saniert oder ersetzt wurden. Hierunter vornehmlich gewerblich genutzte Gebäude wie die großflächigen Industriehallen des „Handelshofs“ westlich der Nartenstraße sowie eine Vielzahl der Gewerbehallen auf der Schlossinsel. Auch das von der TUHH genutzte öffentliche Gebäude (Harburger Schloßstraße 20-22) ist als teilsaniert einzustufen, wird allerdings derzeit saniert.

Unter die Kategorie **unsaniert** fallen Gebäude, die entweder keinerlei Sanierungsmaßnahmen erfahren haben oder deren Sanierung vor mehr als 30 Jahren stattgefunden hat, darunter viele stadtbildprägende und denkmalgeschützte Gebäude. Einer vollumfänglichen Sanierung bedürfen bspw. die Gebäude der ehemaligen New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, die historischen Hallen der Harburg-Freudenberger, die Hilke Likörfabrik sowie die „weiße“ und „rote“ Halle am Lotsekaai. Augenscheinlich sind zudem die kleinteiligen historischen Gebäude am Karnapp als unsaniert einzustufen.

Mit Bezug auf das Gebäudevolumen und die Gebäudedefunktion als energetisch relevante Kenndaten zeigt sich ein differenzierteres Bild. Unsaniert oder teilsaniert sind insbesondere Gewerbebauten, darunter viele z.T. großflächige Hallen im nördlichen und östlichen Binnenhafen. Es ist davon auszugehen, dass hier nur Teilbereiche der Gebäude (Büroräume etc.) geheizt werden. In der flächenhaften Betrachtung ist somit auch perspektivisch mit sehr unterschiedlichen Wärmebedarfen im UG zu rechnen.

Das im Rahmen des Wärmekatasters errechnete hypothetische Wärmenetz (s. Abb. 51) ist aufgrund der hohen baulichen Dynamik im UG nur bedingt aussagekräftig, da es den aktuellen Gebäudebestand sowie die weiteren Planungen nicht zugrunde legt und pauschal zwischen unsanierten und sanierten Gebäuden unterscheidet.

Im Süden des UG sind die Neubauten zwischen Schellerdamm und Östlichem Bahnhofskanal an ein Wärmenetz mit dem ebenfalls im UG gelegenen „BHKW Harburger Brücken“ angeschlossen.¹⁰³ Ein Anschluss des östlich angrenzenden Bereichs des geplanten „Gewerbeparks Seevestraße“ ist ebenfalls vorgesehen.¹⁰⁴

¹⁰³ <https://www.getec-energyservices.com/Home/About-us/Stories/index.php?object=tx%2C3099.611.1>

¹⁰⁴ https://www.zebau.de/fileadmin/images/Veranstaltungen/2017/Contracting/Vortrag_Contracting_170428_FJarmer_web.pdf > S.9

Gemäß Wärmekataster liegen die Gebäude am Karnapp 7-9 in einem Cluster mit Heizstromverbrauch.¹⁰⁵ Auch einige un- oder teilsanierte Gebäude im nördlichen Abschnitt der Harburger Schloßstraße sind in einem solchen Cluster gelegen. Angaben zu anderen Wärmeerzeugungsanlagen und deren Zustand auf Gebäudeebene liegen nicht vor.

Die Gebäude im UG weisen durch den hohen Anteil von z.T. sehr großen Flachdächern ein überdurchschnittliches Dachflächenpotenzial für Solaranlagen auf. Bislang wird dieses lediglich auf vier Gebäuden mit Fotovoltaik-Anlagen genutzt, darunter zwei größere Anlagen (Airbus-Hallen, Nartenstraße und Innovation Campus Green Technologies, Harburger Schloßstraße) sowie zwei kleinere Anlagen („Goldfisch im Channel“, Blohmstraße und Horst Busch Elektro-Technik GmbH, Karnapp). Eine Solarthermie Anlage befindet sich auf dem Wohngebäude „Inselleben“ (Schlossinsel).

105 vgl. Wärmekataster Hamburg

B 1.3.4 Eigentumsstruktur

Die Eigentumsstruktur im UG ist sehr heterogen. Nördlich des Lotsekanals ist der überwiegende Teil der gewerblichen Flächen sowie die Gewässerflächen dem allgemeinen Grundvermögen oder dem Verwaltungsvermögen der FHH zuzurechnen. Auf mehreren Flächen bestehen Pachtverhältnisse mit den derzeitigen Nutzern (u. A. Jöhnk Werft, Hirdes Heinrich GmbH, Vereine im nördlichen Binnenhafen, Nutzende der roten und weißen Halle). Die gewerblich genutzten Flächen westlich des Dampfschiffswegs und westlich der Straße An der Horeburg befinden sich überwiegend in Privatbesitz.

Südlich des Lotsekanals ist der überwiegende Teil der Flächen in Privatbesitz. Davon ausgenommen sind die Flächen des Neubaus des Frauenhofer Instituts (Erbbaurecht) sowie zwei von der TUHH genutzte Flächen an der Harburger Schloßstraße.

Neben den für die strategische Entwicklung des Binnenhafens wichtigen Grün-, Frei- und Wasserflächen verbleiben an unbebauten Grundstücken im Vermögen der FHH, drei Flurstücke am Karnapphof, ein Flurstück an der Harburger Schloßstraße (Grabungsgebiet), die als „Wäldchen“ betitelte Fläche zwischen Kanalplatz und Lotsekanal sowie eine Fläche Ecke Harburger Schloßstraße/ Kanalplatz. Auf der städtischen Fläche Ecke Blohmstraße/ Kanalplatz ist der Bau des Sozialen Zentrums Ankerplatz (s. Kap. B 1.2.1) geplant.

Im östlichen Binnenhafen haben die Flächen der ehem. New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie und des sog. Neuländer Quarrees in den vergangenen Jahren mehrfach die Eigentümer gewechselt.

B 2 Sozioökonomische Struktur

B 2.1 Bevölkerungsstruktur- und Entwicklung

Das UG umfasst nahezu das gesamte Statistische Gebiet 88 002,¹⁰⁶ den nordwestlichen Teil des Statistischen Gebiets 89001 in Neuland sowie kleine Teile der Statistischen Gebiete 97 002 und 97 003 in Heimfeld.

Im UG leben **1.781 Einwohnerinnen und Einwohner** (Stand 31.12.2020).¹⁰⁷ Für die Auswertung der folgenden Daten wird lediglich das Statistische Gebiet 88 002 betrachtet, da in den angrenzenden anteiligen Statistischen Gebieten nur 13 Menschen leben. Das Statistische Gebiet 88 002 umfasst eine Fläche von 1,3 km² und weist eine insgesamt vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte von 1.355 EW/km² auf, die ungleich über das UG verteilt ist und sich in den einzelnen Wohnlagen stark verdichtet.

Statistisches Gebiet	Bewohnende in den Statistischen Gebieten	davon innerhalb des UG ¹⁰⁸
88 002	1.799 EW	1.768 EW ¹⁰⁹
97 002	77 EW	10 EW
97 003	1.323 EW	3 EW
89 001	530 EW	0 EW

Tab. 4: Bewohnende der Statistischen Gebiete

¹⁰⁶ Abzüglich der Gebäude Karnapp 28-33 sowie der Straße Karnapp und den Gleisanlagen. Die Abgrenzung erfolgte in diesem Bereich zur Vermeidung von Überschneidungen mit dem südlich angrenzenden RISE-Fördergebiet Harburger Innenstadt/ Eißendorf-Ost.

¹⁰⁷ vgl. Melderegister, Stand 31.12.2020

¹⁰⁸ Abfrage Einwohneranzahl, <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>

¹⁰⁹ Differenz durch die Bewohnenden am Karnapp 28-33. Diese Hausnummern sind in der Gebietsabgrenzung ausgespart. s. FN. 138

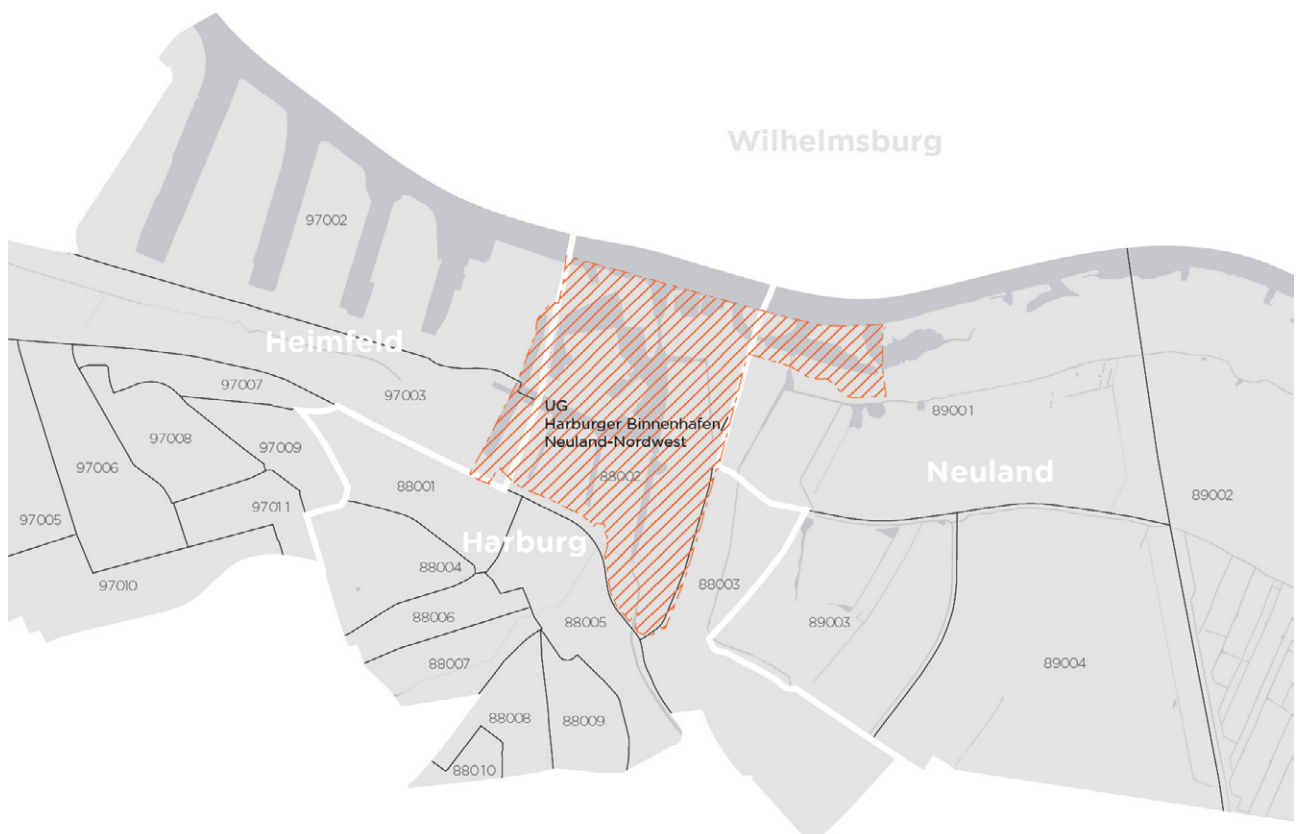


Abb. 52: Übersicht der Statistischen Gebiete

Bevölkerungsentwicklung

Durch die Vielzahl neuer Wohnungsbauprojekte ist die Bevölkerungszahl in den vergangenen Jahren stark gestiegen und hat sich zwischen 2014 und Ende 2020 mehr als verdreifacht. Eine weitere Zunahme der Bevölkerung ist aufgrund der geplanten Wohnungsbauprojekte zu erwarten. Unter Einbezug der im Wohnungsbauprogramm Harburg 2021 gelisteten Wohnungsbaupotenziale ist in den kommenden zehn Jahren mit weiteren rund 1.000 Wohneinheiten (WE) zu rechnen. Rund 250 WE könnten bis 2024 realisiert werden (s. Kap. B 1.2.1). Langfristig ist somit eine erneute Verdoppelung der Bewohnendenzahl im Harburger Binnenhafen ggü. 2020, mit dann geschätzten 3.500 bis 4.500 Bewohnenden, anzunehmen.

Jahr	Bewohnende im Statistischen Gebiet 88 002
2020	1.799
2019	1.579
2018	1.640
2017	1.503
2016	1.326
2014	529
2011	262 ¹¹⁰
2008	308 ¹¹¹

Tab. 5: Bevölkerungsentwicklung im Statistischen Gebiet

Wanderungen

Das Wanderungssaldo im Statistischen Gebiet bestätigt diese Entwicklung und zeigt 178 mehr Zuzüge (insgesamt 472) als Fortzüge (insgesamt 294) über die Grenze des Statistischen Gebiets. Das Wanderungsvolumen belief sich im Jahr 2020 damit auf 766 Personen, was knapp der Hälfte (45,1 %) der durchschnittlichen Gesamtbevölkerung entspricht.¹¹²

Eine ähnlich hohe Dynamik in der Bevölkerungsbewegung zeigt sich auch in den Daten von 2018 und 2016. Dies ist, neben dem hohen Anteil an Zuzüglern, in Teilen auf die zwischenzeitlich in die Statistik eingeflossene Zahl von Geflüchteten auf der im Binnenhafen zwischen 2014 und 2020 gelegenen „Transit“ zurückzuführen. Die Fluktuation der Bewohnenden

der Geflüchtetenunterkunft in diesem Zeitraum ist nicht hinreichend bekannt. Die zeitweise knapp 200 Geflüchteten stellten rund 15 % der Gesamtbevölkerung dar, wodurch ein signifikanter Einfluss insbesondere bei der Rückschau der Indikatoren zu erwarten ist. Der Anteil der Fortzüge an der durchschnittlichen Gesamtbevölkerung von 17,3 % ist gegenüber Statistischen Gebieten in urbanen Lagen mit vermutlich ebenfalls hohen Anteilen von jüngeren Bewohnenden und Studierenden weniger auffällig.¹¹³

Altersstruktur

Im Binnenhafen leben 130 Kinder unter 6 Jahren. Dies entspricht einem Anteil von 7,2 %, der leicht über dem Bezirksschnitt (6,8 %) und dem Hamburger Durchschnitt (6,2 %) liegt. Der Anteil der 6- bis 12-Jährigen bzw. der 12- bis 18-Jährigen liegt mit 2,8 % bzw. 2,3 % deutlich unter dem Bezirksschnitt (5,9 % bzw. 5,6 %) und dem Hamburger Durchschnitt (5,4 % Bezirks 5,1 %). Mit insgesamt 222 Bewohnenden **unter 18 Jahren** (12,3 %) liegt auch dieser Anteil deutlich unter dem Schnitt des Bezirks (18,4 %) und dem Hamburger Durchschnitt (16,6 %). Eine hohe Anzahl junger Kinder wird auch in anderen Hamburger Neubaugebieten beobachtet und schließt auf eine hohe Attraktivität der Gebiete in der Lebensphase der Familiengründung (hohe Anzahl verfügbarer und z. T. geförderter Wohnungen in Neubauten).

Die dominante Altersgruppe der unter 6-Jährigen ist prozentual seit dem Jahr 2016 am stärksten angewachsen, während der Anteil der Kinder zwischen 12 und 18 Jahren¹¹⁴ leicht rückläufig war. Mit Bezug auf diese Werte kann der Fortzug und die Fluktuation der zwischenzeitlich hier gemeldeten Geflüchteten, zu einer Verschiebung der Anteile geführt haben: Die Altersstruktur der Bewohnenden auf der „Transit“ zeigt einen stark überdurchschnittlichen Anteil an 18 – 65 Jährigen.

Der Anteil der **18- bis unter 65-Jährigen** ist mit 77,4 % (1.392 Bewohnende) überproportional hoch (Bezirk: 63,8 %, Stadt: 65,4 %). Verantwortlich hierfür ist insbesondere die Anzahl der 25- bis 40-Jährigen. Sie stellen mit einem Anteil von 41,1 % ggü. dem Bezirk (23,2 %) und dem Hamburger Durchschnitt (24,1 %) eine überdurchschnittlich stark vertretene Altersgruppe dar. Hier zeigen sich Parallelen zu anderen Neubaugebieten in Hamburg,¹¹⁵ in denen der Anteil dieser Altersgruppe ebenfalls besonders ausgeprägt ist (s. Abb. 54).

110 vgl. Städtebauliches Monitoring der FHH

111 vgl. Sozialmonitoring Integrierte Stadtentwicklung (Pilotbericht), 2010

112 Quelle: Berechnungen des Statistikamtes Nord auf Grundlage des KOSIS-Statistikdatensatzes Bevölkerungsbewegungen 2020

113 HafenCity-Ost (02001) 13,7 %; Harburg Innenstadt (88001) 19,3 %

114 Ist ggf. mit dem Wegfall der Unterbringung für Geflüchtete in Zusammenhang zu bringen.

115 Neue Mitte Altona (23008) 68,4% u. 18-65 J., HafenCity-Ost (02001) 71,0% u. 18-65 J., Vogelkamp Neugraben (101004) 62,6% 18-65 J.

Altersstruktur im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu Bezirk und Gesamtstadt
Stand 31.12.2020

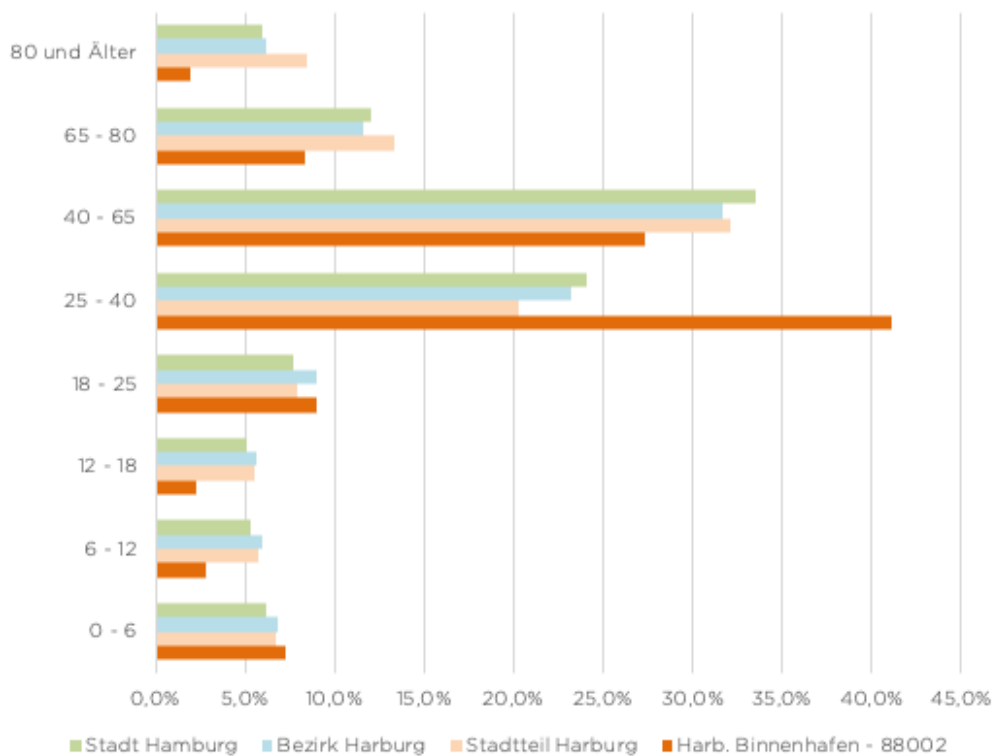


Abb.53: Altersstruktur im Statistischen Gebiet 88002 im Vergleich zu Bezirk und Hamburger Durchschnitt

Altersstruktur im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu weiteren
Hamburger Neubauquartieren -
Stand 31.12.2020

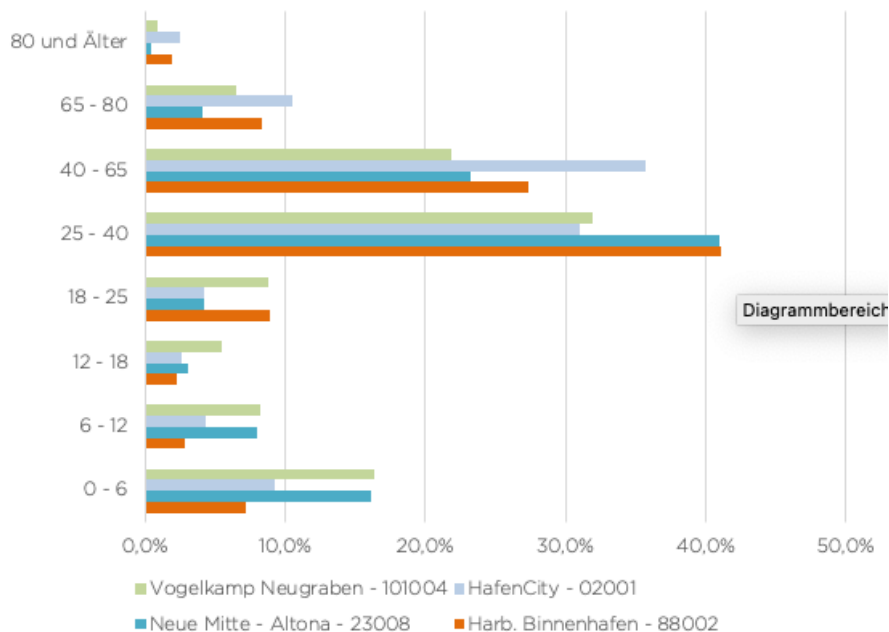


Abb.54: Altersstruktur im Statistischen Gebiet 88002 im Vergleich zu weiteren Neubauquartieren

Haushaltsstruktur

Die Altersgruppe der über 65-Jährigen ist mit 185 Personen und einem Anteil von 10,3 % sehr niedrig (Bezirk: 17,8 %, Hamburger Durchschnitt: 18,0 %). Zudem sind im Gebiet nur 35 Personen gemeldet, die 80 Jahre oder älter sind. Diese stellen einen Anteil von 1,9 % an allen Bewohnenden im Binnenhafen, der deutlich unter dem Harburger Durchschnitt von 6,2 % und dem Hamburger Durchschnitt (6,0 %) liegt.

Im Harburger Binnenhafen leben 968 als männlich registrierte Bewohner, gegenüber 831 als weiblich registrierten Bewohnerinnen (Differenz 16 %). Die Differenz ist in der Altersgruppe der 45- bis 55-Jährigen besonders ausgeprägt, in der doppelt so viele männliche als weibliche Bewohnende registriert sind. Die häufig exklusiven Wohnangebote adressieren im technologiegeprägten Umfeld des Binnenhafens sogenannte (Young) Professionals, aber auch sogenannte Starterhaushalte zu denen hier auch die Bewohnenden der Studierendenapartments zu zählen sind. Daraus kann sich auch ein Rückschluss auf den stark überdurchschnittlichen Anteil männlicher Bewohner im UG ableiten lassen.¹¹⁶

Der Binnenhafen entwickelt sich zunehmend zu einem Wohnort für Familien mit Kindern. Stand 31.12.2020 leben dort 144 **Haushalte mit Kindern** (ggü. 87 in 2016). Der Anteil von 15 % ist im Vergleich zum Bezirk (20,4 %) und zum Hamburger Durchschnitt (18,0 %) aber noch unterdurchschnittlich ausgeprägt.

Auch der **Anteil Alleinerziehender an allen Haushalten mit Kindern** fällt im Vergleich deutlich niedriger aus und liegt bei 15,3 % (Bezirk: 24,1 %, Hamburger Durchschnitt: 24,4 %). Im Gebiet sind insgesamt 22 Alleinerziehende gemeldet.

Der **Anteil an Einpersonenhaushalten** liegt im Binnenhafen mit 45,2 % unter dem bezirklichen Durchschnitt (49,3 %) und dem Hamburger Durchschnitt (54,4 %). Dies ist insbesondere auf den geringen Anteil der Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren zurückzuführen (Binnenhafen: 8,8 %, Bezirk: 26,0 %, Hamburger Durchschnitt: 25,1 %).

Die **durchschnittliche Haushaltsgröße** liegt mit 1,9 Personen auf dem Niveau von Bezirk (1,9) und dem Schnitt der Stadt Hamburg (1,8).

¹¹⁶ Frauenanteil TUHH laut Jahresbericht 2019: 26,9 %

Parameter	Statistisches Gebiet 88002	Bezirk Harburg	Stadt Hamburg
Privathaushalte	958	169.221	1.043.767
Haushalte mit Kindern	144	17.574	187.452
Anteil Haushalte mit Kindern an allen Haushalten	15,0 %	20,4 %	18,0 %
Anteil Alleinerziehende an allen Haushalten mit Kindern	15,3 %	24,1 %	24,4 %
Anzahl Alleinerziehende	22	4.233	45.666
Durchschnittliche Haushaltsgröße	1,9	1,9	1,8
Anteil der Einpersonenhaushalte an allen Haushalten	45,2 %	49,3 %	54,4 %

Tab. 6: Übersicht Statistischer Daten zur Haushaltsstruktur Stand 31.12.2020

Migrationshintergrund

Der Anteil der **Bewohnenden mit Migrationshintergrund** im Statistischen Gebiet 88002 lag zum Stichtag 31.12.2020 mit 38,2 % unter dem bezirklichen Durchschnitt: 48,1 % und über dem Hamburger Durchschnitt: 36,7 %. Auch der Anteil nichtdeutscher Staatsangehöriger liegt mit 19,6 % unter dem bezirklichen Durchschnitt von 24,2 %, aber über dem Hamburger Durchschnitt: 17,1 %.

Parameter	Statistisches Gebiet 88002	Bezirk Harburg	Stadt Hamburg
Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund	38,2 %	48,1 %	36,7 %
Anteil nichtdeutscher Staatsangehöriger	19,6 %	24,2 %	17,7 %

Tab. 7: Übersicht Statistischer Daten zum Migrationshintergrund Stand 31.12.2020

B 2.2 Auswertung des Sozialmonitorings

Sozialmonitoring

Das RISE-Sozialmonitoring ist ein kleinräumliches und kontinuierliches Beobachtungssystem der integrierten Stadtteilentwicklung. Ziel ist es, unterstützungsbedürftige Quartiere frühzeitig zu identifizieren und die Festlegung neuer Fördergebiete der integrierten Stadtentwicklung auf eine objektive Datenbasis zu stützen. Dafür werden sieben Aufmerksamkeitsindikatoren betrachtet:¹¹⁷

- Kinder und Jugendliche mit Migrationshintergrund
- Kinder von Alleinerziehenden
- SGB-II-Empfänger/ bzw. nach AsylbLG
- Arbeitslose
- Kinder in Mindestsicherung
- Mindestsicherung im Alter
- Schulabschlüsse

Die Werte der Indikatoren auf Ebene der Statistischen Gebiete werden mit dem gesamtstädtischen Durchschnitt der Indikatoren verglichen. Im Ergebnis

werden zwei Indizes gebildet, ein Statusindex sowie ein Dynamikindex. Kombiniert ergibt sich daraus der sogenannte Gesamtindex (s. Abb. 55).

Das Sozialmonitoring 2021 bezieht den Statusindex des Statistischen Gebiets 88 002 (Harburger Binnenhafen) als „mittel“ und den Dynamikindex als „positiv“.¹¹⁸ Der Binnenhafen stellt in dieser Kombination eine Ausnahme unter den innenstadtnahen Statistischen Gebieten dar und ist abgesehen vom Statistischen Gebiet 89 001 (Neuland) von Gebieten mit niedrigem oder sehr niedrigem Statusindex umgeben. Während der Statusindex in den vergangenen fünf Berichtsjahren als „mittel“ dargestellt wurde, hat sich der Dynamikindex von einer negativen Bewertung 2017 ausgehend positiv entwickelt und folgt diesem Trend auch im aktuellen Berichtsjahr. (2017 und 2018: negativ; 2019: stabil; 2020 und 2021: positiv). Die Einzelindikatoren des Sozialmonitorings sind für das Statistische Gebiet 88 002 insgesamt dennoch als unauffällig zu beschreiben.

¹¹⁷ Sozialmonitoring Integrierte Stadtteilentwicklung - Bericht 2021, S. 9

¹¹⁸ Sozialmonitoring Integrierte Stadtteilentwicklung - Bericht 2021, Indikatoren

Legende

-  RISE-Fördergebiete (Juni 2021)
-  Stadtteile
-  Statistische Gebiete

Sozialmonitoring 2021 (31.12.2020)

Gesamtindex

-  Status hoch - Dynamik +
-  Status hoch - Dynamik 0
-  Status hoch - Dynamik -
-  Status mittel - Dynamik +
-  Status mittel - Dynamik 0
-  Status mittel - Dynamik -
-  Status niedrig - Dynamik +
-  Status niedrig - Dynamik 0
-  Status niedrig - Dynamik -
-  Status sehr niedrig - Dynamik +
-  Status sehr niedrig - Dynamik 0
-  Status sehr niedrig - Dynamik -

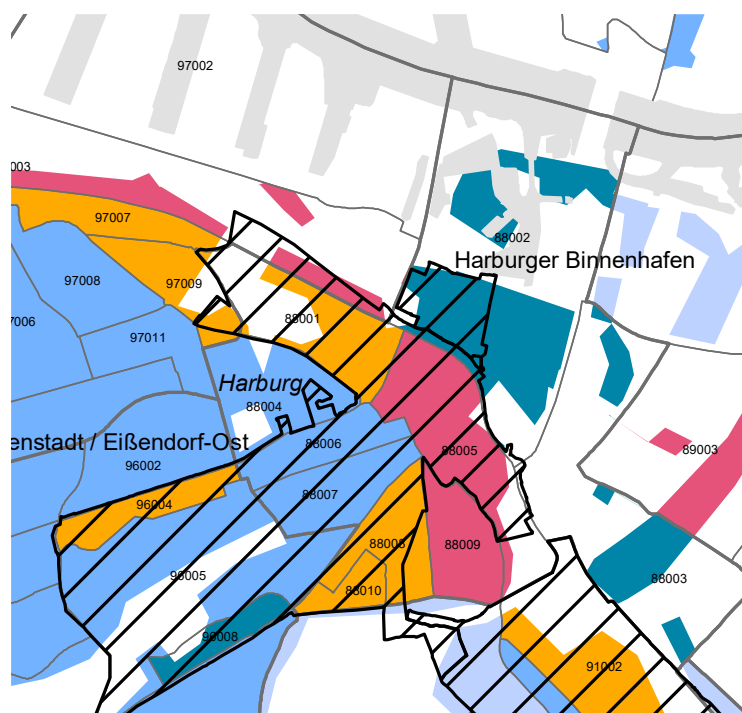


Abb. 55: RISE Sozialmonitoring 2021

Sozialstruktur

Zu den Indikatorengruppen „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort“ und „Arbeitslose (SGB II + SGB III)“ für das Statistische Gebiet 88 002 zum Stichtag 31.12.2020 konnte das Statistische Landesamt keine Daten veröffentlichen.

Der **Anteil an Arbeitslosen** (SGB II) an der erwerbsfähigen Bevölkerung liegt im UG zum Stichtag 31.12.2020 bei 5,2 %. Im Bezirk Harburg liegt der Anteil bei 13,0 % und in Hamburg bei 10,3 %. Auch der Anteil an Personen im Alter zwischen 15 und 25 Jahren, die Leistungen nach SGB II beziehen, liegt zum Stichtag 31.12.2020 mit 8,2 % deutlich unter dem bezirklichen (14,5 %) und städtischen Durchschnitt (12,6 %). Gegenüber dem Vorjahreswert (21,6 %) sind die Werte im UG deutlich gesunken, was mit hohen Anteilen unter den seinerzeit noch über 200 Geflüchteten auf dem Wohnschiff „Transit“ im Binnenhafen in Zusammenhang zu bringen ist. Auch der Anteil an **nicht erwerbsfähigen Hilfebedürftigen**

(Kinder in Grundsicherung) liegt mit 14,0 % ebenfalls deutlich unter den Werten auf Ebene des Bezirks (25,7 %) und dem Hamburger Durchschnitt (19,6 %).

Auffällig zeigt sich einzig der überdurchschnittliche **Anteil an Empfangenden von Grundsicherung im Alter**. Der Anteil von 14,6 % (27 Bewohnende) ist im Vergleich zum Bezirk (8,0 %) und zur Stadt Hamburg (8,3 %) überdurchschnittlich ausgeprägt. Die insgesamt geringe Anzahl von Bewohnenden über 65 Jahren kann dabei auch Ursache für die in der Rückschau hohen und schwankenden Anteile **an Empfangenden von Grundsicherung** sein (2018: 19 % und 2016: 16,7 %).

Daten zu den **Schulabschlüssen** liegen lediglich auf Ebene des Sozialraums¹¹⁹ vor. Insgesamt wurden im Schuljahr 2019/2020 im Sozialraum 39 Schulentlassene registriert. Der Anteil der Schulabschlüsse im UG ist nicht bekannt.

¹¹⁹ Der Zuschnitt des Sozialraums umfasst neben dem Binnenhafen Wohnlagen entlang der Buxtehuder Straße und in Bostelbek. Insgesamt sind in diesem Bereich ähnlich viele Menschen wie im Binnenhafen gemeldet.

Parameter	Statistisches Gebiet 88 002	Bezirk Harburg	Stadt Hamburg
Anteil Arbeitsloser (SGB II) an der Bevölkerung im Alter von 15 bis unter 65 Jahren	5,2 %	13,0 %	10,3 %
Anteil jugendliche (15 bis 25 Jahre) Leistungsempfänger an allen Jugendlichen zwischen 15 und 25 Jahren	8,4 %	14,5 %	12,2 %
Anteil nicht erwerbsfähige (unter 15 Jahre) Hilfebedürftige an der Bevölkerung unter 15 Jahren	14,0 %	25,7 %	19,6 %
Anteil Empfangende von Grundsicherung im Alter an der Bevölkerung 65 Jahre und älter	14,6 %	8,0 %	8,3 %

Tab. 8: Übersicht Statistischer Daten zur Sozialstruktur Stand 31.12.2020

B 2.3 Zusammenfassung

Die sozioökonomische Situation und die Ergebnisse des Sozialmonitorings für das UG sind insgesamt als unauffällig zu beschreiben.

Die aktuelle Bevölkerungszusammensetzung im UG hingegen weicht deutlich von dem bezirklichen und dem Hamburger Durchschnitt ab, ist aber ähnlich wie in anderen Hamburger Neubaugebieten. Dort hat eine hohe Anzahl von Zugezogenen einen signifikanten Einfluss auf die Sozialstruktur, insbesondere mit Blick auf den hohen Anteil „junger Kinder“.

In Anbetracht des prognostizierten starken Anstiegs der Bevölkerungszahl und Zuwachs an Familien mit Kindern leitet sich im Hinblick auf die beschriebenen Defizite ein Handlungsbedarf im Bereich der gesellschaftlichen Infrastruktur, und hier insbesondere im Hinblick auf kinder und jugendgerechte Angebote, ab.

Mit Blick auf die kommenden Jahre und die projektierten Vorhaben kann einerseits von einer Verfestigung der aktuellen Sozialstruktur ausgegangen werden. Zum anderen werden die unter 3-jährigen Kinder zunehmend das schulfähige Alter erreichen und der heute bereits ausgeprägte Anteil bei Durchsetzung der geplanten Förderquoten im Wohnungsneubau weiter bestehen. Hieraus resultieren hohe und in Teilen geänderte Anforderungen an die Gestaltung des Wohnumfelds, etwa in Bezug auf Spiel-, Sport- und Freizeitangebote. Zugleich gewinnt das Thema einer sicheren und barrierearmen fußläufigen Quartierserschließung und Schulerreichbarkeit weiter an Relevanz.

Durch die anhaltend hohe Anzahl an Zuzüglern (neue Bewohnende im Stadtteil) ist daneben eine niedrigschwellige Zugänglichkeit und Ausgestaltung der bestehenden und geplanten öffentlichen Angebote der gesellschaftlichen Infrastruktur wichtig.

Der barrierearmen Gestaltung des Wohnumfeld und des öffentlichen Raums kommt nicht zuletzt mit den im Rahmen der Projekte „Soziales Zentrum (Ankerplatz)“ geplanten Wohnungen und Angebote für ältere Menschen eine höhere Bedeutung zu.

Die hohe bauliche Dichte mit wenig privatem Grün, eine große Zahl von Studierendenapartments mit geringer Wohnfläche und zahlreiche Beschäftigte erhöhen den Bedarf nach gemeinschaftlichen Freiräumen und Angeboten der gesellschaftlichen Infrastruktur.

Die Gebietsabgrenzung inkludiert den Bereich Neuland Nordwest mit den dort bestehenden Sport-, Spiel- und Freizeitangeboten. Im entsprechenden Statistischen Gebiet 89 001 leben in der südlich angrenzenden Einfamilienhaussiedlung und entlang des Neuländer Elbdeichs (außerhalb der Gebietsabgrenzung) viele weitere Kinder und Jugendliche. Diese würden von einer Angebotserweiterung im UG profitieren, da die Erreichbarkeit anderer Harburger Stadtgebiete mit entsprechenden Angeboten ungünstig gestaltet ist.

B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur

B 3.1 Bildungsinfrastruktur

B 3.1.1 Betreuungseinrichtungen für Kinder

Über das UG verteilt befinden sich drei Kindertagesstätten, die meist im räumlichen Bezug zu den Neubauprojekten im Binnenhafen stehen.

Die **Kita Harburger Schlossinsel** (DRK) nutzt die Räumlichkeiten des Neubaus „Inselleben“, verfügt über einen eigenen Außenbereich und liegt in direkter Nachbarschaft des Gebrüder-Cohen-Parks und dem dortigen Spielplatz. Die Einrichtung bietet bis zu 70 Betreuungsplätze. Ihr Einzugsbereich umfasst den Binnenhafen (etwa 50 % der betreuten Kinder) sowie v.a. Neuland und Neugraben.

Die **Kita Villa Lengemann** befindet sich in den sanierten Räumlichkeiten der historischen Villa Lengemann. An das Gebäude ist ein ausgedehnter Spielbereich im Außenraum angeschlossen. Der Träger Elbzwerg KITAS GmbH stellt bis zu 120 Plätze in fünf Krippen- und vier Elementargruppen. Etwa 30 % bis -40 % der Kinder kommen aus dem Gebiet des Binnenhafens. Der sonstige Einzugsbereich umfasst v. a. die Stadtteile Heimfeld, Eißendorf und Neuland.

Die ebenfalls unter privater Trägerschaft stehende **Kinderstadt Kita Hafencampus** in der Theodor-Yorck-Straße liegt in der Nachbarschaft des Grünzugs Harburger Brücken und unweit des Spielplatzes. Sie bietet 60 Plätze. Allein 15 Kinder kommen aus dem Wohnhaus, in dem sich die Kita befindet. Bis auf wenige Ausnahmen kommen die weiteren Kinder aus Neuland, Heimfeld, Eißendorf und Sinstorf.

Eine Betreuungsquote wird lediglich auf Ebene des Stadtteils errechnet. Da nur 5 % der Bewohnenden des Stadtteils Harburg im Binnenhafen wohnen, ist die Quote wenig aussagekräftig. Insgesamt ist der derzeitige Bedarf der Bewohnerschaft des UG (130 unter 6-jährige Kinder)¹²⁰ durch die Gesamtanzahl der vorhandenen Betreuungsplätze (250) in den drei Kita-Standorten zu nahezu 200 % abgedeckt.

Die Kapazitäten der vorhandenen Einrichtungen sind der Bevölkerungsprognose angemessen. Zu beachten ist die derzeit hohe Nachfrage nach Plätzen aus anderen Harburger Stadtteilen. Dahingehend ist ein Zusammenhang mit der hohen Attraktivität der Betreuungsangebote (neue Räumlichkeiten und angegliederte Spielbereiche im Außenraum) sowie mit der hohen Beschäftigtendichte im UG zu vermuten. Eine Auswertung mit Stand Juli 2022 hat ergeben, dass die drei im Untersuchungsgebiet

(UG) ansässigen Kitas von Kindern aus 8 Stadtteilen des Bezirks genutzt werden, im Einzelfall sogar aus anderen Bezirken. Die Anteile der nicht aus dem UG stammenden Kinder liegt zwischen 50 % und 71 %. Die Kitas teilen mit, dass die Nachfrage sehr hoch ist und mit Wartelisten gearbeitet wird. Im Wohnungsbauprogramm wird für die Fläche Nr. 9 „Neuländer Quarree“ eine Kita als sonstige Nutzung genannt. In dem geplanten Gebäude mit Studierendenapartments in der Theodor-Yorck-Straße ist ebenfalls eine Kita geplant.¹²¹

B 3.1.2 Schulen/ Bildungseinrichtungen

Im UG befinden sich **keine öffentlichen Grund- oder weiterführenden Schulen**. Ausgehend von den Bevölkerungsprognosen und bekannten Neubauvorhaben sollen gemäß Schulentwicklungsplan 2019¹²² die notwendigen Kapazitäten durch Schulerweiterungen und -neugründungen außerhalb des Binnenhafens realisiert werden.

Die nächstgelegene Grundschule „Schule am Park“ befindet sich in der Schwarzenbergstraße südwestlich der B73 und ist eine Neugründung (2021) aufgrund hoher Bedarfszahlen. Sie befindet sich in 500 m bis 1.000 m Entfernung von den Wohnstandorten im Binnenhafen und ist damit fußläufig gut erreichbar. Diese Entfernung liegt noch innerhalb des von der Behörde für Schule und Berufsbildung vorgegebenen maximalen Distanzbereichs für Grundschulen von 2.500 m.

Angrenzend an die „Schule am Park“ liegt die Bildungsabteilung des Regionalen Bildungs- und Beratungszentrums (ReBBZ) Harburg. Dort erfolgt die Beschulung von Schülerinnen und Schülern mit sonderpädagogischem Förderbedarf Lernen, Sprache und emotionaler und sozialer Entwicklung, deren Eltern die dortige Beschulung wünschen. Die pädagogische und schulpsychologische Beratung erfolgt durch die Beratungsabteilung des ReBBZ Harburg, welche sich am Lüneburger Tor im zentralen Innenstadtbereich befindet.

¹²¹ <https://www.immobiliengeschaeft.de/neue-studentenapartments-fuer-hamburg-13012021>

¹²² Schulentwicklungsplan für die staatlichen Grundschulen, Stadtteilschulen und Gymnasien in Hamburg, 2019

¹²⁰ Hamburger Melderegister, Stand 31.12.2020

B 3.1.3 Weitere Bildungsanbieter, Beschäftigung, Qualifizierung

Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung

Die nächstgelegene Stadtteilschule befindet sich mit der 7- bis 8-zügigen „Goethe-Schule-Harburg“ verteilt auf zwei Standorte südlich und südöstlich der Harburger Innenstadt (1 km)¹²³. In einer Entfernung von bis zu rd. 1,5 km zur Harburger Innenstadt liegen südöstlich die Stadtteilschule Maretstraße im Phoenix-Viertel, südlich die katholische Schule Harburg (Grund- und Stadtteilschule) und das katholische Niels-Stensen-Gymnasium sowie südwestlich das Friedrich-Ebert-Gymnasium. Das Erzbistum Hamburg schließt das Niels-Stensen-Gymnasium mit Ablauf des Schuljahres 2024/25 und die Stadtteilschule der katholischen Schule Harburg mit Ablauf des Schuljahres 2025/26. Die Grundschule der katholischen Schule Harburg wird dann am Standort des Niels-Stensen-Gymnasiums fortgeführt.

Für die Erreichbarkeit der „Grundschule Schule am Park“ gibt es einen Fußgängertunnel unter der Bahn- und Straßentrasse der B73, der eine sichere und ungefährliche fußläufige Erreichbarkeit der Schule am Park ermöglicht. Über die Seehafenstraße führt außerdem eine Fußgängerbrücke, die ebenfalls eine sichere Querungshilfe über eine Hauptverkehrsstraße bietet. In den im Rahmen der QuL-Bestands- und Entwicklungsanalyse geführten Interviews wurde sehr häufig der Wunsch nach einem Schulstandort im Binnenhafen geäußert. Mittelfristig ist jedoch eine eigenständige Grundschule nicht vorgesehen, da die Anzahl der schulpflichtigen Kinder (92 Kinder zwischen 6 und 18 Jahre) deutlich zu gering ist und der Binnenhafen im Einzugsbereich der neu gegründeten „Schule am Park“ liegt.

Der Binnenhafen ist als **Arbeitsplatzstandort** für den Bezirk von wesentlicher Bedeutung. Neben traditionellen Werftbetrieben sind insbesondere Betriebe aus dem Dienstleistungs- und Technologiesektor prägend. Im Jahr 2017 waren im Binnenhafen 160 Firmen mit etwa 6.500 Beschäftigten ansässig.¹²⁴ Daraus ist auf ein differenziertes privatwirtschaftliches Ausbildungsplatzangebot im UG zu schließen.

In der Zitadellenstraße befindet sich die **Produktionsschule Harburg**. Sie richtet sich an schulpflichtige Jugendliche, unterstützt sie bei der Eingliederung in eine Ausbildung und ermöglicht ihnen, sich handwerkliche Fähigkeiten und Fertigkeiten anzueignen.¹²⁵ Ebenfalls in der Zitadellenstraße betreibt **Jugend in Arbeit Hamburg e.V. (JiA)**, als gemeinnütziger Beschäftigungsträger für Arbeitslose und jugendliche Erwachsene, ein **maritimes Bildungszentrum** inklusive Werftbetrieb. Der Verein fördert, qualifiziert und ermöglicht Abschlüsse in vielen anerkannten technischen Berufen und unterstützt damit den Einstieg in den Arbeitsmarkt. In Kooperation mit der **SBB Kompetenz gGmbH** werden Coachings angeboten. Die Angebote (Sprachen, Integration, Perspektivcoaching 50 Plus) befinden sich in der Nartenstraße und der Innenstadt. Das **Jobcenter team.arbeit.hamburg** hat seinen Sitz in der Blohmstraße. Mit dem Wegzug der Akademie Hamburg für Musik und Kultur (Instrumental- und Gesangsunterricht) im Sommer 2020 verlor der Binnenhafen ein insbesondere für Kinder und Jugendliche wichtiges Angebot. Ebenfalls nicht mehr im Binnenhafen befindet sich der Standort der Elbe-Werkstätten in der Straße Hafenbezirk.

Durch die räumliche Nähe zur Harburger Innenstadt bestehen zahlreiche weitere Angebote in den Bereichen Bildung, Beschäftigung und Qualifizierung (s. Abb. 56: Bildungsinfrastruktur und Soziale Infrastruktur).

Hochschule und Wissenschaft

Durch neue Standorte der **TUHH**, wie dem HIP I und künftigem HIP II an der Blohmstraße, die **Medical School Hamburg (MSH)**, das im Bau befindliche **Fraunhofer Institut** gewinnt der Binnenhafen als Wissenschaftsstandort weiter an Bedeutung (s. Kap. B 1.2.2). Mit dem **StartUp Dock** als Gründungszentrum mit entsprechenden Räumlichkeiten wurde ein Angebot zur Qualifizierung und Förderung von Gründern an Hamburger Hochschulen geschaffen.

123 Vom Zentrum des UGs

124 Harburg, Hamburgs starker Süden, 2017

125 vgl. Stiftung Berufliche Bildung, o. J.



B 3.2 Soziale Infrastruktur

B 3.2.1 Offene Kinder und Jugendarbeit, Jugendhilfe, Familienförderung, Alleinerziehende

Im UG bestehen keine Angebote der Familienförderung und Kinder- und Jugendarbeit. Auch sind abgesehen von den Wassersportvereinen (s. Kap. B 3.5) und der KulturWerkstatt keine weiteren Angebote für Kinder und Jugendliche (Bewegungsräume, Kulturangebote, Jugendtreffs, Proberäume usw.) vorhanden.

Allgemein ist das Harburger Zentrum Standort vieler Projekte und Einrichtungen für verschiedene Zielgruppen, deren Angebote sich an alle Bewohnerinnen und Bewohner des Bezirkes richten.¹²⁶ Für Kinder und Jugendliche sowie für Eltern gibt es im Harburger Innenstadtbereich verschiedene Beratungsangebote und Projekte in kommunaler, kirchlicher und freier Trägerschaft. Das Haus der Jugend Steinikestraße als kommunale Einrichtung der offenen Kinder- und Jugendarbeit liegt westlich der Innenstadt. Die Erreichbarkeit aus dem Binnenhafen ist jedoch stark vom Alter bzw. dem verwendeten Verkehrsmittel abhängig. Die unbegleitete Erreichbarkeit der bestehenden Einrichtungen ist damit deutlich eingeschränkt.

¹²⁶ vgl. Integriertes Entwicklungskonzept für das Fördergebiet Harburger Innenstadt/ Eißendorf-Ost, 2017, S.22

B 3.2.2 Senioren, Inklusion

Am Schellerdamm befindet sich das **Kundencenter des Unternehmens Sahle Wohnen**. In Zusammenarbeit mit der gemeinnützigen Gesellschaft Parea gGmbH werden gemeinschaftliche Aktivitäten für die Seniorinnen und Senioren der Wohnanlage am Schellerdamm und darüber hinaus angeboten, die meist in einem großen Gemeinschaftsraum im Schellerdamm 11 stattfinden. Darüber hinaus sind im Binnenhafen keine weiteren Angebote für diese Zielgruppe bekannt. Einige Bewohnerinnen und Bewohner von Sahle Wohnen nutzen das Fitnessstudio „EasyFitness“ am Schellerdamm.

„Die Fähre e.V.“ betreut bis zu 20 Menschen mit psychischen Erkrankungen in fünf Wohneinheiten. Die Klienten werden bei der Wiedereingliederung und dem Erlangen von Selbstständigkeit unterstützt. Am Schellerdamm unterstützt außerdem die **Wohnassistenz Gemeinschaft der BHH Sozialkontor gGmbH** Menschen mit psychischer Erkrankung bei der Stabilisierung der eigenen Lebenssituation. Hier leben in vier barrierefreien Wohnungen jeweils vier psychisch Erkrankte, teilweise auch mit körperlichen Einschränkungen.

Auf dem Gelände des ehemaligen Harburger Bauhofs an der Ecke Blohmstraße/ Kanalplatz ist ein soziales Zentrum unter dem Namen Ankerplatz geplant. Die Diakonie Hamburg wird eine Beratungsstelle, eine Schuldnerberatung und eine Station der Diakonie Alte Eichen einrichten. In den weiteren Gebäuden wird es Pflegewohnungen auf Zeit, zwei Wohn- und Pflegegemeinschaften für Menschen mit und ohne Demenz, 20 weitere Wohneinheiten für Menschen mit Assistenzbedarf und Wohnraum der diakonischen Stiftung „Das Rauhe Haus“ geben¹²⁷ (s. Kap. B.1.2.1 Wohnen).

Viele Angebote im Harburger Zentrum sind lediglich über die Brücken über die B73 oder durch den Tunnel Neue Straße erreichbar. Der Weg durch den Tunnel in die Innenstadt ist für Seniorinnen und Senioren sowie psychisch Erkrankte mit körperlichen Einschränkungen aufgrund der Entfernung und vor allem wegen der fehlenden Barrierefreiheit kaum bzw. nicht nutzbar. Durch weitere geplante Wohnungsbauprojekte und ergänzende besondere Wohnformen im Projekt Ankerplatz ist von einem Anstieg des bislang geringen Anteils älterer Menschen im Gebiet auszugehen.

¹²⁷ vgl. Channel News 02/2021, S. 3

B 3.2.3 Integration Menschen mit Migrationshintergrund

Die in der Nartenstraße ansässige SBB Kompetenz gGmbH „Sprache und Integration“ bietet im Rahmen ihres Programms u.a. **Sprachkurse für Menschen mit Migrationshintergrund** an.

Rund um das Wohnschiff Transit hatte sich 2014 mit der **„Flüchtlingshilfe Binnenhafen“**¹²⁸ eine Gruppe ehrenamtlicher Anwohnerinnen und Anwohner und Gewerbetreibender gebildet. Mitte Juli 2015 bewohnten circa 170 Menschen die Transit. Im Januar 2020 hat das Wohnschiff den Binnenhafen verlassen. Einige der damaligen Bewohnerinnen und Bewohner haben im Binnenhafen einen Arbeitsplatz gefunden und leben in Harburg.

128 <http://fluechtlingshilfe-binnenhafen.de/>

B 3.3 Kultur im Stadtteil

Im Binnenhafen besteht eine Vielzahl kultureller Veranstaltungsorte mit überwiegend moderner Infrastruktur.

Die **KulturWerkstatt** hat es sich zum Ziel gemacht, die Kultur im Stadtteil zu erhalten und zu pflegen. Neben der Organisation des jährlich stattfindenden Binnenhafenfests bietet der Verein kulturelle Veranstaltungen wie Ausstellungen, Vorträge, Filmvorführungen, Autorenlesungen, Exkursionen sowie entsprechende selbstorganisierte Arbeitskreise und Werkgruppen. In dem sanierten und denkmalgeschützten Gebäude am Kanalplatz stehen zudem Seminarräume zur Miete zur Verfügung, die aktuell renoviert werden.¹²⁹

Die **Fischhalle Harburg** ist ein Projekt des Hafenmusikers Werner Pfeifer, der einen Treffpunkt für alle Harburgerinnen und Harburger, besonders aber für die Bewohnenden des Binnenhafens geschaffen hat. Die 1906 erbaute Halle wurde 2016 durch Privatinitiative und mit Unterstützung der Verwaltung vor dem geplanten Abriss gerettet, saniert und umgenutzt. Heute bietet das „maritime Kulturzentrum“ Räumlichkeiten, die für Veranstaltungen, Treffen, Feiern, Konzerte und soziale Aktivitäten offenstehen. Unter dem Dach der Fischhalle sind zudem ein Café-Bistro, die Geschichtswerkstatt und der Museumshafen Harburg e.V. zu finden (s. Kap. B 1.2.5 Gastronomie).

Die **Geschichtswerkstatt** setzt sich mit historischen und gegenwärtigen Entwicklungen im Bezirk Harburg auseinander und bietet eine Vielzahl von unterschiedlichen Veranstaltungen, wie Rundgänge, Vorträge, Radtouren, Ausstellungen, an verschiedenen Orten an.

129 <https://kulturwerkstatt-harburg.de/veranstaltungen/>



Abb. 57: Fischhalle Harburg (By Pauli-Pirat - Own work)

Mit Unterstützung des Bezirksamtes konnte durch den **Museumshafen Harburg e.V. (MuHaHar)** am Lotsekanal ein Traditionsschiffhafen eingerichtet werden. Zwei historische Hafenkräne auf dem Lotsekanal, der Gelbe „Kulturkran“ und der Blaue Kran, konnten dank des Engagements der KulturWorkstatt und später des MuHaHar e.V. saniert und als Denkmal funktionstüchtig gehalten werden. Der Museumshafen macht das nostalgische und lebendige Hafenflair (auf Spaziergängen, Ausfahrten und Führungen oder bei den verschiedenen Veranstaltungen) für Besucher erlebbar. Mit der **Vereinsbarkasse „Jan“**, seit 2019 im Eigentum des Vereins, werden im Rahmen von Veranstaltungen (Binnenhafenfest, Tag des offenen Denkmals) Ausfahrten angeboten. An dem historischen Schiff werden in den kommenden Jahren, trotz insgesamt gepflegtem Zustand, Instandsetzungsarbeiten nötig.

Der **Kulturkiosk „Trinkhalle seit 1876“** an der Blohmstraße zählt zu den ältesten Kiosken Hamburgs und ist mit seinen sechs Quadratmetern eine der kleinsten Kulturstätten Hamburgs. In dem von Harburger Kulturschaffenden 2016 übernommenen Bau finden in unregelmäßigen Abständen kleine Konzerte, Ausstellungen und andere Events statt.¹³⁰

In den Räumlichkeiten des sanierten **„Speichers am Kaufhauskanal“** finden neben Konzerten und Theateraufführungen (inkl. Kinderprogramm) auch Konferenzen und Privatfeiern statt.

Als **Außenstelle des Archäologischen Museums Hamburg ist im Harburger Schloss** auf der Museumsinsel die Einrichtung einer dauerhaften **Ausstellung zur Entstehungsgeschichte der Stadt Harburg** im Kellergewölbe in Planung. Anhand von Modellen, historischen Ansichten, Stadtplänen und einer Vielzahl anderer historischer Objekte wird die neue Ausstellung künftig die Anfänge der bis 1937 selbstständigen Stadt Harburg zeigen. Die Herrichtung des Gebäudekellers erfordert umfangreiche und denkmalgerechte Sanierungsmaßnahmen zur Sicherung der Gewölbedecken. Der Zeit- und Kostenplan der baulichen Umsetzung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht geklärt.

Das **Museum „Electrum“** ergänzt das kulturelle Angebot. Es stellt technische sowie elektronische Geräte aus und informiert über ihre Geschichte.

Veranstaltungen, wie das **Harburger Binnenhafenfest**, der Disco-Move, die Nacht der Lichter oder der **Nikolausmarkt** am Kulturkran sind inzwischen deutlich über den Bezirk hinaus bekannt und haben in den letzten Jahren zu der Bekanntheit des Binnenhafens in der Metropolregion beigetragen. Sie entsprechen auch dem Wunsch in der Bewohnerschaft nach der Fortführung von Zwischennutzungen



Abb. 58: Walls Can Dance (Foto: Urban Art Institute Hamburg e.V)

bzw. „Pop-up“-Veranstaltungen wie z.B. einem Sommerkino.¹³¹

Mit dem Projekt **walls can dance**, ist eine einzigartige Freiraumgalerie für großflächige urban art entstanden. Die Wandgemälde in der Harburger Innenstadt und dem Binnenhafen schlagen einen Bogen zwischen zwei räumlich und funktional separierten Stadtteilen, die zwar direkt nebeneinander liegen, jedoch durch Bahn- und Autotrassen getrennt sind.¹³²

Auf der Pionierinsel befindet sich mit dem **Restaurant Inselklaus** eine Eventgastronomie.

Das überdurchschnittliche Kulturangebot reicht deutlich über das UG hinaus und wird von Bewohnenden des gesamten Bezirks angenommen. Im Rahmen der Bestands- und Entwicklungsanalyse (QuL) wurde das Kulturangebot des Binnenhafens insgesamt als sehr gut bewertet. Lediglich das kulturelle Angebot für Kinder wird als ausbaufähig gesehen. Außerdem wird eine Verbesserung der Stadtteilkulturförderung¹³³ zur Finanzierung des laufenden Kulturbetriebs gefordert.

Im UG sind keine Standorte von Religionsgemeinschaften bekannt.

¹³⁰ <http://www.sued-kultur.de/tiefgang/ein-kiosk-als-denkmal/>

¹³¹ vgl. Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung - Digitales Quartiersgespräch zur Entwicklung des Binnenhafens im Rahmen der Problem- und Potentialanalyse Binnenhafen / Neuland-Nordwest am 26.01.2022

¹³² vgl. Urban Art Institute Hamburg, o.J.

¹³³ Auf Grundlage der Globalrichtlinie Stadtteilkultur stellt die Behörde für Kultur und Medien den sieben Hamburger Bezirken Fördermittel zur Verfügung (Rahmenzuweisung Stadtteilkultur). Die jeweiligen Bezirksversammlungen entscheiden im Rahmen der Feinspezifikation über die Verwendung der Mittel in den Förderbereichen Stadtteilkulturzentren, Stadtteilkulturprojekte und Geschichtswerkstätten. Die Bezirksamter sind Ansprechpartner für einzelne Fördervorhaben. Siehe auch <https://www.hamburg.de/stadtteilkultur/>

B 3.4 Gesundheitsinfrastruktur

Einrichtungen der **medizinischen Versorgung** bündeln sich räumlich um den Bereich des östlichen Veritaskais. Im Veritaskai 6 (sog. „**Gesundheitsinsel**“) befindet sich neben dem Strahlentherapiezentrum Harburg Verwaltungs-GmbH eine Fachärztin für Physikalische und Rehabilitative Medizin und eine Apotheke. In unmittelbarer Nachbarschaft am Veritaskai 8 haben sich ein Zahnarzt, in der Theodor-Yorck-Straße 16 eine Augenarztpraxis und am Schellerdamm 4 eine Praxis für Physiotherapie und Osteopathie angesiedelt. Ein Allgemeinmediziner befindet sich nicht im UG. Durch die räumliche Nähe zur Harburger Innenstadt besteht eine überdurchschnittliche medizinische Versorgung. Aufgrund der Entfernung und der fehlenden Barrierefreiheit ist die Erreichbarkeit für einige Menschen eingeschränkt.

B 3.5 Sport- und Freizeitinfrastruktur

Im UG befinden sich **keine bezirklichen oder schulischen Sportanlagen**. Die nächstgelegenen Sportplätze liegen am Friedrich-Ebert-Gymnasium (Sportplatz Alter Postweg) und der Schule Maretstraße in größerer Entfernung. Auch die nächstgelegenen Schulsporthallen liegen am südlichen und westlichen Innenstadtrand. Die Sportplätze und Hallen sind stark ausgelastet. Insgesamt besteht im Harburger Kerngebiet gemäß Bedarfsanalyse¹³⁴ ein vor dem Hintergrund der wachsenden Bevölkerungszahlen weiter wachsender Bedarf an Hallenfeldern, Gymnastikhallen und Großspielfeldern. An der Grundschule am Park ist der Neubau einer Einfeldhalle vorgesehen. An der Stadtteilschule Goetheschule wird der Neubau einer Einfeldhalle geplant.

Auf der Schlossinsel ist 2020 eine **Bewegungsinsel/calisthenics-Anlage** an der nördlichen Spitze des Gebrüder-Cohen-Parks auf der Schlossinsel errichtet worden. Diese wird gut angenommen und bietet ein niedrigschwelliges Sport- und Bewegungsangebot. Der einzige **Bolzplatz/ Kleinspielfeld** im UG befindet sich neben dem Spielplatz am Schweenssand-Hauptdeich und damit in deutlicher Entfernung zu den Wohngebieten des Binnenhafens.

Seitens der Bewohnerschaft wurde im Rahmen der Beteiligung¹³⁵ der Wunsch nach mehr Rollsportangeboten (wie Skaten) und Tischtennisplatten sowie nach einem Multifunktionsfeld für unterschiedliche Ball- und Individualsportarten geäußert. Auch

die Wiederherstellung des bis 2015 bestehenden Beach-Clubs im Binnenhafen ist ein häufig geäußelter Wunsch (s. Kap. B 1.2.3). Als Zwischennutzung wurde 2022 auf dem nördlichen für das Projekt LightyWood vorgesehen Baufeld ein befristeter Beach-Club errichtet.

Der überwiegende Teil der weiteren Sport- und Freizeitinfrastruktur weist entsprechend dem Standort im Binnenhafen einen Wasserbezug auf.

Auf der Pionierinsel wird das moderne **Bootshaus** vom Ruder-Club-Süderelbe 1892 eV genutzt. Zudem bietet es als „Schulbootshaus Harburg“ allen Hamburger Schulen die Möglichkeit, Angebote für den Sportunterricht und außerunterrichtliche Angebote zu buchen. Ebenfalls auf der Pionierinsel finden sich der Harburger Kanu-Club von 1922 e.V., der Kanusport Harburg e.V., die Harburger Wandersegler von 1958 e.V. sowie der SV Rot-Gelb Harburg 1950 Abteilung Wassersport in **kleinen Hallenbauten**. Die Pionierinsel erfährt dadurch insbesondere in den Sommermonaten eine hohe Nutzungsintensität zu der auch das **Restaurant Inselklaus** beiträgt.

¹³⁴ Präsentation „Sport im Binnenhafen“, 2020

¹³⁵ vgl. Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung - Digitales Quartiersgespräch zur Entwicklung des Binnenhafens im Rahmen der Problem- und Potentialanalyse Binnenhafen / Neuland-Nordwest am 26.01.2022



Abb. 60: Blick auf die Bewegungsinsel



Abb.61: Blick von der Alten Süderelbbrücke auf die Hallen und Anleger der Vereinigung Harburger Segler e.V. und der Peter Knief Werft.

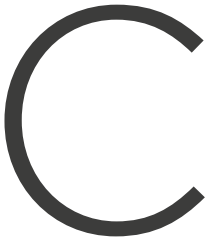
Ein niedrighschwelliges Angebot bietet die Ruder-sparte des SV Grün-Weiß. Als **temporäre Räumlichkeit dient die sog. „weiße Halle“** am Lotsekai 1. Die Bestrebungen des Vereins, das Angebot v.a. für Kinder und Jugendliche aus dem Binnenhafen zu festigen und auszubauen, sind durch die aktuellen räumlichen Gegebenheiten schwer umsetzbar. Aufgrund der provisorischen Unterbringung des Vereins **fehlt u.a. ein sicherer Anleger und gut ausgestattete Vereinsräume** inklusive sanitärer Anlagen. Der Verein arbeitet u.a. mit zwei Schulen aus dem Umfeld zusammen. Durch eine entsprechende Konzeptausschreibung zur Sanierung und Umnutzung unter Erhalt der Vereinsnutzung wird ein Verbleib des Sportangebots im UG angestrebt (s. Kap. B 1.2.2 Gewerbe).

Mit der Vereinigung Harburger Segler e.V. und dem Yachtclub Hansa Harburg e.V. bestehen weitere Vereine, die Segeln und weitere Freizeitaktivitäten verbinden und z.T. eigene Jugendsparten anbieten bzw. aufbauen. Durch den Hamburger Wassersport-Gemeinschaft Süderelbe e.V. (HWGS) und den Wilhelmsburger Motorboot Verein (WMBV) wurde 2010-2011 im Überwinterungshafen eine Wassersportanlage mit Vereinshaus auf dem angrenzenden Ufergelände errichtet. Die im **Vordeichbereich befindliche Halle der Vereinigung Harburger Segler e.V.** ist ohne eine Bauwerkserhöhung im Zuge der Deicherhöhung nicht weiter nutzbar. Überlegungen zur Verlagerung erfordern mehrere Flächentausche im Bereich der Straße Hafenbezirk und würden große Teile der Vereinsinfrastrukturen betreffen.

Der Binnenhafen hat sich zudem zu einem beliebten Ziel für **Angler** entwickelt. Auch das **Schwimmen** in den Hafenbecken erfährt trotz Hafennutzung eine steigende Beliebtheit. Ebenso ist das **Stand-Up-Paddling** eine beliebte Freizeitaktivität auf den Gewässern des Binnenhafens. Auf der Schlossinsel befindet sich ein Verleih für Stand-Up-Paddel.

Im Bereich des kommerziellen Sportangebots ist das UG hingegen gut ausgestattet. Es finden sich **drei Fitness-Studios** und ein Yoga-Studio im UG, ein breites ergänzendes Angebot an privaten Sportstudios bietet zudem die Harburger Innenstadt.

Privatwirtschaftliche Angebote der Freizeitgestaltung sind die Veranstaltungslocation „Elbloge“ mit 350 m² Veranstaltungsfläche am Veritaskai 6 und das Mystery-House mit sechs Escape-Rooms am Karnapp. Zwischen den Elbbrücken nördlich des Neuländer Hauptdeichs befindet sich der Bootsverleih und die Eventlocation „Charter Boote“. Zudem betreibt die Hausboot Hafen Hamburg GmbH weiter westlich am Diamantgraben eine Hausboot-Vermietung.



Analyse: Probleme und Potenziale

In diesem Kapitel werden aufbauend auf der Bestandsaufnahme die Probleme und Potenziale im UG herausgearbeitet. In Bezug auf den anvisierten Gebietsentwicklungsprozess wurden die folgenden sieben, als relevant identifizierten **Handlungsfelder** abgeleitet:

- Städtebauliche Strukturen
- Wohnen / lokaler Wohnungsmarkt / Wohnungswirtschaft
- Wohnumfeld und öffentlicher Raum
- Klimaschutz / Klimaanpassung/ Grüne und blaue Infrastruktur
- Mobilität
- Kultur im Stadtteil
- Sport und Bewegung

In den identifizierten Handlungsfeldern erfolgt eine zielgerichtete Analyse, die auch den Bedarf einer Erweiterung der gesellschaftlichen Infrastruktur aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstum in weiteren Handlungsfeldern berücksichtigt.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden dahingehende Bedarfe vor dem Hintergrund der im UG und Nahbereich (inkl. Innenstadt) bestehenden und geplanten Angebote und Strukturen, sowie dem absehbaren Bevölkerungswachstum mit Unterstützung der entsprechenden Fachämter erörtert und geprüft. Dem Handlungsfeld Mobilität kommt mit der zentralen Herausforderung der besseren Anbindung an bestehende und geplante Angebot des Innenstadtbereichs hier eine Schlüsselrolle zu. So ist die Erreichbarkeit und die Auslastung der

zahlreichen Angebote im Nahbereich des UG, in Bezug auf die genannten Handlungsfelder für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern, der Aufbau paralleler Strukturen zu vermeiden.

Weichen künftige Bevölkerungsprognosen für den Binnenhafen deutlich von den heutigen Annahmen ab, sind die Bedarfe erneut zu prüfen.

Parallel dazu sollen Maßnahmen in den als besonders relevant identifizierten Handlungsfeldern des UGs bestehenden Mängeln des Nahbereichs entgegenwirken. Das breite und weiter ausbaufähige Kultur-, Freizeit- und Sportangebot sowie die öffentlichen Räume des Binnenhafens bieten Potenziale, die es den Bewohnenden des Innenstadtbereichs zugänglich zu machen gilt. Mit dem Ziel des Zusammenwachsens von Innenstadt und Binnenhafen werden die Angebotsstrukturen abgestimmt und komplementiert.

Die RISE Querschnittsthemen

- Beteiligung und Aktivierung/ lokale Partnerschaften/ Vernetzung und
- Gender Mainstreaming/ Gleichstellung der Geschlechter,
- Sicherheit/ Kriminal- und Gewaltprävention,
- Image

werden in diesem Kapitel nicht im Einzelnen betrachtet, fließen jedoch in die Bewertung ein oder finden im Rahmen der strategischen Vorüberlegungen zur Verfahrens- und Prozessstruktur (Kap. E 2) weitere Beachtung.

Anhand einer **SWOT-Analyse** werden die relevanten Handlungsfelder auf Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken¹³⁶ untersucht. Diese werden im Kapitel C 1 jeweils tabellarisch gegenübergestellt und anschließend textlich beschrieben. Zugleich werden mögliche Handlungsbedarfe abgeleitet und die jeweiligen Probleme und Potenziale kartografisch verortet.

In der SWOT-Analyse werden zur Bewertung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken je Handlungsfeld die im Rahmen der Bestandsaufnahme gewonnenen Erkenntnisse herangezogen. Diese speisen sich neben der Grundlagenrecherche, der Auswertung vorhandener Dokumente und mehrfachen Ortsbegehungen aus den geführten Interviews mit Akteurinnen und Akteuren und Expertinnen und Experten vor Ort sowie mit den beteiligten Fachämtern. Ergänzend wurde am 15.12.2021 ein

verwaltungsinterner Workshop durchgeführt, in dem die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und die zentralen Herausforderungen und Chancen der Gebietsentwicklung mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Fachämter erörtert wurden. Der Workshop bildete die Grundlage der Bewertung und zielte auf die Ermittlung eines strategischen Handlungsrahmens für die Gebietsentwicklung. Das am 26.01.22 durchgeführte „Quartiersgespräch - Entwicklung im Binnenhafen“ als Bürgerdialog unter Teilnahme von 124 Anwohnenden, Gewerbetreibenden und sonstigen Interessierten lieferte weitere wichtige Erkenntnisse für die Bewertung und die Ausrichtung der geplanten Gebietsentwicklung.

Im Kapitel C2 werden die **Akteursstrukturen** im UG dargestellt. Im Kapitel C3 werden die **Analyseergebnisse** zusammengeführt.

¹³⁶ SWOT steht als Abkürzung für die englischen Begriffe: Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)

C 1 Schlussfolgerungen der Bestandsaufnahme: Probleme und Potenziale in den relevanten Handlungsfeldern

Handlungsfeld 1: Städtebauliche Strukturen

Stärken

- Attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld mit **maritimem Flair**
- Hohe **Zentralität**
- **Gelungene Mischung aus alten und neuen Strukturen**
- Zahlreiche **abgeschlossene Sanierungsmaßnahmen**
- Bewusstsein und großer Wissensschatz über den **baukulturellen Wert** des Ortes
- **Bestehende Entwicklungskonzepte** (Rahmenkonzept, etc.)-
- **In Teilbereichen zeitgemäßes Planrecht**
- Hochwertige und besondere „**Wasserlagen**“
- Hohe **Entwicklungsdynamik mit gesamtstädtischer Bedeutung**

Schwächen

- Isolierte Lage durch **städtebauliche und naturräumliche Barrieren**
- **Lärm- und Schadstoffimmissionen**
- räumlich **fragmentiertes Nebeneinander** baulicher Strukturen
- Innere räumliche **Fragmentierung** durch Wasserflächen
- Meist **geringe vertikale Nutzungsmischung**
- Mehrere **brachliegende Flächen** in attraktiver Lage

Chancen

- Große **Flächenpotenziale für weitere städtebauliche Entwicklungen** (Östlicher Binnenhafen)
- **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme** gem. BauGB
- **Langfristiges Entwicklungspotenzial** im Bereich Harburger Seehäfen
- **Kommunale Flächenpotenziale** mit unterschiedlicher funktionaler Eignung und gewisser Flexibilität
- Stärkung der **Achse Schloßmühlendamm/ Harburger Schloßstraße**
- Zukünftige bauliche Entwicklung **fördert Zusammenwachsen** des räumlich fragmentierten Stadtraums
- **Hohes öffentliches Interesse** an einer qualitätsvollen Entwicklung
- **Engagierte Bevölkerungsgruppen**
- **Bestehende Beteiligungsstrukturen**

Risiken

- **Überformung des Gebietscharakters** durch Neubauentwicklung
- **Verfall historisch wertvoller Bausubstanz**
- Flächen mit **Entwicklungsverzug** im östlichen Binnenhafen
- **Deicherhöhung** gefährdet Standorte von Traditionsbetrieben
- **Nutzungskonflikte** (Wohnen vs. störendes Gewerbe)
- **Zunahme der Wärmebelastung**

Stärken

Der Harburger Binnenhafen bietet ein **attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld mit maritimem Flair** und einer **hohen Zentralität** in Bezug auf die Harburger Innenstadt, den Harburger Bahnhof sowie die Naherholungsbereiche in Neuland. Die **gelingende Mischung aus alten und neuen Strukturen**, erhaltener historischer Bausubstanz, der unmittelbaren Lage am Wasser und dem tideunabhängigen Hafen mit Liegeplätzen für verschiedene Schiffe und Boote formen einen authentischen Charakter. Für diese zentrale Stärke besteht eine hohe Sensibilität und stetig wachsendes Bewusstsein seitens der involvierten Akteurinnen und Akteure. Dem städtebaulichen Denkmalwert wurde mit den **abgeschlossenen Sanierungsmaßnahmen** umfangreich Rechnung getragen. Entstanden ist das größte Harburger Ensemble mit geschützten Bauwerken, Kaimauern, Trockendocks, Kränen, Schiffen, Pflasterungen, etc. am Ort des Siedlungsursprungs von Harburg.

Dem Wandel vom industriell geprägten und räumlich isolierten Hafengebiet zu zeitgemäßen und mischgenutzten Wohn- und Arbeitsquartieren liegen **umfangreiche Entwicklungskonzepte** zu Grunde. Die Schaffung **zeitgemäßen Planungsrechts** (Bebauungspläne, FNP) geht einher mit informellen Planwerken (Rahmenkonzept, Liegeplatzkonzept, Rahmenplanung Innenstadt Harburg 2040, etc.), die ein gemeinsames Ziel verfolgen und den sukzessiven Wandel mit der Bereitschaft zur Anpassung an neue Herausforderungen und Bedarfe steuern. Für die Teile des UG, die sich in den VU befinden, wird durch die Erarbeitung des städtebaulich landschaftsplanerischen Rahmenplans die Entwicklung gesteuert. Der Komplexität des Gesamtvorhabens wird so mit einer Kombination planerischer Instrumente begegnet, in die sich die geplante Städtebaufördermaßnahme einreicht.

Die räumlichen und strukturellen Besonderheiten des Binnenhafens mit seinen überdurchschnittlich **attraktiven Wasserlagen** haben eine **hohe Entwicklungsdynamik** mit gesamtstädtischer Bedeutung entfaltet, die den übergeordneten Perspektiven¹³⁷ der Hamburger Stadtentwicklung folgt. Im Binnenhafen ist es gelungen, bedeutende Hafennutzungen zu halten und gleichzeitig arbeitsplatzintensive, wissensbasierte und innovative Nutzungen in ein spannendes Umfeld zu integrieren.

Schwächen

Die stadträumlich isolierte Lage ist der Vielzahl **städtebaulicher und naturräumlicher Barrieren** geschuldet. Sie trennen den Stadtraum des Binnenhafens von den funktional sehr andersartigen angrenzenden Stadträumen (Innenstadt, Harburger Seehäfen, Neuland, Wilhelmsburg). Von den überregionalen Straßen- und Schienensträngen gehen zudem erhebliche **Lärm- und Schadstoffemissionen** aus. Dazu kommen die angrenzenden, emittierende Industrie- und Hafennutzungen, ein sog. Störfallbetrieb und eine das Gebiet querende Hochspannungsleitung, die die Wohn- und Arbeitsqualität beeinträchtigen und die wohnbauliche Entwicklung einschränkt.

Die sukzessive Ergänzung neuer Nutzungen in dem industriell geprägten Hafen hat in vielen Bereichen zu einem funktionalen, gestalterischen und räumlich **fragmentierten Nebeneinander** baulicher Strukturen geführt. Eine **vertikale Nutzungsmischung** besteht lediglich im nördlichen Bereich des Quartiers Harburger Brücken. Während die geplanten Bauvorhaben ein stärkeres stadträumliches „Zusammenwachsen“ fokussieren, wirken andernorts Erschließungsanlagen und Wasserflächen der stadträumlichen Kontinuität entgegen. In z. T. hochattraktiven Lagen liegen zudem **mehrere Flächen brach**, die bauzaugesäumt das Stadtbild und Hafenerlebnis einschränken und deren zumindest temporäre Nutzbarmachung seitens der Bewohnerschaft auf hohes Interesse stößt. Zugleich wird die „Entlegenheit“ mitten in der Stadt und der „raue Charakter“ in Teilen der Bewohnerschaft als einzigartige Qualität des Binnenhafens gesehen.

¹³⁷ „Perspektiven der Stadtentwicklung – grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser“, Hamburger Magistralen

Chancen

Der Binnenhafen verfügt über diverse Flächenpotenziale für die weitere städtebauliche Entwicklung, Konversion und Neuordnung zu Wohn-, Gewerbe-, Frei- und Erholungsflächen. **Große Potenzialflächen** in Privatbesitz liegen v. a. im östlichen Binnenhafen (ehem. New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, Neuländer Quarree, ehem. Harburg-Freudenberger). Die aktuell laufenden VU für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme umfassen auch diese Flächen. Eine **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB** würde die Chance bieten, die geplanten Einzelvorhaben und Infrastrukturmaßnahmen unter Mitwirkung der Betroffenen, konzeptionell geschlossen und zügig umsetzen zu können. Planerisches Ziel des VU-Prozesses ist eine zukunftsfähige und zügige Entwicklung des Bereichs. Ein **langfristiges Entwicklungspotenzial** bieten zudem die Flächen der Harburger Seehäfen westlich des UG.

Zudem gibt es **kommunale Flächen mit unterschiedlicher funktionaler Eignung** und einer gewissen Flexibilität hinsichtlich der Nutzungsperspektiven und des Entwicklungshorizonts. Dies betrifft

- Flächen städtischer Eigenbetriebe,
- verpachtete Flächen,
- das Liegeplatzpotenzial auf den Wasserflächen und
- die ausgedehnten Grünräume der Pionierinsel.

Diese Flächen eröffnen langfristige Steuerungsmöglichkeiten, die angestrebte Nutzungsmischung unter Erhalt des hafentypischen Gewerbes mit neuen Nutzungen zu ergänzen und bei Bedarf auf eine städtebauliche Neuordnung hinzuwirken.

Neben diesen Flächenpotenzialen gibt es mehrere z. T. historisch wertvolle Gebäude und bauliche Strukturen, die grundsätzlich für **neue Nutzungen geeignet** erscheinen und den **gewünschten Kontrast zu Neubauten bilden**. Dabei kann der **temporären, kreativen und niedrigschwelligen** Nutzung von aus der Nutzung gefallenen Bauwerken und Flächen eine wichtige Funktion zukommen. Eine solche Nutzungsintensivierung fördert zudem das Zusammenwachsen des Stadtraums und bietet Möglichkeiten für neue Nachbarschaften und Interaktionsmöglichkeiten. Dies wird unterstützt durch die baulichen Entwicklungsplanungen, die der räumlichen Fragmentierung entgegenwirken. Dazu würde auch die städtebauliche und freiraumplanerische **Stärkung der historischen Achse** in Verlängerung der Harburger Schloßstraße zum Schloßmühlendamm beitragen.

Dabei sollte die Chance ergriffen werden, das **hohe öffentliche Interesse** und die **engagierten Bevölkerungsgruppen mit bestehenden Beteiligungsstrukturen** weiterhin an einer qualitätsvollen Entwicklung des Binnenhafens teilhaben zu lassen und im Sinne einer zeitgemäßen Bau- und Planungskultur zu involvieren.

Risiken

Ein insbesondere seitens lokaler Akteure häufig geäußertes Risiko besteht in der Überformung des Gebietscharakters durch eine weitere Neubauentwicklung. Dem Verlust des „Menschlichen Maßstabs“, einer allmählichen Überprägung des maritimen Hafencharakters sowie dem Verlust der Wirkung der Wasserflächen durch weitere bauliche Verdichtung gilt es durch behutsame Planung zu begegnen.

Auf der anderen Seite ist der weitere **Verfall historisch wertvoller Bausubstanz** z. T. auch der Komplexität baulicher Rahmenbedingungen und planerischer Zwangspunkte (Emissionen, Altlasten, Baugrund, etc.) geschuldet. Die ungeklärten Entwicklungsabsichten und der **Entwicklungsverzug im östlichen Binnenhafen** stellen sich als Risiko für eine dem Ort angemessene Entwicklung dar, auf den Stadtplanung und Denkmalpflege strategisch und operativ reagieren müssen. Dies gilt neben den großflächigen Entwicklungen im östlichen Binnenhafen auch für weitere charakterprägende Bauwerke und bauliche Strukturen wie die Hilke Likörfabrik.

Andernorts gefährdet die **Deicherhöhung** Standorte von Traditionsbetrieben. Der Hochwasserschutz dient als übergeordneter Belang der Risikoabwehr und bedarf einer intensiven Kommunikation zwischen den in die Planung involvierten Behörden und den Planungsbetroffenen. Im Rahmen der weiteren Entwicklungen rund um die Schlossinsel und im östlichen Binnenhafen gilt es sorgfältig zwischen Wandel und Authentizität abzuwägen. In der Abwägung ist auch das Risiko zunehmender **Nutzungskonflikte** zwischen Wohnen, Verkehr und störendem Gewerbe zu beachten.

Durch die weitere bauliche Verdichtung besteht zudem das Risiko einer weiteren **Zunahme der Wärmebelastung** in den Sommermonaten, die die Wohn- und Arbeitsqualität beeinträchtigt.



Stärken

- vielfältige, **anspruchsvolle Wohnungsbauprojekte**
- **Attraktive Wohnlagen** in Wassernähe
- In Teilbereichen **anspruchsvolle Architektur** mit zeitgemäßen Wohnungsgrundrissen und modernen Standards
- **Durchmischung** aus freifinanzierten Mietwohnungen, gefördertem Wohnraum (wenn auch unterdurchschnittlicher Anteil) und Eigentumswohnungen
- **Sonderwohnformen** für Studierende, Seniorinnen und Senioren sowie zwei Wohnprojekte für Menschen mit Behinderung
- Überwiegend **barrierefreier Wohnraum**
- **Bauprojekte der jüngeren Vergangenheit** stärken Vielfalt des Wohnungsangebots und die soziale Mischung
- **Erfolgte Sanierung, Umwidmung oder Modernisierung** von Bestandwohnung

Schwächen

- Anteil **geförderter Wohnungen unterdurchschnittlich**
- **große Konkurrenz** um neu in den **lokalen Wohnungsmarkt** eingebrachte Wohneinheiten
- **Keine gemeinwohlorientierten Wohnungsmarktakeure**
- **Erschwerte Entwicklung** günstiger Wohnungsangebote
- Mehrere Wohnungen mit **hoher Emissionsbelastung** und niedrigen Ausstattungs- und Energiestandards (Bestand) -
- **geringer Handlungsspielraum** zur Schaffung von preiswertem Wohnraum.

Chancen

- Ausweisung **weiterer Wohnbauflächen** vorgesehen
- Chance zur Schaffung **mischgenutzter Quartiere** im Geschosswohnungsbau
- Chance zur Schaffung von **gefördertem Wohnraum** und sozialer Mischung
- **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme** gem. BauGB im östlichen Binnenhafen (Vorbereitende Untersuchung in Durchführung)
- Erschließung weiterer **Wohnungsbaupotenziale** durch Umwidmung von Gewerbeflächen

Risiken

- lokale Wohnungsangebot aufgrund der **geringen Verfügbarkeit** wenig flexibel
- **hohe Emissionsbelastung potenzieller Wohnbauflächen**
- **hoher ökonomischer Druck versus sozialverträgliche Modernisierung im Wohnungsbestand**

Stärken

Der Harburger Binnenhafen bildet seit mehreren Jahren einen räumlichen Schwerpunkt des Harburger Wohnungsbauprogramms. Auf dem Weg zu einem mischgenutzten Quartier wurden in den vergangenen zehn Jahren **vielfältige, anspruchsvolle Wohnungsbauprojekte** realisiert. Durch Flächenkonversion wurden im Bezirk so zahlreiche **attraktive Wohnlagen in Wassernähe** erschlossen.

Im Umgriff des Binnenhafens bilden mehrere Einzelvorhaben städtebaulich häufig Kleinstquartiere (Schlossinsel, Brückenquartier, Wohnen am Kaufhauskanal) mit **anspruchsvoller Architektursprache, zeitgemäßen Wohnungsgrundrissen und modernen Standards**. Insgesamt ist eine **Durchmischung aus freifinanzierten Mietwohnungen, gefördertem Wohnraum** (wenn auch unterdurchschnittlich stark ausgeprägt) **und Eigentumswohnungen** gelungen, die sich auch innerhalb dieser Quartiere wieder spiegelt. Im Quartier Harburger Brücken wurden auch **Sonderwohnformen etwa für Studierende,**

Seniorinnen und Senioren sowie zwei Wohnprojekte für Menschen mit Behinderung realisiert. Der überwiegende Teil der neu errichteten Wohneinheiten im Binnenhafen ist **barrierefrei** gestaltet.

Die Bauprojekte der jüngeren Vergangenheit und die potenziellen **rund 1.000 WE des Wohnungsbauprogramms stärken die Vielfalt des Wohnungsangebots** und haben bereits durch den Zuzug junger Familien mit Kindern zu einer **stärkeren sozialen Mischung** beigetragen. Der Wohnungsbestand im UG wird sich mit den geplanten Vorhaben gegenüber heute 1.134 Wohnungen nahezu verdoppeln.

Neben dem Wohnungsneubau hat die Entwicklungsdynamik im Binnenhafen auch die **Sanierung, Umwidmung oder Modernisierung von Bestandwohnung** befördert. Darunter auch mehrere Wohneinheiten in stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Gebäuden.

Schwächen

Trotz einer zuletzt gestiegenen **Anzahl öffentlich geförderter Wohnungen und einer Erhöhung im Rahmen der geplanten Wohnungsbauvorhaben**, ist der **Anteil des öffentlich geförderten Wohnraums** mit knapp 14% und mit Blick auf den hohen Anteil von Neubauwohnungen **weiterhin unterdurchschnittlich**. Von einer signifikanten Erhöhung dieser Quote ist auch mit Blick auf die im Wohnungsbauprogramm genannten Flächen nicht auszugehen.

Es gibt im Binnenhafen einen **geringen Anteil an Bestandswohnungen älteren Baujahrs**, mit einem entsprechend geringeren Mietpreisniveau. Auch die im Binnenhafen angebotenen Studierendenapartments sind dem höherpreisigen Segment zuzuordnen. Daneben ist der Binnenhafen beliebter Wohnstandort, woraus eine **große Konkurrenz um neu in den lokalen Wohnungsmarkt eingebrachte Wohneinheiten** resultiert.

Die sukzessive Transformation des von umfassenden infrastrukturellen und planungsrechtlichen Herausforderungen geprägten Raums geht mit komplexen Planungsabläufen einher. Das damit verbundene finanzielle Risiko zur Umsetzung baulicher Projekte stellt sich zunehmend als Hürde für **gemeinwohlorientierte Wohnungsmarktakeure** wie Genossenschaften, Baugemeinschaften und -gruppen dar. Letztere verfügen im Binnenhafen bislang weder über Wohnungsbestände noch über Flächenpotenziale. Auch das **hohe Wertsteigerungspotenzial** erschwert die **Entwicklung von günstigen Wohnungsangeboten**.

Entlang der Straße Karnapp befinden sich im südlichen Teil des UGs rund 30 Wohneinheiten in historischer Blockrandbebauung, die einer **hohen Emissionsbelastung** ausgesetzt sind. Es ist davon auszugehen, dass **mehrere Wohnungen niedrige Ausstattungs- und Energiestandards** aufweisen.

Im Kontext der heutigen Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeit im Binnenhafen, dem angestrebten Erhalt hafentypischer Nutzungen sowie den genehmigungsrechtlichen Einschränkungen besteht heute ein **geringer Handlungsspielraum zur Schaffung von preiswertem Wohnraum**.

Chancen

Im Binnenhafen ist auf z.T. großflächigen Arealen die **Ausweisung weiterer Wohnbauflächen möglich**. Sie eröffnen im östlichen Binnenhafen die **Chance zur Schaffung mischgenutzter Quartiere im Geschosswohnungsbau**. Mit den im Wohnungsbauprogramm

anvisierten 740 Wohneinheiten besteht die Chance, zusätzlichen geförderten Wohnraum zu schaffen.

(Auch) In den zentralen Bereichen wird durch Konversion ein Potenzial für rund 150 WE im Geschosswohnungsbau gesehen, die die soziale Mischung im UG stärkt. **Geförderten Wohnraum** wird hier das geplante Projekt „Ankerplatz“ für Menschen mit Assistenzbedarf sowie anteilig das im Bau befindliche Studierendenwohnheim in der Theodor-Yorck-Straße bieten.

Trotz erschwelter Rahmenbedingungen besteht die Chance zur **Erschließung weitere Wohnungsbau-potenziale durch Umwidmung von heute gewerblich genutzten Flächen** (Harburg Freudenberger, Hafenbezirk, etc.).

Im insgesamt angespannten Wohnungsmarkt ist durch die Neuausweisungen von Wohnbauflächen insbesondere im westlichen und südlichen Harburger Stadtgebiet auf eine Entlastungswirkung im Binnenhafen zu hoffen.

Risiken

Mit Bezug auf die bestehende Bewohnerschaft stellt sich das **lokale Wohnungsangebot im UG aufgrund der geringen Verfügbarkeit als wenig flexibel** dar. Den Wohnungsneubau gilt es daher auch an die absehbaren Bedarfe (Familienzuwachs) vor Ort anzupassen und mit entsprechenden Konzepten (z.B. Variowohnungen) zu reagieren.

Dem Wohnen in genossenschaftlichen Wohnformen, Baugemeinschaften, Baugruppen oder Mehrgenerationenwohnen wurde bislang nicht Rechnung getragen.

Ein weiteres Risiko stellt die **hohe Emissionsbelastung einiger potenzieller Wohnbauflächen** dar. Insbesondere im östlichen Binnenhafen eignen sich gegenwärtig mindergenutzte Flächen nur bedingt für eine Wohnnutzung bzw. ist die Herstellung gesunder Wohnverhältnisse nur mit zusätzlichen kostenintensiven Maßnahmen (Immissionsschutz etc.) verbunden.

Der äußerliche Zustand einiger Bestandsimmobilien entlang der Straße Karnapp lässt auf einen Modernisierungstau schließen. Die **Modernisierung ist sozialverträglich zu gestalten**, um den Bestandsbewohnenden eine weitere Wohnperspektive im Binnenhafen zu geben und den Anteil potenziell günstigerer Bestandswohnungen nicht weiter zu reduzieren.

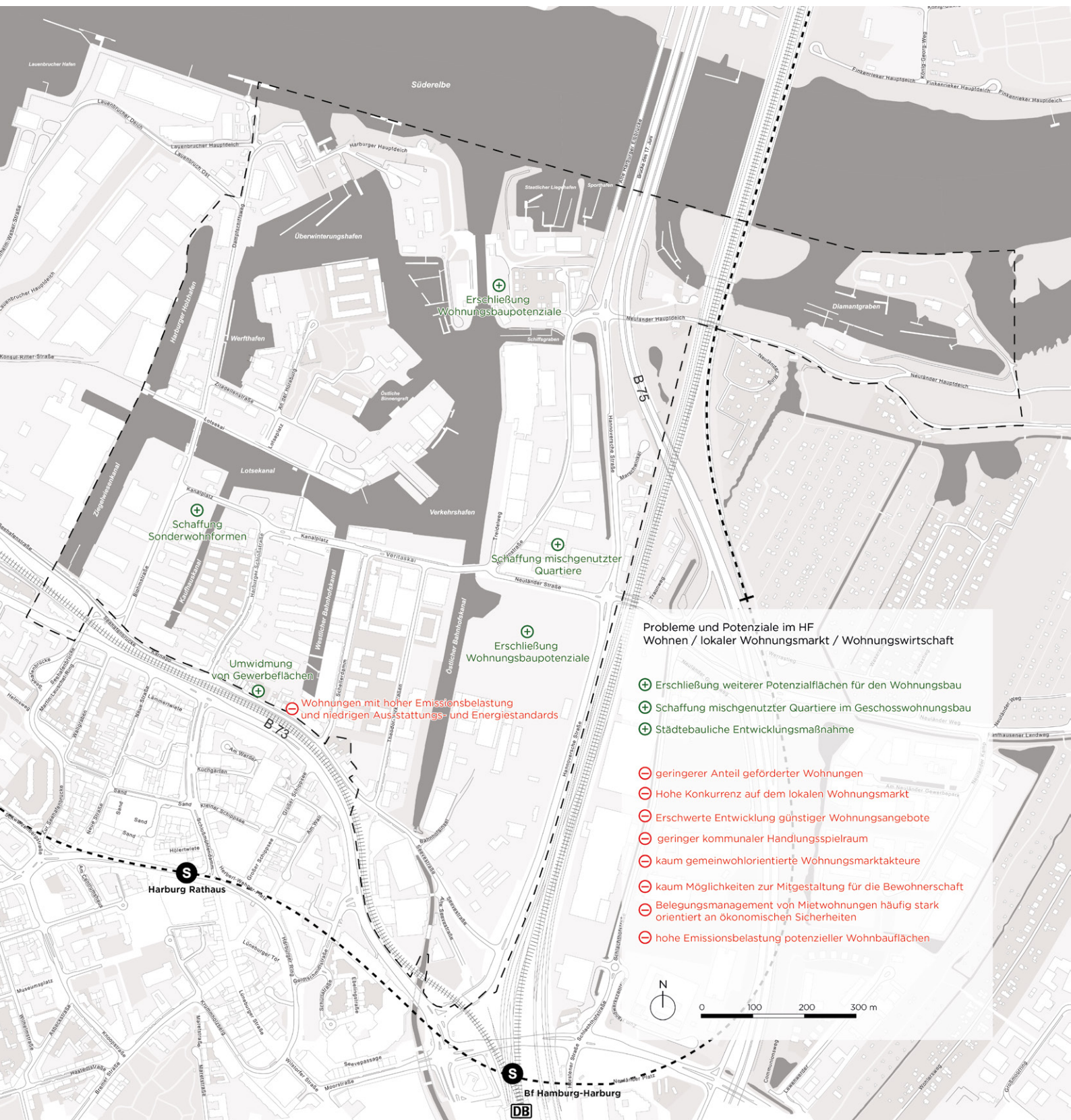


Abb.63: Übersicht Probleme und Potenziale im Handlungsfeld Wohnen / lokaler Wohnungsmarkt / Wohnungswirtschaft

Handlungsfeld 3: Wohnumfeld / öffentlicher Raum

Stärken

- **Vielfalt des Freiraums** mit meist **hohem Nutzwert**
- **Diversität und Dynamik des Umfelds**
- **Multifunktionalität und Beispielbarkeit** des öffentlichen Raums
- Funktion als **Wegebeziehung**
- **Veranstaltungen** auf dem Kanalplatz
- **Sichtbarkeit der Historie** (Schiffe, Kräne, Gebäude, Plätze, Bäume, etc.)
- Öffentlicher Raum als **Bindeglied** zwischen Neu und Alt
- **Gefühl der Weite** trotz hoher Dichte, Ausgleich zur baulichen Dichte der Innenstadt
- **Nutzungsvielfalt** des öffentlichen Raums

Schwächen

- Fehlen wichtiger **Lückenschlüsse in komplexen räumlichen Situationen**
- **Teilweise eingeschränkte Durchgängig- bzw. Durchlässigkeit**
- Straßenräume z. T. **stark verkehrsbelastet**
- Starke **Emissionsbelastung**
- **Starke tages- und jahreszeitliche Schwankungen** in der Nutzung des öffentlichen Raums
- Zeitweise niedriges **subjektives Sicherheitsempfinden (Angsträume)**
- **Geringer Anteil von privatem Grün und Rückzugsorten im Wohnumfeld**
- **Gestaltungsmängel im halböffentlichen Raum**
- Defizit an **generationsübergreifenden Begegnungsräumen**

Chancen

- Flächen für **temporäre Nutzungen und Umgestaltung** zu höherwertigen öffentlichen Räumen
- Erhöhung der **Zugänglichkeit der Wasserflächen und Inszenierung spannender Blickbeziehungen**
- **Wasserflächen** mit hohem Nutzwert und als **Flächenpotenzial für Liegeplätze**
- Steigende **Nutzungsfrequenz und Sicherheitsempfinden**
- **Hohes öffentliches Interesse** an Entwicklung und Gestaltung öffentlicher Räume
- **Bürgerschaftliches und unternehmerische Engagement**
- **Programmatische Inwertsetzung**

Risiken

- **Risiko der zunehmenden baulichen Dichte** durch starken Entwicklungs- und Inwertsetzungsdruck
- **Nutzungskonkurrenzen** auf den Wasserflächen
- **Verlust etablierter Freiflächen für (Groß-) Veranstaltungen**
- **Vielzahl gleichwertiger, unbelebter Räume und Wege**
- Geringes **subjektives Sicherheitsempfinden** und temporär geringe soziale Kontrolle
- **Geringes Verantwortungsbewusstsein** für die Gestaltung des halböffentlichen Wohnumfelds
- **Potenzielle Nutzungskonflikte**

Stärken

Das UG bietet heute eine hohe **Vielfalt an Freiräumen** mit sehr verschiedenartigem Charakter, die überwiegend einen **hohen Nutzwert** aufweisen. Diese **Diversität** aus klassischen Parkanlagen, urbanen Plätzen und Straßenräumen, Kaianlagen, Brachen, (ökologischen) Nischen, Überflutungsflächen und Wasserflächen sowie die hohe Nutzungsdynamik lassen die öffentlichen Räume nie monoton oder beliebig wirken. Schon heute sind zahlreiche öffentliche Räume **multifunktional genutzt** und gestaltet. Sie sind Teil von attraktiven Wegenetzen, bieten Raum für Bespielung und Veranstaltungen (insbesondere Kanalplatz), integrieren Retentionsflächen und inszenieren bewusst den historischen Wert durch die Sichtbarkeit von Schiffen, Kränen und ortsbildprägenden Gebäuden. Der öffentliche Raum fungiert dabei auch als wichtiges Bindeglied zwischen Alt und Neu. Als herausragendes Beispiel ist das Freiraumgefüge Gebrüder-Cohen-Park, Lotse- und Kanalplatzes zu nennen.

Dem authentischen Charakter des historischen Hafens wird durch den Blick auf das Unfertige und die Dynamiken am und auf dem Wasser Rechnung getragen. Die meist öffentlich zugänglichen Uferbereiche gewähren trotz hoher baulicher Dichte ein **Gefühl der Weite** durch den Wirkraum der Wasserflächen und offerieren einen „Ausgleich“ zur dichten Innenstadt. Dem öffentlichen Raum kommt so eine (übergeordnete) Naherholungsfunktion zu, die sich in der bestehenden Nutzungsvielfalt zeigt (Flanieren, Verweilen, Beobachten, Lernen, Pausieren, Sport treiben, etc.).

Schwächen

Insgesamt ist die Vernetzung der öffentlichen Räume in Teilen noch verbesserungswürdig und es **fehlen wichtige Lückenschlüsse** insbesondere in komplexen räumlichen Situationen. Dies gilt besonders an den Übergängen verschiedener Freiraumtypen sowie in der Durchlässigkeit zur Innenstadt und nach Neuland. Die geplanten neuen Querungsmöglichkeiten, wie der Fuß- und Radverkehrstunnel in Verlängerung der Harburger Schloßstraße sowie die Anbindung des Bahnhofsbereichs entlang der Seeve finden heute noch keine Entsprechung in der gesamtstädtischen Freiraumstrategie der Stadt Hamburg (Grünes Netz).

Einige öffentliche Räume sind zudem zeitweise durch **Verkehrs- und Baulärm** sowie **Gewerbe- und Hafenemissionen belastet**. Außerhalb der regulären Arbeitszeiten und an den Wochenenden wird der öffentliche Raum häufig als unbelebt wahrgenommen und unterliegt heute noch starken tages- und jahreszeitlichen Schwankungen in der Nutzungsintensität. Insbesondere in den Abendstunden wird so ein gemindertes **subjektives Sicherheitsempfinden (Angsträume)** befördert, das in Bereichen mit **geringer sozialer Kontrolle** wie z. B. den Übergängen zur Innenstadt und zum Bahnhof besonders ausgeprägt ist. Andernorts, etwa im nördlichen Binnenhafen, mindert eine unzureichende Beleuchtung das Sicherheitsempfinden zusätzlich.

Infolge der hohen baulichen Dichte weisen die Wohnquartiere im Binnenhafen einen **geringen Anteil privater Grünflächen und Rückzugsorte im Wohnumfeld** auf. Daraus kann ein Bedarf an einer hohen Aufenthaltsqualität sowie der Teilhabe an der Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Freiraums gefolgert werden. Die eingeschränkte Gestalt- und Aufenthaltsqualität, bspw. im Quartier Harburger Brücken (s. B1.2.3) lassen dahingehend Handlungsbedarf erkennen.

Außerdem besteht im UG ein Defizit an generationsübergreifenden Begegnungsräumen. Die bestehenden Sportangebote, Spielplätze, Wiesenflächen, gastronomische und kulturelle Angebote liegen heute zumeist räumlich voneinander isoliert. Sie fördern so im Alltag keine Begegnungen der unterschiedlichen Nutzenden des Stadtraums.

Chancen

Mehrere öffentliche Räume und Entwicklungsflächen bieten Potenziale für **temporäre Nutzungen** und eine **Umgestaltung zu höherwertigen öffentlichen Räumen**. Beispielsweise ist die Nutzung und Gestaltung der Uferbereiche am Treidelweg und entlang des Dampfschiffswegs sowie die geplante Erweiterung des Gebrüder-Cohen-Parks unter Integration eines historischen Türmchens zu nennen. Sie bieten die Chance, die **Zugänglichkeit der Wasserflächen** weiter auszuweiten und **zusätzliche spannende Blickbeziehungen** zu inszenieren.

Durch die zugänglichen Uferzonen im Binnenhafen entfaltet sich zudem ein **hoher Nutzwert der tideunabhängigen Wasserflächen**. Diese erweitern den öffentlichen Raum und bieten neben Freizeitnutzungen auf dem Wasser ein ergänzendes und strategisch einsetzbares **Flächenpotenzial von Liegeplätzen**. Das Vorhandensein und die Nutzung der Liegeplätze steigert zudem die Auslastung von Werftanlagen, erhöht die soziale Kontrolle und fördert die Kriminalitätsprävention auch in den abgelegeneren Bereichen des Binnenhafens.

Die Aufwertung von Grünverbindungen durch niedrigschwellige Sport- und Bewegungs- sowie gastronomische und kulturelle Angebote, Sitz- und Spielelemente, etc. **erhöht die Nutzungsfrequenz** und damit **das Sicherheitsempfinden**. Die Idee eines Rundwegs (s. Handlungsfeld Sport und Bewegung) knüpft an diese Strategie an.

Das hohe öffentliche Interesse an der Entwicklung und Gestaltung öffentlicher Räume sowie das **bürgerschaftliche und unternehmerische Engagement** mit dem Wunsch nach Mitgestaltung und (temporärer) Bespielung im Freiraum bietet die Chance den öffentlichen Raum etwa durch Märkte, Events, Sportaktionen, Urban Gardening etc. zusätzlich zu beleben. Eine solche **programmatische Inwertsetzung** sollte die prägenden Themen des „Lebens und Arbeitens am Wasser“ und der Erlebarmachung der Transformation des Binnenhafens integrieren. Die bisherige Sichtbarkeit und Inszenierung historischer und hafentypischer Elemente (Waggons, Kräne, Schiffe, etc.) kann auch aus Sicht des Museumshafen Harburg e. V. stärker in den öffentlichen Raum erweitert werden. Als „bewegliches Mobiliar“ (Anker, Seile, Maschinenteile, Dalben, etc.) können diese auch temporär Brachflächen prägen.

Risiken

Mehrere lokale Akteurinnen und Akteure¹³⁸ sehen die **zunehmenden baulichen Dichte** und die **Veränderung von besonderen Orten** infolge des starken Entwicklungs- und Inwertsetzungsdrucks in der Flächenentwicklung kritisch. Daneben ist auch dem **Verlust etablierter Freiflächen für (Groß-) Veranstaltungen** kommunikativ und konzeptionell zu begegnen. Risiken in der Weiterentwicklung des Binnenhafens sind drohende **Nutzungskonkurrenzen** auf den Wasserflächen zwischen Freizeitnutzungen und gewerblichen Betrieben.

In der Ausgestaltung des Freiraum- und Wegenetzes besteht das Risiko, dass eine **Vielzahl gleichwertiger Wege und Querungen** dem Ziel zentraler und belebter Verbindungen entgegenstehen kann. Für ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden kann so gerade in den Randzeiten eine entsprechende Nutzungsintensität und damit die notwendige soziale Kontrolle fehlen.

Durch die hohe Qualität der geschaffenen öffentlichen Räume besteht die Gefahr, dass der Gestaltung und Pflege des halböffentlichen, den Wohnungsbauprojekten zugeordneten Wohnumfelds eine geringere Aufmerksamkeit zukommt. Diese potenziell geschützteren Ruckzugsräume stellen insbesondere für Bewohnende mit geringerem Bewegungsradius einen wichtigen Ausgleich zu den repräsentativen öffentlichen Räumen und den wenig geschützten Freiräumen im zentralen Binnenhafenbereich dar.

Insgesamt ist weiterhin Rücksicht auf **potenzielle Nutzungskonflikte** zwischen verschiedenen Gruppen zu nehmen. Dies gilt insbesondere im Rahmen der Nutzungsintensivierung durch neue Bewohnende, Studierende, Beschäftigte und Freizeitaktive sowie einer zunehmenden Frequentierung des Stadtteils durch Besuchende und Touristen.

¹³⁸ Vgl. Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Digitales Quartiersgespräch zur Entwicklung des
Binnenhafens im Rahmen der Problem- und Potentialanalyse Binnenhafen / Neuland-Nordwest am 26.01.2022

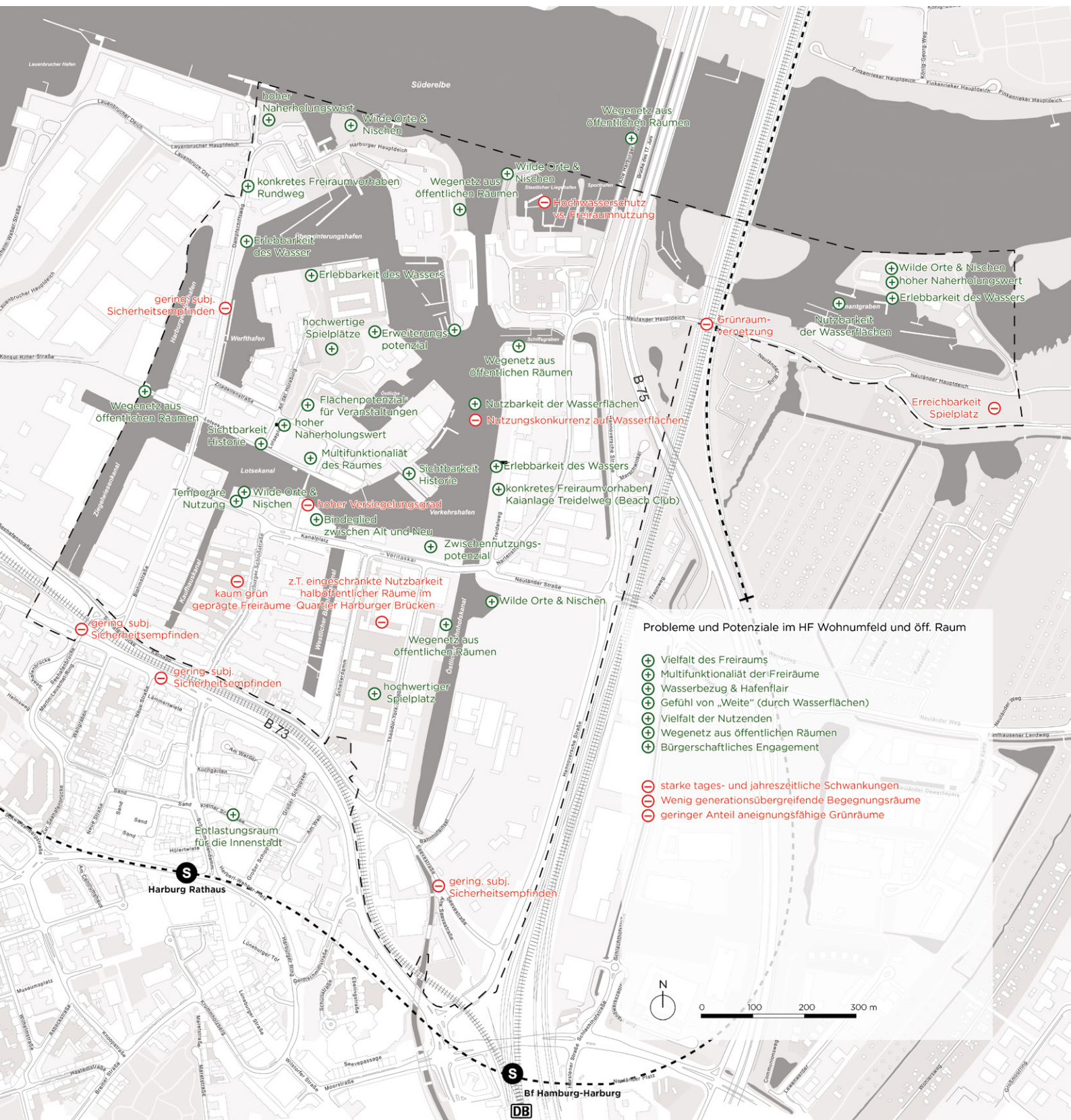


Abb. 64: Übersicht Probleme und Potenziale im Handlungsfeld Wohnumfeld und Öffentlicher Raum

Stärken

- Konversion und **Stadt der kurzen Wege**
- Viele Gebäude mit **zeitgemäßer Anlagentechnik und niedrigem Energieverbrauch**
- **Bereits sanierte Denkmäler mit zeitgemäßer Anlagentechnik**
- Hohe Anzahl von **Gründächern** im Wohnungsneubau
- Bestehendes **BHKW und Wärmenetz**
- Integration von **Maßnahmen der blau-grünen Infrastruktur** in den Grünzügen Harburger Brücken
- Bestehende **geschützte Biotope**
- Vorhandensein von „**wilden Orten**“ und (**ökologischen**) **Nischen**
- **Teil der Landschaftsachsen** im Landschaftsprogramm und des Grünen Netzes
- **Wasserflächen mit Kühlwirkung**

Schwächen

- **Unterdurchschnittlicher Anteil** zugänglicher Grün- und Freiflächen (ohne Wasserflächen)
- Abgelegenheit grünger Freiräume in Neuland
- hohe **Flächenversiegelung** und **geringer Freiflächenanteil** führen zu **hohem Regenwasserabfluss**
- **Geringes Versickerungspotenzial**
- **Stadtklimatische Belastung und Hitzeinseln** (Albedo-Effekt)
- Bislang **wenige Maßnahmen zur Steigerung der Biodiversität**
- Teilweise auch **künftig hoher Nutzwärmebedarf**
- **Fehlende Energie-Masterplanung** an der sich projektbezogene Energiekonzepte orientieren können
- Räumliche Fragmentierung der Nutzwärmebedarfe und heterogene Eigentumsstruktur **mindert Potenzial zentraler Versorgungssysteme**

Chancen

- Mit „**Klima – Harburg handelt**“ ist ein bezirkliches Klimaschutzkonzept vorhanden
- Einsatz **Energetischer Quartierskonzepte** (KfW-Förderprogramm Nr. 432)
- **Erweiterungspotenzial** bestehender Wärmenetze
- **Gemeinsame Energiefachplanung zur Etablierung neuer Wärmeversorgungssysteme** im östlichen Binnenhafen
- **Energiepotenziale** in der Umgebung
- **Dachflächenpotenziale** für solartechnische Nutzung
- **Technologieaffine Unternehmen**
- **Versickerungspotenzial** im Östlichen Binnenhafen
- **Regenwassersensible Straßen- und Freiraumgestaltung**, Entsiegelung von Flächen
- **Integration blau-grüner Infrastruktur** in die Freiraumplanung (RISA)
- **Steigerung der Biodiversität**, Schutz und Schaffung ökologischer **Rückzugsorte**
- **Erhöhung der Hochwasserschutzbauwerke**
- **Pionierinsel** als Entlastungsbereich mit **Naherholungs- und Freizeitfunktionen**

Risiken

- Brachflächen, Bausubstanz, Uferbereiche und Baumbestand als häufig unterschätzter Lebensraum für Tiere
- **Komplexität von Baumaßnahmen** lässt Klimaschutz in den Hintergrund rücken
- Weiterhin hoher **Wärmebedarf bei Umnutzung** bestehender Strukturen

Stärken

Um weiteren Wohnraum zu schaffen stellt die **Flächenkonversion** und die Nachverdichtung eine wichtige Alternative zur Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen dar. Die Nähe zur Innenstadt und die Etablierung der kompakten, mischgenutzten Baustrukturen im Binnenhafen bilden den Grundstein für eine **Stadt der kurzen Wege**.

Mit der Transformation des Binnenhafens zu einem gemischt genutzten Stadtraum geht auch ein umfangreicher Umbau der Energiesysteme einher. **Viele bereits umfassend modernisierte Gebäude und Denkmäler** im südlichen Binnenhafen zwischen Theodor-York-Straße und Blohmstraße weisen eine **zeitgemäße Anlagentechnik** auf. Der großen Anzahl der seit den 2000er Jahren errichteten Wohn- und Geschäftshäuser ist ein überdurchschnittlicher **energetischer Standard** zu attestieren. Die jeweiligen Energiestandards wurden hier deutlich übererfüllt, woraus ein geringer Primärenergiebedarf resultiert. Im Wohnungsneubau wurden zudem zumeist **Grüндächer** realisiert.

Im Bereich Harburger Brücken besteht zudem ein **Wärmenetz**, das durch ein **Blockheizkraftwerk** gespeist wird und sowohl Neubauten als auch einige modernisierte Gebäude am Schellerdamm z. T. mit regenerativer Energie (Biomethan) versorgt.

Im UG liegen einzelne vollständig geschützte sowie mehrere teilweise geschützte **Biotope**, die sich an die linearen Biotopverbünde (Süderelbe und Schleuse - Verkehrshafen - Östlicher Bahnhofskanal - Seevekanal) anschließen. Das Vorhandensein „wilder Orte“ und **ausgedehnter Grünräume, etwa auf der Pionierinsel, bildet zudem einen wichtigen und attraktiven Kontrast zu dem häufig steinernen Charakter des Freiraums im Binnenhafen**. In den Grünzügen Harburger Brücken ist eine Integration von **Maßnahmen der oberflächennahen Regenwasserbehandlung** erfolgt.

Als wichtiger Trittstein und eingebunden in das **übergeordnete Freiraumsystem (Grünes Netz/Landschaftsachsen)** kommt dem Binnenhafen auch in der strategischen Planung ein hoher Wert im Sinne der grünen und blauen Infrastruktur zu. Die **Wasserflächen** tragen daneben zu einer besseren Durchlüftung der Straßenzüge bei.

Schwächen

Unter Abzug der Wasserflächen ist der Anteil an zugänglichen Grünflächen weiterhin als unterdurchschnittlich zu beschreiben. Dabei ist insbesondere auch auf die **Abgelegenheit der grüingeprägten Freiräume in Neuland sowie den begrenzten Nutzwert der Flächen im Deichvorland** hinzuweisen.

In der Gesamtschau ist das UG heute von einer vergleichsweise **hohen Flächenversiegelung** geprägt, die im Ergebnis zu einem **hohen Regenwasserabfluss** führen. Dies erfordert umfangreiche Maßnahmen zur Entsiegelung von Flächen und zur Verbesserung der grünen Infrastruktur bspw. durch wassersensible Straßenraumgestaltung und Dachbegrünung. In großen Teilen des Binnenhafens scheint der Abfluss durch **geringe Versickerungspotenziale** weiter verstärkt zu werden. Somit werden auch in diesem Zusammenhang zusätzliche gebäudebezogene (Dachbegrünung) und freiraumbezogene (Mulden-Rigolen-Systeme) Retentionsmaßnahmen erforderlich, um den Regenwasserabfluss zu verringern. Mit solchen Maßnahmen sowie der Begrünung von Fassaden kann zudem der Bildung von **Hitzeinseln entgegenengewirkt** werden, die den Wohn- und Arbeitskomfort im Binnenhafen zunehmend mindern kann. Weite Teile des Binnenhafens unterliegen bereits heute einer **hohen bis sehr hohen bioklimatischen Belastung**. Daneben wurden bislang **nur wenige Maßnahmen zur Steigerung der Biodiversität** umgesetzt.

Im UG werden viele historische Gebäude aufgrund ihres Denkmalwerts und der Bedeutung für das Stadtbild keine umfangreiche wärmetechnische Modernisierung der Außenhülle erfahren können. Mit Blick auf das Wärmekataster ist ergänzend in Bereichen mit hoher baulicher Dichte und großen Gebäudevolumen auch künftig mit einem **hohen Nutzwärmebedarf** zu rechnen. Hier sind Wärmeversorgung auf Basis regenerativer Energien und die Nutzung von Abwärmepotenzialen (siehe Chancen) von besonderer Relevanz.

Da dem sukzessiven Wandel des Binnenhafens **keine Energie-Masterplanung** zugrunde liegt, fehlt ein übergeordneter und strategischer Orientierungsrahmen für die Modernisierung und Transformation der Energieversorgung hin zu effizienteren und klimafreundlicheren Systemen. Die heutige **räumliche Fragmentierung der Nutzwärmebedarfe**, die **heterogene Eigentumsstruktur** und die, der sukzessiven Nutzungstransformation geschuldete Unbeständigkeit erschweren zudem die Planbarkeit und Umsetzung **zentraler Versorgungssysteme** (Wärmenetze).

Chancen

Das an das BHKW Harburger Brücken angeschlossene Nahwärmenetz bietet ein **Erweiterungspotenzial für die effiziente Wärmeversorgung** neuer Quartiere im östlichen Binnenhafen. Im Rahmen der dortigen Flächenentwicklung (ehem. Harburg-Freudenberger, Neuländer Quarree, ehem. New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie) kann eine **gemeinsame Energiefachplanung** die Chance der **Etablierung effizienter Wärmeversorgungssysteme** zur Versorgung der geplanten Baustrukturen erhöhen.

Zudem sollten die **Energiepotenziale in der Umgebung** in diese Planungen miteinbezogen werden. Abgeleitet aus dem bezirklichen Klimaschutzkonzept „**Klima – Harburg handelt**“ bestehen hier mehrere Prüfpotenziale: Um erneuerbare Energie im Quartier zu nutzen, ist die Anlage einer Freiflächen-Solarthermie-Anlage (etwa auf der Altdeponie in der Hörstener Straße in Neuland ca. 2 km südlich des UG) zu prüfen. Dabei stellt der Verlauf von Wärmetrassen samt Querung der Bahngleise eine Herausforderung dar. Rund 2 km östlich des UG liegt der Geltungsbe- reich des B-Plans Harburg 23 an der AS Harburg der BAB 1. Auf dieser Fläche könnte großmaßstäbliches Gewerbe angesiedelt werden, dass grundsätzlich Potenzial darstellt, um klimafreundliche Energie zu erzeugen, die dann in den umliegenden Siedlungs- bereichen wie z.B. dem UG genutzt werden kann. Ein weiteres **Abwärmepotenzial** bietet die Großbäckerei Wedemann im Großmoorbogen (ca. 2 km südöstlich des UG).

Die umfangreichen Dachflächenpotenziale des Bin- nenhafens gilt es statisch hinsichtlich Ihres Potenzials für **solartechnische Nutzung** zu prüfen und eine Umsetzung, etwa auch durch Pachtmodelle/ con- tracting, aktiv zu bewerben. Weitere Ansatzpunkte bietet die Prüfung von Potenzialen zur Rückgewin- nung von Wärme aus Abwassersystemen und der Nutzung oberflächennaher Geothermie. Die **techno- logieaffinen Unternehmen** im Binnenhafen sind als geeignete Multiplikatoren in die Konzeption und Stra- tegieentwicklung einzubinden. Das umfangreiche Förderinstrument der **Energetischen Stadtsanierung** (KfW-Förderprogramm Nr. 432) kann hierfür wich- tige Analyseschritte übernehmen und sich zudem als geeignetes Kommunikations- und Steuerungsinstru- ment darstellen. Gerade da energetische Maßnahmen einem hohen Komplexitätsgrad unterliegen, zugleich aber hohe Einspar- und Effizienzpotenziale offerie- ren. Die Voraussetzungen für den Einsatz des KfW- Programms Energetische Stadtsanierung und die Verknüpfung mit dem RISE-Gebietsentwicklungspro- zess werden geprüft.

Dem **Versickerungspotenzial** im östlichen Binnenha- fen sollte durch eine **regenwassersensible Straßen- und Freiraumgestaltung** und der **Entsiegelung von Flächen** Rechnung getragen werden. Allgemein bie- tet die **Integration blau-grüner Infrastruktursysteme** sowie der Schutz und die Schaffung **ökologischer Nischen** in der Freiraumgestaltung die Chance, die **Biodiversität** und damit auch die Attraktivität und Vielfalt des Stadtraums zu **steigern**.

Zugleich kommt bestehenden und neuen Grün- räumen und deren Qualifikation **als durchgängige Wegeverbindung** (bspw. Grünzug entlang des Öst- lichen Bahnhofskanals mit Verlängerung in Richtung Bahnhof) durch die Relevanz des Binnenhafens im **Grünen Netz** eine außerordentliche Relevanz zu.

Die **Erhöhung der Hochwasserschutzbauwerke** kann in diesem Sinne, neben der notwendigen Sicherung der Siedlungsräume, als Chance verstanden werden, um in einen Dialog zur Umgestaltung der öffentlichen Räume und Wege im Deichvorland zu treten. Im Sinne des Grünen Netzes fungieren die Deichbauwerke mit ihrem Vorland auch als topografisches Element der Landschaft.

Eine behutsame Erhöhung des Naherholungswerts der **Pionierinsel als** grüngerprägter Kontrast und **Ent- lastungsbereich mit Naherholungs- und Freizeitfunk- tionen** für den Binnenhafen und die Innenstadt reiht sich in diese Handlungsbedarfe unter Beachtung des Schutzstatus als Landschaftsschutzgebiet und Bio- tope ein. Möglichkeiten einer besseren Anbindung und Erschließung dieses Bereichs inklusive bedarfs- gerechter Parkflächen sollten dabei geprüft werden.

Risiken

Während die weitere Transformation des Binnenha- fens einerseits Chancen zur Steigerung der ökologi- schen Vielfalt bietet, besteht andererseits das Risiko bestehende ökologische Nischen durch die Nut- zungsintensivierung und geplante Flächenentwick- lung zu zerstören. Die Brachflächen, leerstehende Bausubstanz, die zahlreichen Uferbereiche sowie der alte Baumbestand stellen häufig **unterschätzte Lebens- und Naturräume** dar, die einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität im Gebiet leisten. Im Rah- men von zukünftigen Freiraumplanungen, Konversi- ons-, Sanierungs- oder Modernisierungsmaßnahmen ist auf einen integrativen Umgang und ausgleichende Maßnahmen zu achten. Der Plan, eine Teilfläche der Hirdes-Heinrich GmbH **als** ökologischen Rückzugsort und für Zwecke des Naturschutzes auszurichten, zeigt eine bereits vorhandene Sensibilität. Die Belange des Naturschutzes sind insbesondere auch in den nörd- lichen Bereichen des Binnenhafens sowie Neulands in den Blick zu nehmen.

Im Gebäudesektor stellt sich perspektivisch der Umbau von bislang nicht geheizten Gebäuden für höherwertige Nutzungen mit Heizwärmebedarf, ins- besondere bei großen Gebäudekubaturen, als kom- plexe Herausforderung dar. Insofern ist in diesen Strukturen auch weiterhin von einem **hohen Nutz- wärmebedarf** auszugehen. Als Alternative zu einer wärmetechnischen Ertüchtigung der Außenhülle (Dämmung, Fenster) sind bauliche Konzepte (Haus in Haus, etc.) und eine Integration zeitgemäßer Anlagentechnik (Heizung, Lüftung, Warmwasser) zu nennen.

In Bezug auf den Klimaschutz besteht allgemein das Risiko, dass die **Komplexität der Bau- und Entwick- lungsmaßnahmen** die Belange des Klimaschutzes in den Hintergrund rücken lässt.

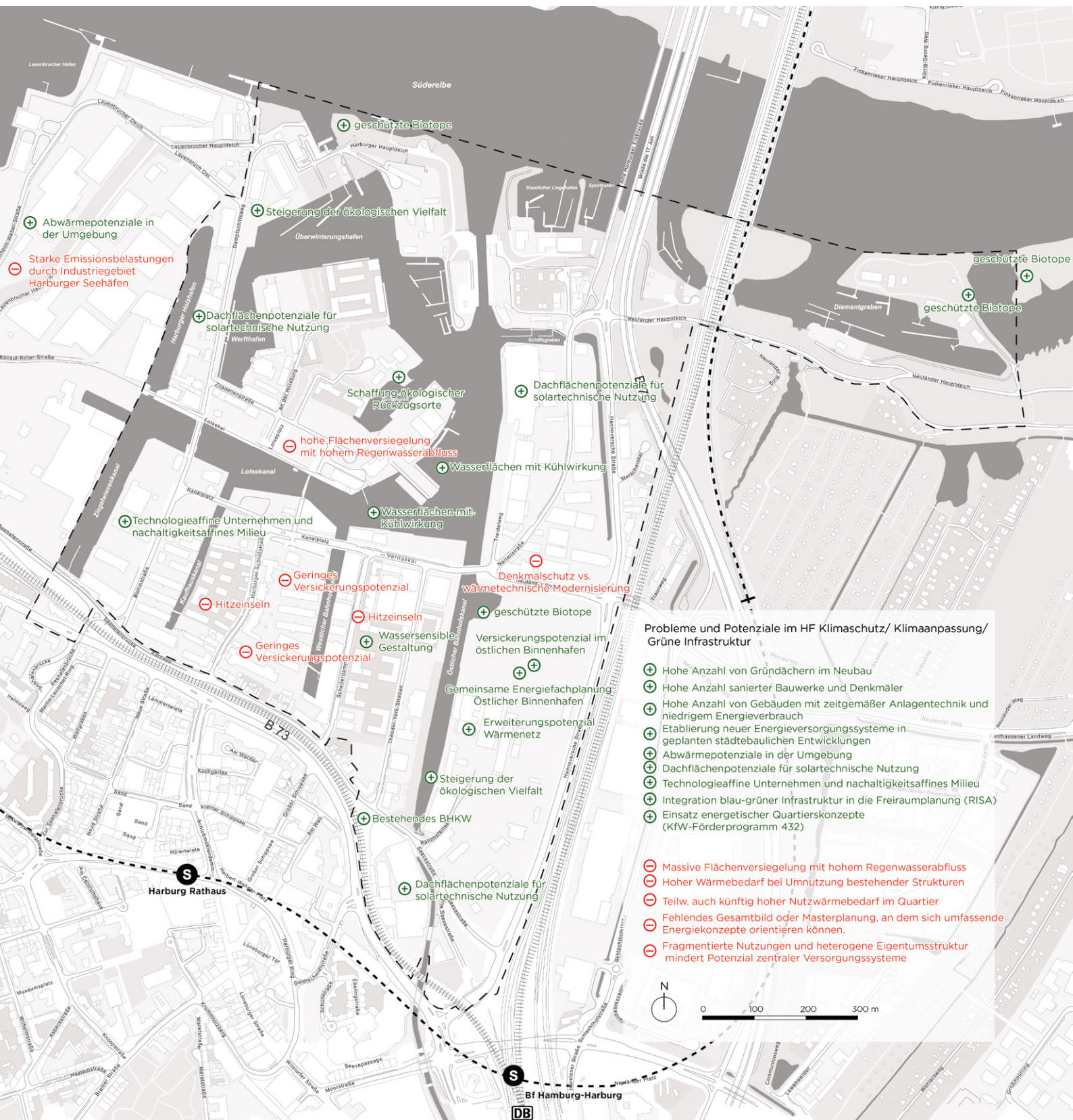


Abb.65: Übersicht Probleme und Potenziale im Handlungsfeld Klimaschutz/ Klimaanpassung/ Grüne und blaue Infrastruktur

Stärken

- **Räumliche Nähe zu einem überdurchschnittlichen Infrastrukturanangebot** (Nahversorgung, Gesundheits-, soziale und kulturelle Einrichtungen, etc.)
- **An- und Einbindung**
- MIV: Übergeordnetes Hamburger Straßen- und Fernverkehrsnetz
- Radverkehr: Stadtweite Velorouten 10 und 11
- ÖPNV: Bushaltestellen und Bahnhofsnähe (SPNV)
- **Bündelung** von Verkehrsströmen in Randbereichen des UG
- **Kleinteiliges Wegenetz** abseits der Straßenräume in vielen Bereichen
- Umfangreiche Sicherung **attraktiver Wege** durch Gehrechte

Schwächen

- Hohe **Kfz-Verkehrslast** durch **Zielverkehre** (v. a. Beschäftigte) und **Durchgangsverkehr** mit **hohem Schwerlastanteil**
- **Hoher Parkdruck** im südlichen UG
- **Insellage** des Binnenhafens
- **Anbindung Innenstadt und Bahnhofsbereichs** für Fußgänger teilw. nicht barrierefrei, wenig attraktiv, geringes subjektives Sicherheitsempfinden
- **Anbindung Naherholungsbereich Neuland** (Pionierinsel), wenig attraktiv, geringes subjektives Sicherheitsempfinden
- **Schleusenquerung** nicht barrierefrei
- **Lange Wege** durch starke funktionale Fragmentierung im Binnenhafen
- Unzureichende **Schulwegesicherheit**
- Unzureichende Fußverkehrsanbindung Richtung Harburg Rathaus und Bhf Harburg und unzureichende **Radverkehrsanbindung** Richtung TUHH, Innenstadt, Bahnhof
- Fehlende und **unsichere Radverkehrsanlagen** entlang wichtiger Verbindungen
- **ÖPNV-Taktung** Abendstunden und Wochenende
- Niedrige **ÖPNV-Geschwindigkeit** durch hohes Verkehrsaufkommen
- **Fehlender Witterungsschutz** an Bushaltestellen
- **Unzureichende Sharing-Infrastruktur**

Chancen

- **Bahnhofsbereich** und **veränderte Verkehrsführung der Seevestraße**
- **Verkehrsgutachten inkl. Parkierungskonzept** als Grundlage für vertiefende Studien und Maßnahmen
- **Beschäftigte und Studierende als Multiplikatoren**
- **Schulwegekonzept** als Basis für Fuß- und Radverkehrskonzept¹³⁹
- **Kaimauersanierung Treidelweg**, Ziele Grünes Netz
- **Komfortzugang an Bahnhof** als direkte Anbindung des Binnenhafens an den regionalen ÖPNV
- **Fahrradparkhaus** im Bahnhofsbereich
- **Tunnelbauwerk Schloßstraße** für den Fuß- und Radverkehr
- **Priorisierung** und durchgehend barrierefreie Ausgestaltung wichtiger, hochattraktiver **Fuß- und Radwegeverbindungen**
- **Hohes Problembewusstsein** für unzureichende Anbindung
- Verkehrsreduzierung im UG durch Baumaßnahmen
- **Reaktivierung der Fährverbindung** für touristische Zwecke Richtung Landungsbrücken

Risiken

- **Zunahme von MIV und Parkraumdruck** durch neue Bewohnende und Beschäftigte
- **Akute Probleme in der Anbindung des Gebiets versus Langfristigkeit der Baumaßnahmen**
- Überdurchschnittlich gute MIV-Anbindung als Hemmschuh für Mobilitätswende
- Verschärfung der **Parkplatz- und Erschließungssituation** im Bereich **Pionierinsel**

¹³⁹ Ein Konzept zur Verbesserung der Schulwegsicherheit ist bereits vorhanden

Stärken

Das UG profitiert von seiner räumlichen Nähe zu dem überdurchschnittlichen Infrastrukturangebot der Harburger Innenstadt. Zahlreiche Versorgungseinrichtung des periodischen und aperiodischen Bedarfs, Angebote der gesellschaftlichen Infrastruktur (soziale, kulturelle, Freizeiteinrichtungen, etc.) sowie ein breites und differenziertes Arbeitsplatzangebot sind dort in kurzer Zeit erreichbar. Bereits heute ergänzt das UG dieses Angebot wiederum um eigene Angebote im kulturellen, gastronomischen und Freizeitbereich und ermöglicht eine Grundversorgung des periodischen Bedarfs.

Der zentrale Bereich des Binnenhafens ist sehr gut in das übergeordnete Hamburger Straßen- und Fernverkehrsnetz eingebunden. Dem Radverkehr wird im UG nach Fertigstellung der Freizeitroute 6 und stadtweiten Velorouten 10 und 11 eine bessere Einbindung in das übergeordnete Radwegenetz ermöglicht. Die bedarfsgerechte Verteilung der Bushaltestellen im UG sorgt gemeinsam mit der räumlichen Nähe zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Fernverkehr am Harburger Bahnhof für ein gutes ÖPNV-Angebot. **Das Potenzial zur Bündelung** von Verkehrsströmen entlang der Buxtehuder und Hannoverschen Straße ermöglicht zudem eine Reduzierung von Durchgangsverkehren im UG.

Im UG existiert ein **kleinteiliges Wegenetz abseits der Straßenräume**, das vielerorts wichtige Fußwegeverbindungen ermöglicht. Durch die umfangreiche Sicherung **attraktiver Wege** durch Gehrechte entlang der Wasserkanten hat die fußläufige Erschließung bereits heute eine hohe Qualität.

Schwächen

Die hohe Beschäftigtenzahl im Binnenhafen erzeugt in Kombination mit der guten Anbindung an das übergeordnete Straßennetz überdurchschnittlich **ausgeprägte Zielverkehre mit dem PKW**. Dies wird verstärkt durch die unzureichende Anbindung an den Harburger Bahnhof und führt auch zu einem **hohen Parkdruck** insbesondere im südlichen Bereich des UG. Zudem sind zentrale Straßenabschnitte im Binnenhafen stark vom **Durchgangsverkehr mit hohem Schwerlastanteil** belastet.

Die **Insellage** des Binnenhafens stellt sich insbesondere für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende als Schwäche dar. Die **Anbindung an die Innenstadt** mit wichtigen Angeboten der gesellschaftlichen Infrastruktur und Nahversorgung, an den **Bahnhofsbereich** und den Universitätsstandort am Schwarzenberg ist vielfach nicht barrierefrei und sorgt insbesondere in den Abendstunden für ein geringes subjektives Sicherheitsempfinden. Ähnliches gilt für den **Naherholungsbereich Neuland** (Pionierinsel), dessen Erreichbarkeit sich

für viele Bewohnende als Herausforderung darstellt. Zudem sind wichtige Lückenschlüsse innerhalb des Stadtraums, wie die **Schleusenquerung** nicht barrierefrei ausgestaltet, fehlende Fußwege im nördlichen Binnenhafen und einige Straßenübergänge bislang nicht ausreichend gesichert. Zugleich resultieren aus der funktionalen Fragmentierung (Nebeneinander von Wohnen, Gewerbe, Versorgung, Wasserflächen) je nach Wohn- und Arbeitsplatzstandort **lange Wegstrecken**.

Diese Schwächen im Wegenetz entfalten gemeinsam mit der Insellage auch in Bezug auf **die Schulwegsicherheit eine hohe Relevanz**. Eine unbegleitete Erreichbarkeit der Schulstandorte und weiteren Freizeitangeboten, auch außerhalb des Gebiets, und damit das selbstständige Bewegen von Kindern im Stadtraum ist heute nur in Teilbereichen sicher möglich.

Des Weiteren ist die **Radverkehrsanbindung** Richtung Innenstadt, Bahnhof und TUHH unzureichend. Bislang stellt sich hier lediglich der Tunnel „Neue Straße“ als barrierearme Option dar, der durch sein schmales Profil jedoch nur eine bedingte Eignung hat. Fehlende und **unsichere Radverkehrsanlagen** entlang wichtiger Verbindungen etwa nach Neuland, durch die Neue Straße oder entlang der B 73 schränken das Radverkehrspotenzial zur Überwindung der Insellage zusätzlich ein.

Die **ÖPNV-Taktung** ist insbesondere in den Abendstunden und Wochenenden ausbaufähig. Diesem Umstand sollte im Zusammenspiel mit dem, insbesondere in diesen Zeiten geringeren subjektiven Sicherheitsempfinden gesteigerte Aufmerksamkeit zukommen. In Bezug auf eine komfortable Nutzbarkeit ist auch das **Fehlen eines Witterungsschutzes** an Bushaltestellen als Schwäche zu identifizieren. Die **Geschwindigkeit der Busanbindung** ist durch das zeitweise sehr hohe Verkehrsaufkommen im Randbereich des UG ebenfalls eingeschränkt und von Nachteil für die Förderung des Umweltverbundes.

Eine ergänzende **Sharing-Infrastruktur** (Car- und Ride-Sharing, Free Floating, E-Scooter) ist, neben dem „StadtRad“, im Binnenhafen nicht vorhanden. Diese könnte die Anbindungsdefizite, insbesondere im Hinblick auf den langen Umsetzungshorizont neuer Querungen sowie die o. g. Angebotslücken im ÖPNV zumindest temporär überbrücken. Wichtige Synergieeffekte können sich dabei aus dem bezirksweiten Projekt zur Stärkung der kommunalen Governance für die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten in Kooperation mit privaten Anbietern (KoGoMo) ergeben. Hierbei handelt es sich um ein Projekt, welches durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wird und im Rahmen eines Reallabors darauf abzielt, neue Mobilitätsangebote in die bestehende Mobilitätslandschaft zu integrieren.

Chancen

Aus den geplanten **Straßenbaumaßnahmen im Bahnhofsbereich** und einer veränderten Verkehrsführung im Bereich der Seevestraße kann eine Entlastung des Straßenzuges Veritaskai - Kanalplatz - Blohmstraße und damit eine **Reduzierung des Durchgangsverkehrs im zentralen UG** resultieren. Tritt dieser Effekt nicht ein, besteht weiterer Handlungsbedarf zur Verringerung der Verkehrslast und dem Umgang mit den daraus resultierenden Emissionen.

Mit dem in Erarbeitung befindlichen **Verkehrsgutachten mit Parkierungskonzept** besteht zeitnah eine strategische Grundlage für Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der Verkehrs- und Immissionsbelastung und den Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Eine Ermittlung der Anzahl und die gezielte Frage nach Bedarfen von Bewohnenden, Beschäftigten und Studierenden bietet Chancen für die Bewerbung, Etablierung und letztendlich auch für die Tragfähigkeit neuer Mobilitäts- und Parkraumangebote. Zudem liegt mit dem **Schulwegekonzept** (s. Wegeverbindungen und Barrieren) eine Grundlage für ein Fuß- und Radverkehrskonzept mit konkreten Maßnahmen im Sinne einer ganzheitlichen Mobilitätsstrategie vor.

Neben diesen konzeptionellen Grundlagen bieten geplante bauliche Maßnahmen die Chance zur Verbesserung der Fortbewegung im UG und der Anbindung des UG an die Innenstadt und Grünräume. So geht die **Kaimauersanierung Treidelweg mit den Zielen des Grünen Netzes** und der Fachkarte Grün Ver-netzen einher, die dort eine Hauptwegeverbindung festlegen, die sich in Richtung Bahnhof fortsetzt. Zudem soll durch einen geplanten **Komfortzugang zum Bahnhof die direkte Anbindung des Binnenhafens an den regionalen ÖPNV** verbessert und die Chancen für den intermodalen Verkehr erhöhen, **dem auch der geplante Bau des Fahrradparkhauses** (s. Radverkehr) im Bahnhofsbereich zuträglich ist. Die gewünschte Steigerung des Radverkehrs geht mit einem Bedarf an sicheren Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum einher.

Im Südwesten des UG kann der Bau eines **Tunnelbauwerks für den Fuß- und Radverkehr zwischen Harburger Schloßstraße und Schloßmühlendamm in Richtung des zentralen Versorgungsbereichs der Innenstadt** einen entscheidenden Beitrag zur Überwindung der Insellage darstellen. Eine Machbarkeitsstudie für dieses Bauwerk ist 2022 beauftragt worden. Die Priorisierung von wenigen und dafür sehr attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen birgt die Chance, die Nutzung und Frequenz zu verdichten und so einem Gefühl mangelnder Sicherheit/sozialer Kontrolle entgegenzuwirken.

Für die unzureichende Anbindung abseits des MIV an den Innenstadt- und Bahnhofsbereich (Brücken

und Querung der Verkehrsbarrieren) besteht ein **hohes Problembewusstsein und stadtentwicklungspolitischer Gestaltungswille**.

Eine **Wiederbelebung des Fährbetriebs** zu den Landungsbrücken wäre ein deutlicher Gewinn für die Anbindung des Binnenhafens an das Stadtgebiet nördlich der Elbe. Sie würde zudem zu einer deutlichen Steigerung des touristischen Werts beitragen und an die Tradition der ehemaligen Fährverbindung anknüpfen.

Risiken

Im UG kann von einer **weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und Parkraumdrucks** durch neue Bewohnende und Beschäftigte ausgegangen werden. Mit den Bestrebungen, den Durchgangsverkehr aus dem zentralen Binnenhafen an die Peripherie zu legen und damit die Lärm- und Luftemissionen zu verringern sowie mit dem Verkehrsgutachten und Parkierungskonzept wurden bereits wichtige Maßnahmen angestoßen. Dennoch ist die Verkehrsbelastung ein emotional diskutiertes Thema, das sich als Risiko für die Beteiligungskultur darstellt. Den akuten Problemen in der Anbindung und Verkehrsabwicklung des Gebiets stehen umfangreiche und langfristige Baumaßnahmen (Fuß- und Radwegetunnel Schloßstraße, Landschaftsbrücke, etc.) gegenüber, die die Unzufriedenheit über die verkehrliche Situation zu verschärfen droht und letztlich die Wohnqualität der Bewohnenden mindert.

Zudem droht die überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit mit dem PKW als **Hemmschuh für eine Förderung von nichtmotorisierten Mobilitätsangeboten** zu wirken. Insbesondere in Bezug auf die hohe Arbeitsplatzdichte ist die sichere, barrierefreie und attraktive Anbindung an den Bahnhof und die Innenstadt von Harburg ein Schlüssel, um die Mobilitätswende zu befördern.

Im Rahmen der zukünftigen Planungen sollten Maßnahmen sowohl zur Vermeidung (z. B. Förderung der Stadt der kurzen Wege) und Verlagerung von Verkehr (z. B. Förderung Fuß- und Radverkehr), als auch zur Angebotsverbesserung (z. B. Fahrradabstellanlagen, ÖPNV-Takt) im Mobilitätsbereich entwickelt werden. Die Zielsetzung einer Reduzierung der Zielverkehre und des quartiersinternen motorisierten Individualverkehrs sollte zudem mit prozessbegleitenden Maßnahmen (Befragungen, Bewerbung von Angeboten, Anreizsysteme etc.) unter Hinzunahme der ansässigen Unternehmen befördert werden.

Im Falle einer Inwertsetzung und Nutzungsintensivierung der bestehenden Freizeitnutzungen auf der Pionierinsel, kann sich die bereits heute unzureichende Park- und Erschließungssituation weiter verschärfen.

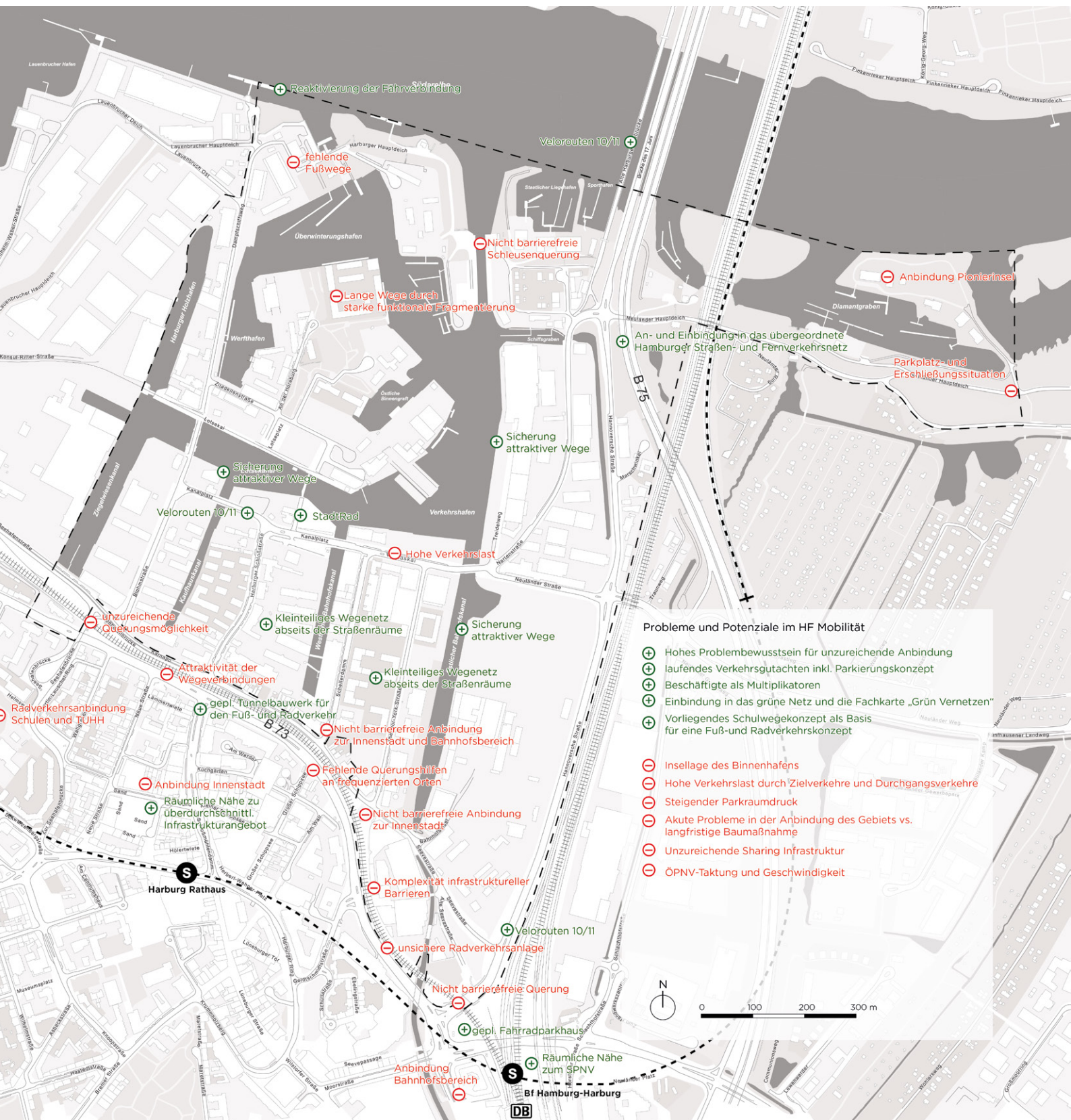


Abb.66: Übersicht Probleme und Potenziale im Handlungsfeld Mobilität

Handlungsfeld 6: Kultur im Stadtteil

Stärken

- Überdurchschnittliches und **breit gefächertes Kulturangebot**
(z.B. Kulturdokumentation, Kunstausstellungen, Sport- und Vereinskultur, kulturelle Bildung)
- **Kulturelle Verbindung von Tradition und Moderne**
- **Kulturangebot adressiert ein vielfältiges Publikum**
- **Bewusstsein und den großen Wissensschatz über den baukulturellen Wert des Ortes**
- Überwiegend moderne, modernisierte und spannende Infrastruktur
- **Sichtbarkeit der Historie**
- **Einmalige Kombination aus immobilen und mobilen Kulturdenkmälern**
- Bürgerschaftliches und unternehmerisches Engagement
- **Private Initiativen mit institutionalisiertem Rahmen**

Schwächen

- **Kulturangebot für Kinder ausbaufähig**
- **Kulturangebot häufig auf ehrenamtliches oder gemeinschaftliches Engagement angewiesen**
- **Wegzug der Akademie Hamburg für Musik und Kultur**
- **Erreichbarkeit der Kulturangebote insb. in den Abendstunden**
- **häufig nur lokaler Bekanntheitsgrad der Angebote**

Chancen

- **Historische Baustrukturen**
- **Aneignung und Nutzung von Räumen durch Heranwachsende**
- **Wachsenden Studierendenschaft** als Nutzer und Impulsgeber
- **Finanzierungspotenzial** durch PPP
- **Gemeinsame Bewerbung des Kultur- und Freizeitortes**
- **Erprobte Kunst- und Kulturformate** (Urban Art / Hafensafari, Open Air Kino)
- **Impulsgeber** für Architektur und Städtebau
- **Ausstellung zur Entstehungsgeschichte der Stadt Harburg**

Risiken

- **Verlust eines Veranstaltungsort für ausgedehnte Großveranstaltungen**
- **Anspruchshaltung auf Verstetigung** von temporären Nutzungen
- **Drohende Konflikte zw. Veranstaltungen und dem Ruhebedürfnis der Anwohnenden oder dem Natur- und Artenschutz**
- **Kostenintensive Instandsetzungsarbeiten vorhandener Standorte / Strukturen**
- **Finanzierung des Kulturbetriebs**
- **Bewahrung der Authentizität**
- **Wenige Einzelpersonen tragen großen Teil der Kulturangebote**

Stärken

Im UG findet sich ein **überdurchschnittliches und breit gefächertes Kulturangebot**. Der Hafen, das Wasser und die Transformation bilden einen gemeinsamen praktischen wie mentalen Ausgangs- und Bezugspunkt der kulturellen Aktivitäten im Stadtteil. Der Harburger Binnenhafen schafft dabei die **kulturelle Verbindung Tradition und Moderne** und **adressiert mit seinem Kulturangebot ein vielfältiges Publikum**, auch von außerhalb.

Der Kulturbetrieb zeigt sich in vier Dimensionen: Die **Kulturdokumentation und das kulturelle Erbe** wird etwa über die Geschichtswerkstatt, den Museumshafen und das Museum-Stadtschloss vermittelt. Auf Initiative lokaler Akteure und häufig gefördert durch den Bezirk Harburg finden sich **Kunstaussstellungen** in geschichtsträchtigen Bauwerken wie der Fischhalle, dem Kulturkiosk, aber auch durch das Projekt Walls Can Dance als Freiraumgalerie für urban Art. Die bestehenden **Sportvereine** und die weitere **Vereinskultur** prägen den Charakter des UGs und leisten wichtige Beiträge zur Gemeinschaft. Die **kulturelle Bildung** findet durch Angebote der KulturWerkstatt Harburg, aber auch durch den Sitz des Bildungszentrums Jugend in Arbeit (JiA) und der Produktionsschule Harburg Entsprechung und leistet wichtige Beiträge zur kulturellen Teilhabe mit Bezug zum Stadtteil.

Bestehende Institutionen wie die Geschichtswerkstatt Harburg e. V. und der Museumshafen Harburg e. V. pflegen die weitere Auseinandersetzung und unterstützen das **hohe Bewusstsein und den großen Wissensschatz über den baukulturellen Wert** des Ortes. Häufig mit Unterstützung der beiden Fördergebietskulissen wurde eine **überwiegend moderne, bzw. modernisierte und spannende Infrastruktur** ermöglicht. Die **Sichtbarkeit der Historie** (Schiffe, Kräne, Gebäude, Plätze, Bäume, etc.) erstreckt sich dabei auch auf den öffentlichen Raum. Hamburgweit ist damit eine **einmalige Kombination aus immobilen und mobilen Kulturdenkmälern** entstanden.

Für den laufenden Betrieb, die Herstellung und die kreative Konzeption von Kulturangeboten kann der Binnenhafen auf **viel bürgerschaftliches und unternehmerisches Engagement** und **private Initiativen mit institutionalisiertem Rahmen** blicken.

Schwächen

Trotz bestehender Aktivitäten und Angebote wird das **Kulturangebot insbesondere für Kinder als ausbaufähig** angesehen. Damit verbunden ist auch die Abgelegenheit der Angebote im Binnenhafen mit einem zu geringen Bekanntheitsgrad über die Grenzen des UGs hinaus. Für einige bestehende und geplante Kulturangebote (insb. der kulturellen Bildung) ist der Bedarf aus dem UG häufig nicht ausreichend für einen wirtschaftlichen/regelmäßigen Betrieb. Sie sind damit übermäßig auf **Förderung, ehrenamtliches oder gemeinschaftliches Engagement angewiesen**. Mit dem **Wegzug der Akademie Hamburg für Musik und Kultur** (Instrumental- und Gesangsunterricht) verlor der Binnenhafen ein auch für Kinder und Jugendliche wichtiges Angebot.

Darüber hinaus kann die **Erreichbarkeit der Kulturangebote insb. in den Abendstunden** als Hemmschuh wirken. Für kleinere Formate wirkt daneben der **z.T. nur lokale Bekanntheitsgrad der Angebote** als Nachteil.

Chancen

Die räumlichen, baulichen und immateriellen Strukturen des Binnenhafens bergen ein großes Potenzial für künstlerisch, kreative Aneignung, Bespielung und Inszenierung.

In den bestehenden **historischen Baustrukturen sollte die Chance ergriffen werden, die neuen Nutzungen** mit Kulturangeboten zu kombinieren und diese so auch für die Öffentlichkeit zugänglich und erlebbar zu machen. Beispielhaft seien hier die Strukturen der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, ehem. Harburg-Freudenberger, die rote oder weiße Halle, sowie die bestehenden Baustrukturen zwischen Nartenstraße und Treidelweg (siehe auch Handlungsfeld 7: Sport und Bewegung) genannt. Spannende Synergien ergeben sich auch aus der Sichtbarmachung des Arbeitens in Hafen- und Werftbetrieben (Gläserne Werft). Entsprechende Maßnahmen fördern eine authentische Auseinandersetzung mit Tradition und Moderne, tragen zur kulturellen Bildung bei und können die lokalökonomischen Strukturen stärken.

Die **Aneignung und Nutzung von Räumen durch Heranwachsende**, etwa rund um das Wäldchen, kann einerseits auf das Fehlen von entsprechenden Rückzugsräumen hindeuten, zeigt andererseits aber auch das Potenzial zur kulturellen Bildung aus sozialräumlicher Perspektive, der mit den neuen Bewohnenden eine höhere Bedeutung zukommen wird.

Der **wachsenden Studierendenschaft** im UG kommt künftig ein höherer Stellenwert in der Nutzung neuer Kultur- und Freizeitangebote zu. Sie kann daneben auch als wichtiger Impulsgeber in der Konzeption und Gestaltung des Kulturangebots fungieren. Nicht zuletzt sind Studierende ein wichtiger Anker für den kommerziellen oder ehrenamtlichen Betrieb von Angeboten.

Weiterhin soll dabei in allen Maßnahmen das **Finanzierungspotenzial** durch Kooperationen verschiedener Träger geprüft werden. Dazu gehören auch die bestehenden und ausbaufähigen Kooperationen zwischen kulturellen Einrichtungen und privaten Unternehmen (PPP).

Ein stark frequentiertes Kulturprogramm bietet insbesondere in den Abendstunden die Chance zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens durch eine Belebung des Stadtraums.

Während sich die einzelnen Kulturangebote gut über eigene Internetseiten präsentieren, bleibt die **gemeinsame Bewerbung des Kultur- und Freizeitortes** hinter seinen Potenzialen zurück. Informationen zu den vielfältigen Angeboten des UGs und dem Veranstaltungsprogramm sollten, auch über den klassischen Kulturbegriff hinweg, noch besser sichtbar werden.

Im öffentlichen Raum des UGs kann an **erprobte Kunst- und Kulturformate** (Urban Art / Hafensafari, Open Air Kino) angeknüpft werden. Zugleich ermöglicht die temporäre Bespielung von historischen Orten, etwa durch Theateraufführungen oder andere künstlerische Inszenierungen (A Wall Is A Screen), die Zugänglichkeit der besonderen Qualitäten des UGs weiter zu steigern und das Gebiet bekannter zu machen.

Gemeinsam mit dem guten Image des Standorts bietet der Binnenhafen die Chance ein spannender **Impulsgeber** für Architektur und Städtebau zu werden. Die laufende, behutsame Transformation des Hafens zu einem gemischtgenutzten Quartier neuen Typus sowie die bewegte und gut dokumentierte Historie des Standorts bilden eine facettenreiche und einzigartige Referenz. Die **Ausstellung zur Entstehungsgeschichte der Stadt Harburg** nach Instandsetzung der Gewölbekeller im Harburger Schloss erscheint hierfür als geeignetes komplexes Element.

Risiken

Mit dem Kanal- und Lotseplatz sind im Binnenhafen zwei größere, befestigte Platzflächen in zentraler Lage des UGs entstanden, die auch künftig als Veranstaltungsort fungieren werden. Gemeinsam mit der, temporär für Großveranstaltungen genutzten, angrenzenden Brachfläche bestand ein im Harburger Innenstadtbereich einzigartiger großflächiger **Veranstaltungsort für ausgedehnte Großveranstaltungen**. Mit der weiteren baulichen Nachverdichtung am Lotsekai wird die Fläche für großflächige Veranstaltungen eingeschränkt.

Hierbei wird ein potenzielles Konfliktfeld in der kreativen und kulturellen Bespielung des in Transformation befindlichen Binnenhafens deutlich. Grade aus der temporären Nutzung nicht öffentlicher Räume, entsteht z.T. die **Anspruchshaltung auf Verstetigung**. Zugleich birgt eine übermäßige Konzentration von Veranstaltungen, grade im Außenraum,

einen potenziellen **Konflikt im Zusammenhang mit dem Ruhebedürfnis der Anwohnenden (im zentralen UG) oder dem Natur- und Artenschutz (Pionierinsel)**. Auch die **Erreichbarkeit der Angebote** stellt einen Handlungsschwerpunkt dar, der im Zusammenhang, mit dem - insbesondere in den Abendstunden - geminderten subjektiven Sicherheitsempfinden steht.

Neben der Herausforderung der zumeist sehr **kostenintensiven Instandsetzungsarbeiten vorhandener Standorte und Strukturen**, bleibt die Sicherung einer **langfristigen Finanzierung** des Kulturbetriebs eine wichtige Aufgabe. Zugleich tragen in der heutigen Struktur des Binnenhafens **wenige Einzelpersonen einen großen Teil der Kulturangebote**. Eine Diversifizierung der Trägerstrukturen ist daher Ziel in der Weiterentwicklung des Kulturangebots, wobei auch die **Bewahrung der Authentizität** des Standorts von weiterhin hoher Relevanz ist.

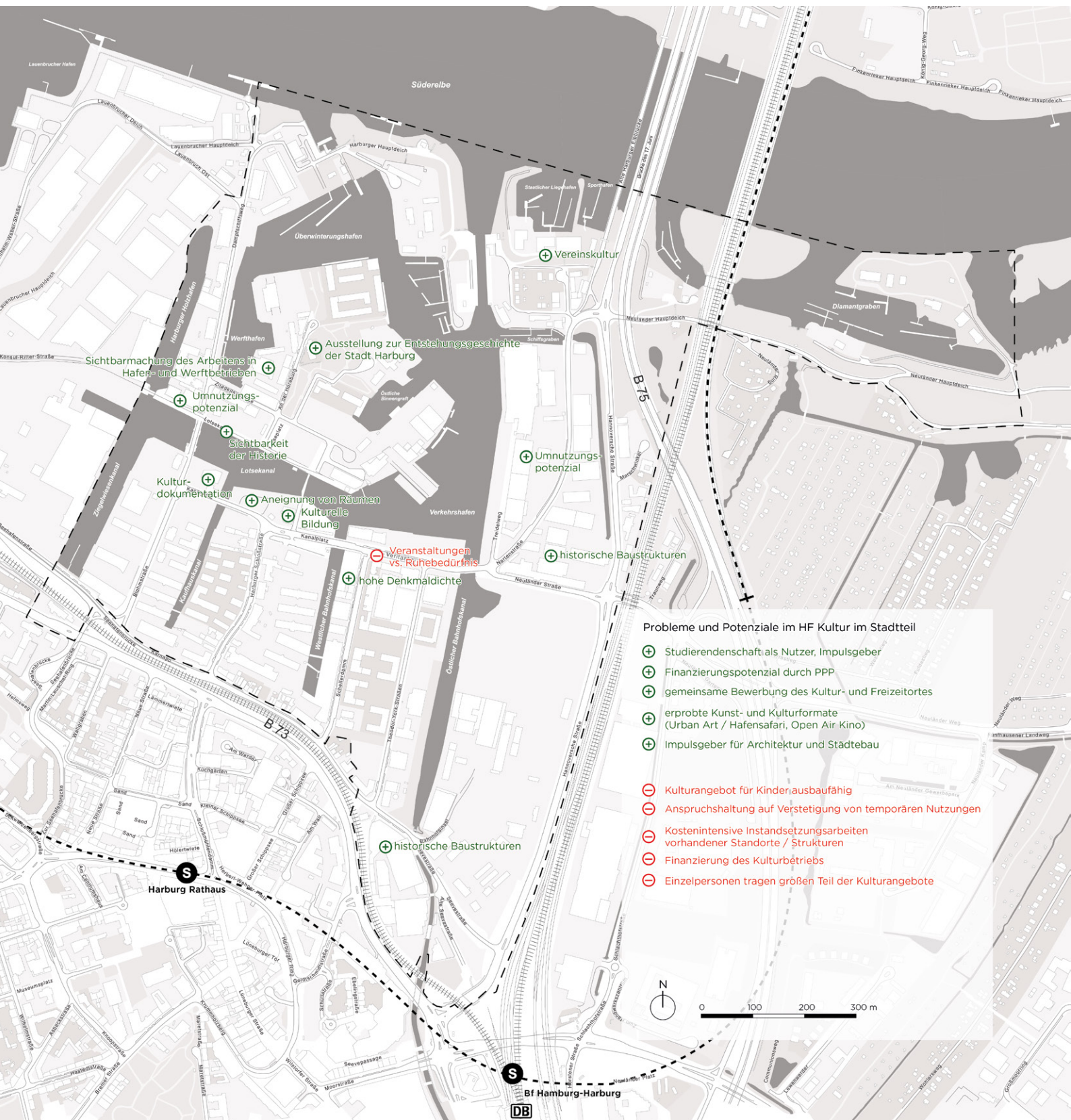


Abb. 67: Übersicht Probleme und Potenziale im Handlungsfeld Kultur im Stadtteil

Handlungsfeld 7: Sport und Bewegung

Stärken

- Vielfältige **stadträumliche Gegebenheiten für Sport-, Bewegungs- und Freizeitangebote**
- Breites **Wassersportangebot**
- Bestehendes **Sportcluster Binnenhafen und Pionierinsel** mit gefestigten Vereinsstrukturen
- Möglichkeiten für **vereinsungebundene sportliche Betätigung**
- Mehrere private **Fitnessstudios und Wellnessangebote**
- Gute **Ausstattung (Motorikangebote) und Erreichbarkeit der neuen Spielplätze**

Schwächen

- **Keine bezirklichen oder schulischen Sportanlagen**
- Eingeschränkte **Erreichbarkeit bestehender Angebote in der Umgebung**
- **wenig Sportangebote** (auch nicht im Nahbereich)
- **Kaum generationsübergreifende** Spiel-, Sport- und Bewegungsangebote
- Neue Spielangebote mit **geringem Bezug zum Umfeld**
- **Keine niedrigschwelligen Freizeitangebote** für ältere Kinder und Jugendliche
- **Abgelegenheit der Angebote** der gesellschaftlichen Infrastruktur

Chancen

- Qualifizierungspläne für einen **Rundweg für den nicht motorisierten Individualverkehr**, der bestehende und neue Angebote verbindet
- Flächenpotenziale zur **Schaffung neuer Angebote bzw. Multicodierung öffentlicher Räume und temporäre Bespielung**
- **Bestehende Hallen** als neue Standorte für Sport- und Freizeitangebote (**Multisporthallen**)
- Vereine mit **Bereitschaft zur Angebotserweiterung**
- **Finanzierungspotenzial** durch PPP
- **Sport- und Freizeitcluster** Binnenhafen, auch als **Ausgleichsraum** für den Innenstadtbereich
- **Sport- und Freizeitband** St. Pauli-Landungsbrücken - Wilhelmsburger Inselpark - Binnenhafen

Risiken

- **Angebote nicht an den steigenden Bedarfen** orientiert (Studierende, Schulkinder, Seniorinnen und Senioren, Beschäftigte, Besuchende)
- Etablierung „**nicht bewegungsfördernder**“ **Stadträume**
- Hohe **Fluktuation der Bewohnenden** erschwert Verantwortung in Vereinsstrukturen
- **Verlust von Vereinsstandorten und Angeboten**

Stärken

Das UG stellt sich mit seinen **vielfältigen stadträumlichen Gegebenheiten** (Grünflächen und Plätze, Wasserflächen, Anlegern, Wegeverbindungen, etc.) als attraktiver Raum **für Sport-, Bewegungs- und Freizeitangebote** dar. Die **Vereine im Bereich des Wassersports** bieten spezifische Angebote in den Bereichen Segel-, Ruder- und Kanusport. Die Sportvereine SV Grün-Weiß mit einem vielfältigen Sport- und Kursangebot nutzen im Binnenhafen je einen Standort am Lotsekai (rote Halle) und auf der Pionierinsel für ihre Rudersparten. So ist insbesondere im nördlichen Binnenhafen und im Bereich der Pionierinsel ein **Sport- und Freizeitcluster mit gefestigten Vereinsstrukturen** gewachsen.

Neben den neu geschaffenen Parkanlagen im UG, bietet die Pionierinsel größere Freiflächen für die **vereinsungebundene sportliche Betätigung und Freizeitgestaltung**. Auf der Schlossinsel befindet sich in Ufernähe eine kostenlose, jederzeit nutzbare und gut angenommene Bewegungsinsel mit unterschiedlichen Geräten. Schon heute wird der Binnenhafen für den **Freizeitsport** etwa als Joggingstrecke von Bewohnenden des Binnenhafens und der Innenstadt genutzt, die die Hafenatmosphäre, Weite und die Nähe zum Wasser schätzen.

Drei **private Fitnessstudios** ergänzen das lokale Sport- und Wellnessangebot für Mitglieder.

Die aus den Wohngebieten zumeist gut erreichbaren **neuen Spielplätze** im Binnenhafen bieten eine hochwertige Ausstattung v. a. für junge Kinder mit **Spielangeboten zur Förderung der motorischen Entwicklung** (Beweglichkeit, Gleichgewichtssinn, Kraftfähigkeit).

Schwächen

Im UG gibt es derzeit **keine bezirklichen oder schulischen Sportanlagen**. Zudem ist die **Erreichbarkeit bestehender Angebote** im Umfeld des UG durch die Insellage insbesondere für Kinder, Jugendliche und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende **eingeschränkt**. Ähnliches kann für Sporthallen und Großspielfelder sowie die bestehenden Sport- und Freizeitangebote auf der Pionierinsel attestiert werden. Gemeinsam ist den bestehenden Angeboten im UG der **aktuell einseitige Fokus auf Angebote des Wassersports**. Die weiteren Sportangebote der im UG aktiven Vereine finden zumindest heute noch keinen Platz im Binnenhafen.

Insgesamt besteht bereits heute ein **Mangel an generationsübergreifenden Sport-, Spiel- und Bewegungsangeboten**, zumal mit den Bewohnenden der Gebäude von Sahle Wohnen, dem geplanten sozialen Zentrum „Ankerplatz“ und der sich diversifizierenden Bewohnendenstruktur ein wachsender Bedarf entsteht. Die geschaffenen Spiel- und Bewegungsangebote weisen häufig nur einen **geringen Bezug zu öffentlichen Nutzungen, gastronomischen Angeboten und den attraktiven Wasserlagen** auf und wirken somit räumlich isoliert. Sie sind damit einem spontanen Aufeinandertreffen zwischen verschiedenen Quartiersnutzenden und dem gemeinsamen Aufenthalt nicht zuträglich. Sie bedienen beispielsweise entweder die Bedarfe von Kindern und Jugendlichen (Sport, Spiel) oder den Bedarf von Erwachsenen und älteren Menschen (Aufenthalt, Gastronomie). Eine Ausnahme stellt der Gebrüder-Cohen-Park dar, der mit Spielplatz, Bewegungsinsel, Sitzelementen, Anlegestellen und einem Museum verschiedene Angebote vereint und als Begegnungsort unterschiedlicher Generationen fungiert.

Zugleich mangelt es an **niedrigschwelligen Freizeitangeboten** für ältere Kinder und Jugendliche sowie Möglichkeiten, den (öffentlichen) Raum frei zu bespielen und sich diesen durch eigentätige Auseinandersetzung oder (kreative) Gestaltung anzueignen. Klassische Angebote des Wohnumfelds, die auch die soziale Interaktion fördern, wie kleinformatige Fußball- und Basketballfelder, Rollsportanlagen etc. sind im Binnenhafen nicht vorhanden. Der bestehende Bolzplatz am Spielplatz Schweenssand-Hauptdeich kann dieser Funktion aufgrund seiner schlechten Erreichbarkeit nicht gerecht werden. Solange keine für alle Bewohnenden sichere und barrierefreie Erreichbarkeit realisiert wurde, ist die **Abgelegenheit anderer Orte der gesellschaftlichen Infrastruktur in der Innenstadt einer bewegungsintensiven Alltagsmobilität nicht zuträglich**.

Chancen

Mit dem Ziel die vielfältigen und attraktiven öffentlichen Stadträume in eine thematische Verbindung zu setzen, wurde die Idee eines **Rundwegs für den nicht motorisierten Individualverkehr** entwickelt. Dieser soll die bestehenden Sport-, Freizeit- und Kulturangebote des Binnenhafens mit den geplanten Angeboten auf öffentlichen (multicodierten) Räumen verbinden. Zu nennen sind etwa die Aussichtsplattform samt Steganlage am Dampfschiffsweg sowie die Gestaltung einer öffentlichen Promenade entlang der Kaianlage am Treidelweg, die Angebote der Naherholung, Gastronomie, sportliche Betätigung und eine Kurbelfähre zur Überwindung des Gewässers Schiffsraben durch Muskelkraft umfasst. Darüber hinaus bieten bislang ungenutzte Flächen ein Potenzial **für temporäre Nutzung und Raum für freies Spiel, Entdecken und Bewegen**. Zudem besteht die Chance, Angebote für Sport und Freizeit in **Bestandshallen** zu entwickeln, die **aus ihrer bisherigen Nutzung fallen**. Mit Blick auf potenzielle Nutzer und absehbare Bedarfe im Binnenhafen ist die Niedrigschwelligkeit der Angebote von hoher Relevanz. Die Umsetzung von sog. Multisporthallen bietet die Chance den mangelnden Angeboten für ältere Kinder und Jugendliche zu begegnen.

Daneben lassen sich mobile Angebote der offenen Kinder- und Jugendeinrichtungen bzw. Sportvereine aus dem weiteren Harburger Stadtgebiet im Binnenhafen umsetzen. Zugleich besteht seitens ansässiger Sportvereine eine **Bereitschaft zur Angebotserweiterung**.

Im öffentlichen Raum kann die Entwicklung neuer kreativer Lösungen durch gemeinsames Experimentieren, Selbermachen (Bauen, Pflanzen) und die gemeinschaftliche Instandhaltung die Teilhabe an der Gestaltung des Stadtraums deutlich steigern. Neben klassischen Sportangeboten kann dem gemeinschaftlichen Gärtnern im öffentlichen und halböffentlichen Raum ein hohes Potenzial auch im Sinne der Gesundheitsförderung zukommen, dass zugleich ein niedrigschwelliges und generationsübergreifendes Angebot darstellt. Von einem solchen Angebot würden auch die ansässigen Kitas profitieren. Als sehr positive Entwicklung ist die Bildung von Interessensnetzwerken und Initiativen der Anwohnerschaft zu sehen. Deren Gestaltungswille und Wunsch nach Teilhabe an quartierspolitischen Prozessen weist auf eine **starke Identifizierung der Anwohnenden mit dem Stadtraum hin**.

Die Beschäftigten und Studierenden im Binnenhafen sind dabei potenzieller Nutzerkreis neuer Angebote und Strukturen. So kann das **Finanzierungspotenzial**

durch Partnerschaften zwischen ansässigen Unternehmen, Universitäten und öffentlicher Hand bzw. Vereinen einen wichtigen Beitrag für die Initiierung und Tragfähigkeit von Maßnahmen im Bereich Sport, Bewegung und Gesundheitsförderung darstellen.

Ein sich so entwickelndes **Sport- und Freizeitcluster** im Binnenhafen kann einen wichtigen Beitrag für das Image des Binnenhafens leisten und als **„Ausgleichsraum“** für die Harburger Innenstadt fungieren. Auch über die Bezirksgrenzen hinweg kann das UG Bestandteil eines **Sport- und Freizeitbands** zwischen St. Pauli-Landungsbrücken - Wilhelmsburger Inselpark und Binnenhafen werden und sich dahingehend als **Tourismus- und Ausflugsort** etablieren.

Risiken

Vor dem Hintergrund **steigender und sich ausdifferenzierender Bedarfe** von Bewohnerschaft und weiteren Quartiersnutzenden (Studierende, Beschäftigte, Freizeitnutzende, etc.) besteht das Risiko eines nicht ausreichenden Sport- und Bewegungsangebots und mangelnder Kapazitäten in der bestehenden Angebotsstruktur.

Auch besteht das Risiko, dass sich durch das Fehlen einer rad- und fußverkehrsfreundlichen Anbindung des Binnenhafens an den Innenstadtbereich eine **wenig bewegungsintensive Alltagsmobilität** der Bewohnerschaft etabliert. In diesem Sinne kommt einer sicheren, barrierefreien und attraktiven Überwindung der Verkehrsstrassen und der Schaffung guter Bedingungen für die Nahmobilität aller Bevölkerungsgruppen eine hohe Bedeutung zu.

Die zuweilen noch hohe **Fluktuation der Bewohnenden** kann ein langfristiges Mitwirken etwa in Vereinsstrukturen oder bei der Umsetzung von Gemeinschaftsprojekten erschweren. Auch dem drohenden **Verlust von etablierten Vereinsstandorten** (z. B. Vereinigung Harburger Segler e.V.) und Angeboten im Bereich Harburger Hauptdeich Ost ist mit kommunikativen Maßnahmen zur gemeinsamen Problemlösung zu begegnen.

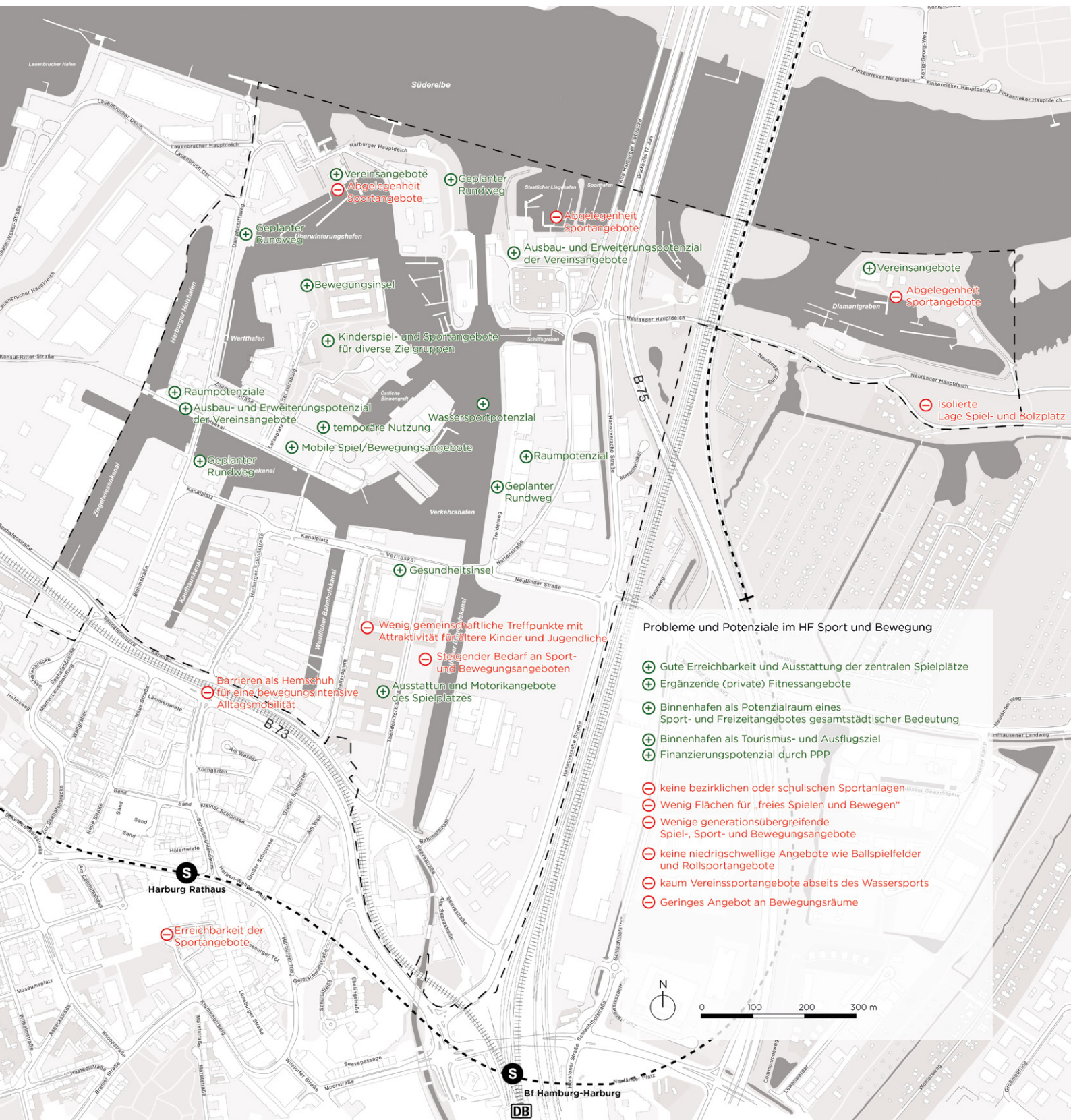


Abb. 68: Übersicht Probleme und Potenziale im Handlungsfeld Sport- und Bewegung

C 2 Akteursstrukturen

Der sich seit Jahren in Transformation befindliche Harburger Binnenhafen ist geprägt durch das Handeln von im Stadtraum Aktiven und Organisationen mit unterschiedlichen Interessen, Einflussnahmemöglichkeiten und Kontinuitäten.

Auf der Landesebene sind an der Entwicklung des Binnenhafens im Bereich Mobilität die **BVM** (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) und der **LSBG** (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) mit der Zuständigkeit für die Hauptverkehrsstraßen befasst. In enger Zusammenarbeit mit der **HPA** (Hamburg Port-Authority) sichert der LSBG die durch Hochwasser und Sturmflut gefährdeten Stadträume durch öffentliche Hochwasserschutzanlagen. Die Integration des Binnenhafens in die internationale Bauausstellung Hamburg 2013 (IBA) beschleunigte die Entwicklung des Gebiets, insbesondere im Bereich der Schlossinsel und der Harburger Schloßstraße seit 2006.

Mit der Entlassung des Binnenhafens aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes (HafenEG) im Jahr 2011 wurde eine städtebauliche Weiterentwicklung sowie die Veräußerung von Flächen möglich. Zuständig für die gesamtstädtische Stadtentwicklung und damit auch für die vom Senat beschlossene vorbereitende Untersuchung (VU) für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Abs. 4 BauGB für das Gebiet „Östlicher Binnenhafen und Anknüpfung an die Innenstadt“ (s. Kap. B 1.1.4) ist die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (**BSW**). Der **LIG** (Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen) ist verantwortlich für das Allgemeine Grundvermögen der FHH bzgl. des städtischen bzw. landeseigenen Immobilienvermögens, den strategischen Ankauf, die Entwicklung, Bestandsverwaltung und den Verkauf von Grundstücken (Erbbaurecht, Anhandgabe, Konzeptvergabe, etc.). Weitere Flächen können im Verwaltungsvermögen anderer Akteure liegen. Der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (**BUKEA**) mit ihren jeweiligen Fachämtern (Wasser, Abwasser und Geologie; Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz; Immissionsschutz und Abfallwirtschaft; Energie und Klima; Agrarwirtschaft) kommt u. a. in Bezug auf eine klimaangepasste Weiterentwicklung der städtischen Infrastruktur und der systematischen Verknüpfung der RISE-Gebietsentwicklung mit der energetischen Stadtsanierung eine hohe Bedeutung zu. Weiterhin relevant ist das der Behörde für Kultur und Medien zugeordnete **Denkmalschutzamt**.

Auf bezirklicher Ebene wird die städtebauliche und technische Koordination der Entwicklungsmaßnahmen im Harburger Binnenhafen vom **Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt** getragen. Hier sind insbesondere die Fachämter Stadt- und Landschaftsplanung (**SL**) sowie Management des öffentlichen Raumes (**MR**), dem auch die Baustellenkoordination zugeordnet ist, involviert. Aufgrund der Komplexität der Entwicklungen wurde eine **Entwicklungskoordinationsrunde Harburger Binnenhafen** im Bezirksamt geschaffen. Daneben ist das Fachamt Sozialraummanagement (**SR**) im **Dezernat für Soziales, Jugend und Gesundheit** zuständig für die fachübergreifende sozialräumliche Planung, die Einrichtungen und Maßnahmen der sozialen Infrastruktur und nicht zuletzt für die Umsetzung der RISE-Gebiete.

Der Binnenhafen ist zudem eines der ausgewählten Beispielquartiere Hamburgs, für die im Rahmen der **Quartiersinitiative urbanes Leben (QuL)** eine ressort- und behördenübergreifende Gesamtstrategie entwickelt wird. Diese soll die fachpolitische Zusammenarbeit, die Konzeption neuer Formate und einheitliche Qualitätsstandards für eine ganzheitliche Quartiersentwicklung gewährleisten. Im Bezirk Harburg wurde der Binnenhafen, ursprünglich unter Einbeziehung des westlichen Neulands, als Beispielquartier festgelegt. Bei der Erarbeitung der Zielsetzungen der QuL in Harburg erfolgt eine dezernatsübergreifende Zusammenarbeit u.a. der Fachämter SL, SR und MR.

Im Jahr 2000 haben sich unter dem Namen **channel harburg e.V.** Unternehmen, Institutionen und andere Aktive im Binnenhafen zu einer Interessensvertretung mit den zentralen Aufgaben Standortmarketing, Networking und der Ansiedlung neuer Unternehmen zusammengeschlossen.

2003 erfolgte die Umbenennung in **channel hamburg e. V.**, um das Zusammenwachsen mit dem Norden zu betonen.

Zum 01.01.2022 ist der Verein **channel hamburg e. V.** mit dem **Citymanagement Harburg e.V.** fusioniert.

Unter dem Namen **Harburg Marketing e. V.** werde man nicht nur die beiden Standorte Binnenhafen und City Harburg als einen der zukunftssträchtigen und leistungsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandorte in der gesamten Metropolregion positionieren, sondern auch den gesamten Bezirk vermarkten.

Die bezirklichen Akteurinnen und Akteure, Bewohnervertretende und Vertretende der Institutionen und Unternehmen kommen vierteljährlich in der **Begleitgruppe Harburger Binnenhafen** zusammen, die von dem Beteiligungsbüro **konsalt GmbH** betreut, moderiert und koordiniert wird. Die Begleitgruppe ist ein seit 1996 bestehendes Beteiligungsformat, in dem sich Vertretende der Bürgerinnen und Bürger, Institutionen, Fraktionen und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirksamts über die städtebauliche Entwicklung und konkrete Projekte im Harburger Binnenhafen austauschen. Hierbei verfügen alle gewählten Vertretenden über ein Stimmrecht. Seit 2013 sind diese Sitzungen öffentlich und erfreuen sich großen Engagements und Interesses seitens der Bewohnerinnen und Bewohner, Akteurinnen und Akteure sowie Gewerbetreibenden.

Die Gruppe der **Anwohnenden im Binnenhafen** ist sehr heterogen. Beispielhaft können hier Hausbootbewohnende, junge Familien, Studierende, Seniorinnen und Senioren sowie Pflegebedürftige genannt werden. Einige Anwohnende sind in den miteinander vernetzten, z.T. schon deutlich vor der Wohnnutzung im Binnenhafen existierenden, Initiativen und Vereinen organisiert (s. Kap. B 3.3. und B 3.5.). Zu nennen sind hier die Flüchtlingshilfe Binnenhafen und die Anwohnerinitiative „Wildes Wäldchen“, die sich für den Grünstreifen am Lotsekanal westlich des Kanalplatzes einsetzt. Außerdem treffen sich seit Mitte 2019 einmal monatlich engagierte Bewohnerinnen und Bewohner sowie am Stadtteil Interessierte in der **Gruppe „Recht auf Binnenhafen“**. Diese Gruppe steht im engen Kontakt zum Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirksamtes, das bei Fragen unterstützt und Kontakte herstellt.

Der Binnenhafen ist zugleich Standort verschiedener **Vereine und Institutionen**, die teilweise auf eine lange Vereinsgeschichte im UG zurückblicken. Beheimatet sind hier bspw. hafenbezogene Freizeit- und Sportangebote, wie verschiedene Ruder-, Wassersport-, Segel- und Yachtvereine, aber auch der Museumshafen Harburg e. V. (MuHaHar) und die Geschichtswerkstatt Harburg e. V., die sich mit der Historie des Binnenhafens beschäftigen und einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und Gedenken an die ursprünglichen Hafennutzungen leisten. Darüber hinaus besteht mit der Produktionsschule Harburg als Teil der Stiftung Berufliche Bildung ein guter

Zugang zu den Bedarfen von jugendlichen Quartiersnutzenden. Für die Bedarfe von kleineren Kindern stellen sich die ansässigen Kindertagestätten als geeignete Ansprechpersonen dar.

Auch die wachsende Zahl an **Studierenden** bildet eine relevante Akteursgruppe. Mit dem Ausbau des Universitäts- und Bildungsstandorts Harburger Binnenhafen kommt Ihnen als Besuchende der Einrichtungen und Bewohnende der bestehenden und geplanten Studierendenwohnungen eine steigende Relevanz zu.

Bei der Gestaltung und Belebung des Binnenhafens kommt gewissen Akteurinnen und Akteuren eine Schlüsselrolle zu. Auf Initiative dieser wurde bspw. die Fischhalle saniert, die sich zu einem wichtigen kulturellen Treffpunkt entwickelt hat. Auch der Erhalt des Kulturkiosks Blohmstraße wurde durch die Initiative von Bewohnenden gesichert. Die Restaurierung des Kulturkrans erfolgte in enger Zusammenarbeit von Museumshafen e. V. und dem Projektmanager Herr Gorch von Blomberg.

Die Vielzahl und Verschiedenartigkeit der **Unternehmen und Gewerbetreibenden** im Binnenhafen ist beachtlich (s. Kap. B 1.2.2). Der Binnenhafen ist einerseits durch traditionelles und ortsgebundenes Hafengewerbe (z. B. Jöhnk Werft), Hafennutzungsdienstleistungen (Hafenschlepper4you Hans) sowie Baugewerbe (HC Hagemann, August Prien, Hirdes Heinrich GmbH) geprägt. Er zeichnet sich aber zunehmend auch als Technologie- und Innovationsstandort aus, was die Ansiedlung der TUHH mit Startup-Port, Logistik Zentrum und geplantem Innovation Port, oder die Niederlassungen der Unternehmen Tiplu, Becker Marine Systems, Airbus, Hochbahn, Süderelbe AG und auch kürzlich des Fraunhofer Instituts belegen. Darüber hinaus gibt es derzeit ein begrenztes Angebot an Hotellerie- und Gastronomiebetrieben. Die Gruppe der Unternehmen und Gewerbetreibenden sollte weiterhin als wichtiger Multiplikator der Stadtentwicklung einbezogen werden.

C 3 Bewertung der Analyseergebnisse

Aus den beschriebenen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken in den relevanten Handlungsfeldern werden die Probleme und Potenziale im UG abgeleitet. Dabei bilden die vorhandenen Stärken - verbunden mit den Chancen - Potenziale, an die es im Zuge einer Gebietsentwicklung anzuknüpfen gilt. Die erkannten Schwächen und Risiken ergeben im Zusammenhang Problemlagen, denen zu begegnen ist, auch um präventiv einer Verschlechterung der Situation in dem Gebiet vorzubeugen.

Auffällig ist, dass sich zahlreichen Problemen und Potenzialen kein klar abgegrenzter Raum im UG zuordnen lässt, bzw. sie sich auf die Zusammenhänge mit den umliegenden Stadträumen beziehen. Sie stellen sich als strukturelle Herausforderungen und Ansatzpunkte des hochdynamischen und in Entwicklung befindlichen Untersuchungsraums dar. Zugleich wird deutlich, dass Probleme und Potenziale zumeist Bereiche und Themen im UG betreffen, die bislang nicht im Fokus einer der beiden bisherigen Städtebaufördermaßnahmen standen.

Wenig überraschend stellen die Barriere des Infrastrukturstrangs der B 73/ Bahngleise sowie die Konversion des östlichen Binnenhafens prioritäre Handlungsschwerpunkte dar. Den Herausforderungen dieser beiden Handlungsräume zu begegnen, erfordert eine Herangehensweise, die städtebauliche, freiraumplanerische und Infrastrukturmaßnahmen integriert. Die zu adressierenden Problemlagen gehen dabei weit über das UG hinaus und entwickeln Einfluss auf den Stadtteil, den Bezirk, die Gesamtstadt und raumwirksame Fachplanungen. Ähnliches gilt für die Handlungserfordernisse im nördlichen Binnenhafen, die in starker Abhängigkeit zu den essenziellen Belangen des Hochwasserschutzes stehen.

In Bezug auf die Siedlungsstruktur soll die Entwicklung der Flächenpotenziale dem weiteren Zusammenwachsen des räumlich fragmentierten Binnenhafens dienen und eine integrierte städtebauliche Entwicklung in Richtung Bahnhof fokussieren. Neben der Einrichtung neuer, die B 73/ Bahngleise querender Wegeverbindungen sollte auch dem Stadtraum entlang dieser Barrieren Aufmerksamkeit zukommen. Dabei kommt der Gestaltung des öffentlichen Raums eine Schlüsselfunktion zu, indem öffentliche Wege- und Straßenräume als Bestandteil des Netzes aus linearen grünen Freiraumstrukturen verstanden werden, die es gestalterisch, funktional

und programmatisch aufzuwerten gilt. Die Aufwertung soll insbesondere Themen der klimagerechten Mobilität, Regenwasserinfrastruktur, Freizeitgestaltung, Begegnung und Bewegung integrieren

Eine weitere große Herausforderung besteht in der **steigenden Einwohnerzahl**, die mit einer **wachsenden Zahl an Beschäftigten, Studierenden und Besuchenden im UG** einhergeht. Dieses Zusammenspiel ist zugleich Problem (Kapazitäten und hinreichend differenziertes Angebot) und Potenzial (Nachfrage und Mitwirkungsbereitschaft) für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der **kulturellen und freizeitbezogenen** Infrastruktur.

Die **Bevölkerungszunahme** im Allgemeinen im Zusammenhang mit der weiteren **Ausdifferenzierung der Bevölkerungsstruktur** erfordert dabei sowohl einen bedarfsgerechten Ausbau der gesellschaftlichen Infrastruktur im UG als auch eine verbesserte Erreichbarkeit der bestehenden Angebote in der Innenstadt. In diesem Zusammenhang hat die Behebung von Defiziten in der Barrierefreiheit der Wegeverbindungen, wie auch die Steigerung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität von öffentlichen Grün- und Freiflächen im Sinne einer Multicodierung eine hohe Relevanz. Diese Räume sollen nicht nur als gestaltete Treffpunkte und Aufenthaltsorte in der Freizeit fungieren, sondern auch als Wegeverbindung dienen, die Bewegung fördern und ökologischen Kriterien gerecht werden. Synergieeffekte lassen sich dabei mit dem Handlungsfeld Sport und Bewegung erzielen, indem **Sport-, Spiel-, Kultur- und Freizeitangebote** sowie weitere publikumsintensive Orte in den Freiraumverbund integriert und zu attraktiven und aktiven Begegnungsorten werden. Bei Planungen im öffentlichen Raum sollen die Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen (Kinder, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Behinderung, etc.) kontinuierlich berücksichtigt werden (Barrierefreiheit, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, etc.). Bevölkerungszunahme, weitere Studierende und Beschäftigte sowie die Nutzergruppen der Sport-, Spiel-, Kultur- und Freizeitangebote beleben den öffentlichen Raum des UGs und tragen so auch zu einem steigenden subjektivem Sicherheitsempfinden bei.

Es bestehen umfangreiche Herausforderungen in der **Schaffung von bedarfsgerechtem und bezahlbarem Wohnraum**. Auf den im Wohnungsbauprogramm ausgewiesenen Flächen besteht

allerdings meist nur eingeschränkter kommunaler Handlungsspielraum, da die weiteren Potenzialflächen des Wohnungsbauprogramms mit Ausnahme der Flächen im Hafenbezirk im Privatbesitz sind. Die bestehende Vorkaufsrechtsverordnung im Geltungsbereich der VU bietet die Möglichkeit, spekulativen Grundstücksveräußerungen entgegen zu wirken. Der in Erarbeitung befindliche städtebaulich landschaftsplanerische Rahmenplan ermöglicht darüber hinaus eine Steuerung der Nutzungsentwicklung durch gezielte Planung und wird neben anderen Faktoren die Entscheidungsgrundlage für eine mögliche förmliche Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bilden (siehe B 1.1.4 Prozesse, Konzepte und Programme).

Die neueren Bauvorhaben im zentralen Binnenhafen adressieren studentisches Wohnen und mit dem „Ankerplatz“ weitere Sonderwohnformen. Von Relevanz sind in weiteren Vorhaben die Förderung von Sozialwohnungen und von studentischem, genossenschaftlichem und gemeinwohlorientiertem Wohnungsbau sowie eine stärkere Mitwirkung der Akteure und Akteurinnen.

Für das Flächenpotenzial von **aus der Nutzung fallender Bestandsgebäude und Freiflächen** sind Angebote zu konzipieren, die niedrigschwellig auf die Bedarfe von Kindern und Jugendlichen reagieren. Die Schaffung von Kulturangeboten kann hierbei als sinnvolle Nutzungsergänzung fungieren. Die Etablierung entsprechender Träger- und Finanzierungsstrukturen ist eine Aufgabe, die es im Rahmen einer RISE-Förderung zu bearbeiten gilt.

Im Bereich der **Sozialen und Bildungsinfrastruktur** wird es aufgrund der zahlenmäßig kleinen Nachfragegruppen im Binnenhafen voraussichtlich auch in den kommenden Jahren weder Einrichtungen der offenen Kinder- und Jugendarbeit noch Schulen innerhalb des UGs geben. Dieser Ausblick unterstreicht die Bedeutung der sicheren Erreichbarkeit entsprechender Angebote in den angrenzenden Quartieren. Die bestehenden Kulturangebote und das Potenzial insbesondere im Bereich der kulturellen Bildung im UG stellen sich als sinnvolle Ergänzung der Strukturen im Innenstadtbereich dar.

Maßnahmen des **Klimaschutzes oder zur Anpassung an den Klimawandel** wie z.B. ökologische Qualifizierung, Regenwasserinfrastrukturanpassung, effiziente Energieversorgung und Ressourcenschonung sind als Fördervoraussetzung in der Gebietsentwicklung obligatorisch. Insbesondere bei Maßnahmen an öffentlichen Gebäuden oder im öffentlichen Raum sind diese zu berücksichtigen. Auch im künftigen Gebietsentwicklungsprozess soll die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand einen Maßstab bilden. Häufig basieren Einzelmaßnahmen jedoch auf strategisch abgestimmten Konzeptionen, denen umfangreiche Bestandsaufnahmen und/ oder Fachkonzepte vorzuschalten sind (etwa Integrierte Energiekonzepte). Diese sind wiederum eng mit der geplanten RISE-Förderung zu verknüpfen oder können selbst Fördergegenstand sein.

D

D Strategischer Teil - Zielsetzungen

Aufbauend auf der Gebietsanalyse und der Bewertung der Probleme und Potenziale werden in diesem Kapitel die daraus folgenden gebietsbezogenen Leitziele sowie die handlungsfeldbezogenen Ziele beschrieben. Um mit der Gebietsentwicklung den erörterten Problemen bestmöglich zu begegnen und die Potenziale voll auszuschöpfen, wird insbesondere auf eine Stärkung der Stärken gezielt, die zudem dazu beitragen können, die erkannten Schwächen auszugleichen.

D 1 Gebietsbezogene Leitziele

Im Hinblick auf die dargelegten Probleme und Potenziale begründen sich folgende Leitziele für die angestrebte Gebietsentwicklung:

Der Binnenhafen ist ein zukunftsfähiger und mischgenutzter Stadtraum, der den Anforderungen einer klimagerechten Stadtentwicklung entspricht.

Das gut ausgebaute Fuß- und Radwegenetz verbindet die Funktionsbereiche Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen und ist Teil einer attraktiven Anbindung an die Harburger Innenstadt, den Bahnhof und die Pionierinsel.

Die Sport-, Kultur- und Freizeitinfrastruktur ist in den Stadtraum integriert und trägt zur Steigerung der Lebensqualität bei.

D 2 Handlungsfeldziele

Die Handlungsfelder bilden die Grundlage, den spezifischen Problemlagen im UG zu begegnen und diese in einem ressortübergreifenden und integrierten Entwicklungsprozess zu bearbeiten.

Ergänzend zu den gebietsbezogenen Leitzielen werden dementsprechend folgende Ziele für die relevanten Handlungsfelder formuliert. Sie sind eine wichtige Grundlage für eine bedarfsgerechte, erfolgreiche Gebietsentwicklung.

Handlungsfeld 1: Städtebauliche Strukturen

- Die erhaltenswerte Bausubstanz ist saniert. Die hafentypischen Strukturen und das charakteristische, maritime Erscheinungsbild bieten eine hohe Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität.
- Neue Nutzungen sind in historische Gebäude oder Neubauvorhaben integriert und unterstützen damit die funktionale Mischung.

Handlungsfeld 2: Wohnen / lokaler Wohnungsmarkt / Wohnungswirtschaft

- Der Binnenhafen bietet Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten
- Der Binnenhafen bietet Studierenden bedarfsgerechten Wohnraum, insbesondere durch größere Wohneinheiten, die auch von Wohngemeinschaften genutzt werden können.

Handlungsfeld 3: Wohnumfeld und Öffentlicher Raum

- Die öffentlichen Straßenräume, Plätze und Parkanlagen sind attraktiv gestaltet, räumlich verbunden, bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und steigern die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit der Wasserflächen.

Der öffentliche Raum wird multifunktional genutzt. Vielfältige, niedragschwellige Angebote für Begegnung, Erlebnis und Bewegung sind in den öffentlichen Raum integriert und erweitern das Sport-, Kultur- und Freizeitangebot.

Als Indikator zur Zielerreichung im Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum wird die Fläche (m²) aufgewerteter oder neu geschaffener Plätze und Parkanlagen an Wasserflächen sowie die Fläche (m²) aufgewerteter oder neu geschaffener Seitenflächen des Straßenraums genannt.

Handlungsfeld 4: Klimaschutz/ Klimaanpassung/ Grüne und blaue Infrastruktur

- Baumaßnahmen an öffentlichen Gebäuden und im öffentlichen Raum berücksichtigen die Belange des Klimaschutzes, der Biodiversität und der Klimafolgenanpassung.
- Die grüne und blaue Infrastruktur im Binnenhafen ist ein Bindeglied in der Entwicklung der Landschaftsachsen und bietet zeitgemäße Möglichkeiten für Erholung und Bewegung und ökologische Vielfalt.

Handlungsfeld 5: Mobilität

- Die Wohnquartiere, Arbeitsplatzstandorte, Freizeitangebote und Freiräume des Quartiers sind durch attraktive, sichere und barrierefreie Wegeverbindungen im Umweltverbund miteinander vernetzt.
- Die Erreichbarkeit der Harburger Innenstadt und des Bahnhofsbereichs ist für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen attraktiv, sicher und barrierefrei.
- Es besteht ein attraktives Angebot an unterschiedlichen, vielseitigen, umweltfreundlichen Mobilitätsoptionen.

Handlungsfeld 6: Kultur im Stadtteil

- Kulturelle Angebote sind etabliert und sichtbar.
- Das maritime kulturelle Erbe des Binnenhafens ist langfristig gesichert und sichtbar.

Handlungsfeld 7: Sport und Bewegung

- Sport-, Spiel- und Bewegungsangebote sind für unterschiedliche Zielgruppen – auch aus den umliegenden Harburger Stadtquartieren – attraktiv und niedrigschwellig gestaltet und bedarfsgerecht ausgebaut.
- Der öffentliche Raum samt der Straßenräume ist gestalterisch qualifiziert und fördert eine bewegungsintensive Alltagsmobilität.

Über die benannten Handlungsfelder hinaus ist mit der Gebietsentwicklung das Handlungsfeld **„Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung“** als Querschnittsthema verbunden.

E

Empfehlungen zur Verfahrensstruktur und zur Förderung

E 1 Programm, Förderlaufzeit und Gebietsabgrenzung

Die Entwicklung des Harburger Binnenhafens ist weiterhin von einer hohen Dynamik und von komplexen, sich häufig ändernden Rahmenbedingungen für die Planungen geprägt. Bei der Festlegung der RISE-Fördergebiete Harburger Schlossinsel und Harburger Binnenhafen war dies in dem Umfang nicht absehbar. Für die weitere Entwicklung des Harburger Binnenhafens und Neuland Nordwest ist daher die Festlegung eines weiteren RISE-Fördergebiets sinnvoll, um die städtebauliche Weiterentwicklung zu begleiten und sich insbesondere auch den Qualitäten und Herausforderungen des wachsenden Wohnstandorts zu widmen.

Ein zukunftsweisender Umgang mit dem kulturellen Erbe, eine geordneten Entwicklung der Flächenpotenziale insbesondere im östlichen Binnenhafen sowie der Anbindung der Harburger Innenstadt und des Bahnhofsbereichs, stellt neben der schnell anwachsenden Anzahl an Bewohnenden (und der damit benötigten bedarfsgerechten Weiterentwicklung von öffentlichen Räumen und der gesellschaftlichen Infrastruktur) eine planerische und finanzielle Herausforderung dar.

Das **Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“** der Städtebauförderung ist geeignet den in dieser Analyse aufgezeigten Problemen und Potenzialen zu begegnen. Dieses Programmsegment bietet die Möglichkeit insbesondere die städtebauliche Anpassungsmaßnahmen an Wachstumsentwicklungen, die Aufwertung und den bedarfsgerechten Umbau des Gebäudebestandes, die Verbesserung des öffentlichen Raums und des Wohnumfeldes, die Anpassung und Transformation der städtischen Infrastruktur, die klimafreundlichen Mobilität sowie Maßnahmen der Klimafolgenanpassung wie der wassersensiblen Stadt- und Freiraumplanung und die Reduzierung des Wärmeinseleffektes zu befördern.¹⁴⁰ Aufgrund des starken Bevölkerungswachstums bestehen demografiebedingte infrastrukturelle Anpassungsbedarfe. Zudem bringt der Strukturwandel im Harburger Binnenhafen Herausforderungen wie Leerstände, Umnutzungsbedarfe und denkmalgerechte Sanierungserfordernisse mit sich, die es zu

bewältigen gilt. Das Programm ist aufgrund dieser Ausrichtung besonders dafür geeignet, die im Gebiet Harburger Binnenhafen/ Neuland Nordwest festgestellten Missstände durch städtebauliche Maßnahmen zu beheben und deren Erhaltung bzw. Entwicklung sicher zu stellen.

Es wird eine Festlegung als Stadtumbaugebiet nach § 171 b BauGB empfohlen. Damit kann die Grundlage für eine siedlungsstrukturelle Anpassung an die Erfordernisse der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft geschaffen werden, um drohende städtebauliche Funktionsverluste abzuwenden.

Mit Blick auf die steigende Anzahl von Bewohnenden fehlt es bereits heute und perspektivisch zunehmend an bedarfsgerechter Infrastruktur, insbesondere im Bereich der Sport- und Freizeitangebote sowie einer geeigneten Ausstattung der Grün- und Freiflächen. Die öffentlichen Verkehrsflächen sind noch besser an die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, d.h. auch an die des nicht motorisierten Individualverkehrs (Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer sowie mobilitätseingeschränkten Personen) anzupassen. Zugleich gilt es mit einer ortsbildgerechten Materialwahl und Gestaltung das besondere Flair des alten Hafens zu unterstützen.

Ein Schwerpunkt liegt im Erhalt und der Weiterentwicklung des öffentlichen Raums (Straßen, Wege, Plätze) und Qualifizierung von Grün- und Freiflächen zur Steigerung der Lebens- und Wohnqualität sowie der gesellschaftlichen Teilhabe. Die Projektideen zielen insbesondere auch auf die Optimierung von Fuß- und Radwegen zur besseren Vernetzung der Funktionsbereiche und der Anbindung an den Innenstadtbereich, schaffen Synergien zu einer umweltgerechten und emissionsfreien Mobilität und tragen so zur Verbesserung des Stadtklimas bei.

Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung (bspw. zentrale Wärmeversorgung, energetische Gebäudesanierung) müssen dabei als Fördervoraussetzung in der Gebietsentwicklung berücksichtigt werden.

Es wird eine **Förderlaufzeit von 7 Jahren** empfohlen.

¹⁴⁰ Städtebauförderung 2020 - Informationen zu den Förderprogrammen, 2020

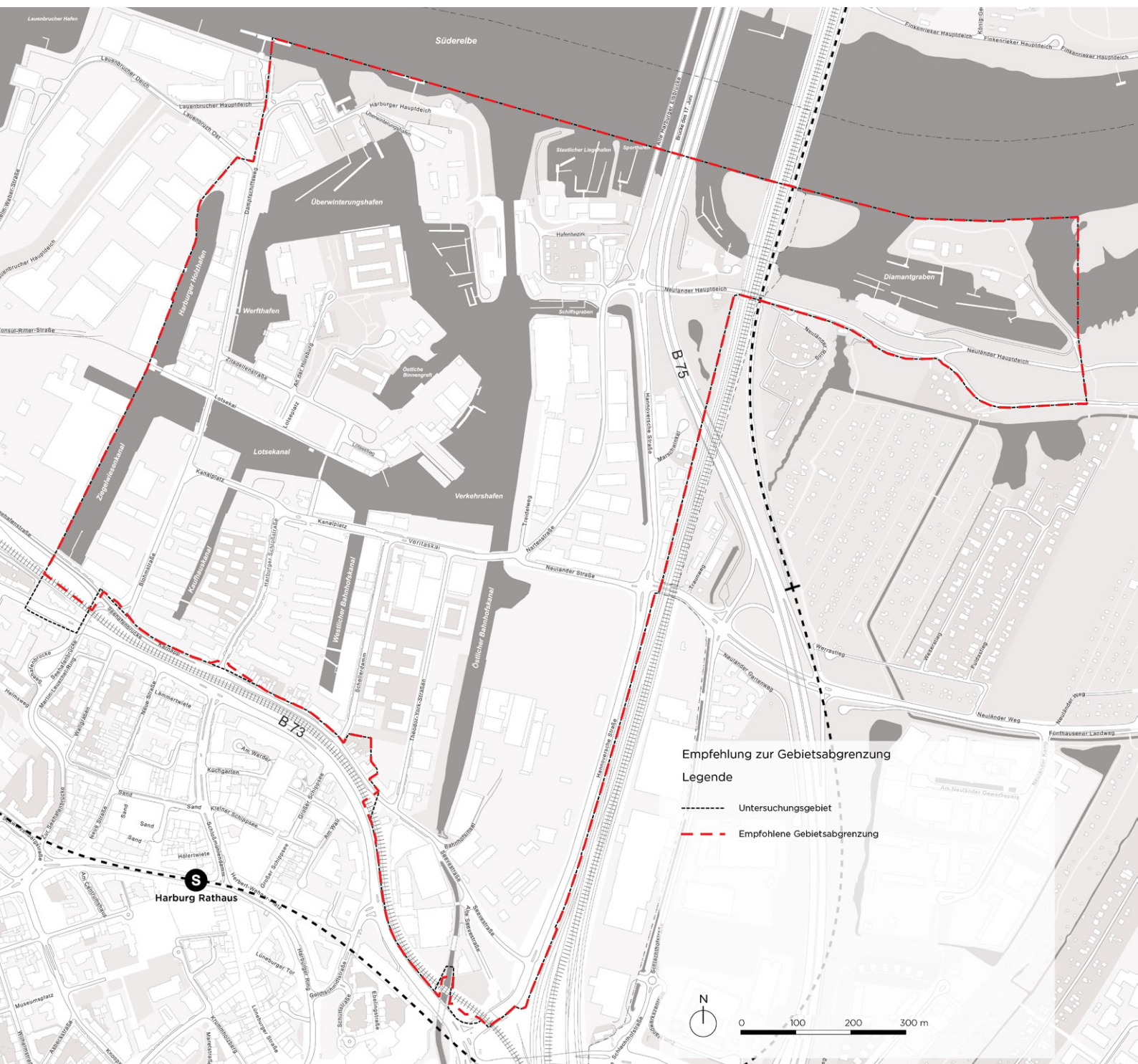


Abb. 69: Empfehlung zur Gebietsabgrenzung

Vorschlag Gebietsabgrenzung

Der Vorschlag der Gebietsabgrenzung umfasst den Harburger Binnenhafen und das nordwestliche Neuland. Die Abgrenzung des UGs erscheint grundsätzlich geeignet, um die erkannten Problemlagen zu mindern und die Potenziale für die Gebietsentwicklung nutzbar zu machen.

Gegenüber der Gebietsabgrenzung im Gebietsauswahldokument haben sich nur kleine Anpassungen ergeben. Im Übergang zum bestehenden

Fördergebiet Harburg Innenstadt/ Eißendorf-Ost (s.Abb. 10) wurden so Überschneidungen der beiden Fördergebiete vermieden. Mit der vorgeschlagenen Anpassung verkleinert¹⁴¹ sich das Gebiet um 0,7 ha ggü. dem Gebietsauswahldokument auf insgesamt 144,3 ha.

¹⁴¹ Gebietsabgrenzung gem. Gebietsauswahldokument = 1.449.889,130 m², vorgeschlagene Gebietsabgrenzung in der vorliegenden Problem- und Potenzialanalyse = 1.442.955,876 m²

E2 Gebietsmanagement und Beteiligungsprozess

Mit dem Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung können die aufgeführten Probleme und Handlungsbedarfe durch einen integrierten quartiersbezogenen Ansatz in Kooperation und gemeinsamer Verantwortung aller fachlich betroffenen Behörden und Dienststellen und unter Beteiligung der Bewohnenden bearbeitet und (z.T. vorbeugende) Maßnahmen zur Behebung und Vermeidung von Defiziten umgesetzt werden.

Die operative Programmumsetzung und Steuerung des Gebietsentwicklungsprozesses obliegen dem Bezirksamt Harburg. Das Fachamt Sozialraummanagement (SR), Abteilung Integrierte Stadtteilentwicklung wird eine Gebietsentwicklerin bzw. einen Gebietsentwickler beauftragen (siehe auch E 5 Projektblätter).

Die Gebietsentwicklung soll dabei in enger Abstimmung mit anderen Programmen und Strategien wie der Quartiersinitiative urbanes Leben (QUL), dem Projekt RISA¹⁴² (RegenInfraStrukturAnpassung), den VU und einer möglichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (deren Festsetzungsvoraussetzungen durch die VU geprüft werden) erfolgen. Die integrierte Bearbeitung erstreckt sich auch auf die Synergien mit dem ebenfalls zu prüfenden Einsatz einer energetischen Stadtsanierung (KFW Programm 432).

Wesentliche Aufgabe der **Gebietsentwicklerin bzw. des Gebietsentwicklers** ist es, die im IEK zu vertiefenden RISE-Maßnahmen zu begleiten, mit einem besonderen Augenmerk auf Beteiligung und Mitwirkung lokaler Akteurinnen und Akteure. Die Maßnahmen sollen die bestehenden, funktionalen Akteursstrukturen und Formate befördern, weiterentwickeln und dabei an vorhandene örtliche Potenziale anknüpfen. Die Kommunikation der baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen und die Moderation der vielfältigen Handlungserfordernisse und Sachzwänge ist zentraler Bestandteil der inhaltlich komplexen Gebietsentwicklung im UG. Dies umfasst die Abstimmung mit den Fachämtern und -behörden sowie den Trägern öffentlicher Belange. Zudem gibt es im Gebiet zahlreiche Träger von Einrichtungen, Bewohnende und Gewerbetreibende sowie Eigentümerinnen und Eigentümer, die frühzeitig in die Konzeption von Maßnahmen und deren Durchführung einzubinden sind.

Im Rahmen der „Begleitgruppe Harburger Binnenhafen“ beteiligen sich bereits seit 1996 Investoren, Projektentwickler, Bauherren, Vereine, Gewerbetreibende sowie Fachbehörden an der Entwicklung des Harburger Binnenhafens. Im Juni 2022 findet die 60. Sitzung statt. Das Gremium hat sich zu einer festen Größe im Binnenhafen entwickelt. Im Laufe der Zeit haben sich auch zunehmend Bewohnende beteiligt. Die Begleitgruppe sollte zu einem Beteiligungsgremium transformiert werden, welches auch über die Mittel eines Verfügungsfonds entscheidet. Die Durchführung der Begleitgruppe ist bis Ende 2022 gesichert und soll im Rahmen eines ersten Projekts im Jahr 2023 weiter geführt werden. Die einzusetzende Gebietsentwicklerin bzw. der einzusetzende Gebietsentwickler kann voraussichtlich Ende 2023 ihre bzw. seine Arbeit aufnehmen und sich verantwortlich für die Fortführung und die Koordination dieses Gremiums ab 2024 zeigen.

Die Bereitstellung eines **Verfügungsfonds**, über dessen Mittelverwendung das Beteiligungsgremium demokratisch entscheidet, befördert die strukturelle Mitwirkung der Bevölkerung in der Gebietsentwicklung und bietet flexibel einsetzbare Fördermittel für kleine, in sich geschlossene Maßnahmen. Von dem Verfügungsfonds können gezielt Mittel für Mikroprojekte von Teilgruppen zur Verfügung gestellt werden, die aktiv ihr Stadtquartier gestalten wollen.¹⁴³ Die Einbindung der bestehenden und sich häufig bereits selbsttragenden Organisationsstrukturen ist zu gewährleisten und langfristig zu motivieren, sich über die Förderphase hinaus in Institutionen, Vereinen und Initiativen zu engagieren.

Für die künftige Standortentwicklung entfaltet der Umgang mit und die Ansprache von Unternehmen und ggf. Eigentümerinnen und Eigentümern von Flächen und von aus der Nutzung gefallen Gebäuden eine besondere Relevanz im Rahmen der Gebietsentwicklung. Inwiefern diese Aufgaben von der Nachfolgeorganisation Harburg Marketing e. V. übernommen werden können oder es eines neuen entsprechenden Gremiums zur Vertretung der Interessen der Unternehmen bedarf, ist im Rahmen der weiteren Gebietsentwicklung zu klären.

Einzubinden sind daneben stellvertretend für den wachsenden Universitäts- und Forschungsstandort entsprechenden Bildungsinstitutionen, sowie die Studierendenvertretung und das Studierendenwerk.

¹⁴² Das Projekt RISA ist das Arbeitsforum der Stadt Hamburg, in dem die verschiedenen Themen und Anforderungen im Umgang mit Regenwasser zusammengeführt werden. Gemeinsam werden Lösungen für eine zukunftsfähige Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. (<https://www.risa-hamburg.de/struktur-kontakt>)

¹⁴³ siehe Jugendfonds als Instrument der Stadtentwicklung, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (März 2012)

Durch die Vielfalt, der an der Entwicklung des Binnenhafens beteiligten Akteurinnen und Akteuren mit sehr unterschiedlichen Einflussmöglichkeiten ist neben der Fortführung eines Beteiligungsgremiums die Einführung, Begleitung und Unterstützung weiterer Arbeitskreise sinnvoll, um spezifische Interessen zu bündeln und zielgerichtet einbringen zu können. Die im Zuge der vergangenen Förderperioden entstandenen weitreichenden Beteiligungsformate, sollen im Rahmen einer erneuten Fördergebietsfestlegung auch die Belange der Nutzenden im nördlichen Binnenhafen und um die Pionierinsel integrieren.

Die Anmietung und Einrichtung eines **Stadteilbüros** gewährleistet sowohl die Sicht- und Ansprechbarkeit der Gebietsentwicklerin bzw. des Gebietsentwicklers vor Ort, als auch deren bzw. dessen Verankerung im Fördergebiet. Regelmäßige Sprechzeiten, das aktive Aufsuchen unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure und die Fähigkeit, Interessenskonflikte zu moderieren, können erheblich zur Vertrauensbildung beitragen. Im Idealfall ergeben sich mit den genutzten Räumlichkeiten weitere Synergien bspw. als Raumressource für eine aktive Nachbarschaft oder selbstorganisierte Initiativen. Darüber hinaus betreibt und betreut die Gebietsentwicklerin bzw. der Gebietsentwickler die **Öffentlichkeitsarbeit**, informiert über das Gesamtprojekt sowie über konkrete Maßnahmen und deren Verlauf und lädt zu Veranstaltungen, wie Informationsabenden und Vernetzungstreffen ein. In diesem Zusammenhang sollen auch Informationen über bestehende Angebote kommuniziert werden. Neben Printmedien wie Flyern, Plakaten und Broschüren sollen sowohl Social Media und internetbasierte Anwendungen als auch bereits bestehende Kanäle und Formate (channel News etc.) genutzt werden.

Gerade in der Außendarstellung des Binnenhafens bestehen vielfältige Potenziale zur weiteren Festigung des Freizeit- und Erlebniswerts von dem insbesondere auch ansässigen Vereinen und Initiativen profitieren sollten. Besteht das Ziel einer weiteren, auch touristischen Inwertsetzung des Binnenhafens, gilt es authentische Formate zu finden, die behutsam mit den bestehenden Werten dieses besonderen Stadtraums umgehen.

Neben öffentlichen Mitteln aus den zuständigen Fachressorts und privaten Mitteln von Kooperierenden sind v. a. die engagierte Zusammenarbeit der Beteiligten sowie das ehrenamtliche Engagement aus der Zivilgesellschaft wichtig, um diese Entwicklungsziele zu erreichen und langfristig im Gebiet zu verankern. Durch die Öffentlichkeitsarbeit und intensive Kommunikation besteht die Chance, das Image und die Wahrnehmung des Gebiets sowohl nach innen als auch nach außen zu stärken.

E 3 Gendermainstreaming

Alle Dienststellen und die betroffenen Akteurinnen und Akteure sind im Rahmen der Gebietsentwicklung angehalten, die Handlungsstrategie des Gendermainstreamings und die Grundsätze und Leitlinien des Gleichstellungspolitischen Rahmenprogramms sowie des Aktionsplans für Akzeptanz gleichgeschlechtlicher und sexueller Vielfalt anzuwenden. Die unterschiedlichen Bedarfe und Bedürfnisse der Geschlechter bezüglich der Lebenssituationen und Interessen fließen bei sämtlichen konzeptionellen Überlegungen, Planungen und bei der Umsetzung von Projekten und Vorhaben im Fördergebiet ein.

Die vorliegende Untersuchung verfolgte dabei den Anspruch, die spezifischen Belange bei allen Analysen und Zielformulierungen mitzudenken. Bei der Entwicklung von Maßnahmen, ob baulich oder vorbereitend, können auf Basis einer fundierten Genderanalyse Empfehlungen ausgesprochen werden. Eine gendergerechte Perspektive ist auch in der Entwicklung und Evaluierung der Maßnahmen zu integrieren.

Das Gendermainstreaming versucht gleichzeitig die Verstärkung von „Geschlechtsstereotypen“ zu vermeiden und räumliche Möglichkeiten für Menschen unterschiedlicher Lebensstile, sozialer Strukturen, Fähigkeiten und Ressourcen zu entwickeln.

Ziel des Gendermainstreamings ist es, die spezifischen Belange bei allen Planungsstufen mitzudenken und zu reflektieren.

E 4 Zeit-Maßnahme-Kosten-Plan

(Tabelle siehe gesondertes Dokument)

Die bereits zum heutigen Zeitpunkt im Zeit-Maßnahme-Kosten-Plan (ZMKP) dargestellten vorläufigen Gesamtkosten betragen insgesamt 3.207.000 Euro. Darin enthalten sind die Kosten für den Gebietsentwicklungsprozess in Höhe von 1.177.000 Euro und erste investive Maßnahmen in Höhe von 2.030.000 Euro. Der Anteil aus **Fördermitteln der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE)** an den vorläufigen Gesamtkosten beträgt 2.102.000 Euro.

Handlungsfeld:		Wohnumfeld und öffentlicher Raum											
Finanzierungsplanung:													
Lfd. Nr.	Projektangaben:	Anmerkungen	Art der Leistung			Gesamtkosten	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
			Investiv	nicht Investiv	beides								
103171	Projektname:		Gesamtkosten	x		160.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Aussichtsplattform und Steganlage am Dampfschiffsweg (bauliche Umsetzung)		Anteil BSW /RISE Bezirksamt Harburg			80.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Projektadresse:					80.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Dampfschiffsweg												
	Projekträger:												
MR 2													
103176	Projektname:		Gesamtkosten		x	910.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Freiraumgestaltung südlicher Kanalplatz (bauliche Umsetzung)		Anteil BSW /RISE Bezirksamt Harburg			455.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Projektadresse:					235.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	südlicher Kanalplatz		BVM			220.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Projekträger:												
MR 2													
103174	Projektname:		Gesamtkosten	x		960.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Promenade am Treidelweg (bauliche Umsetzung)		Anteil BSW /RISE Bezirksamt Harburg			480.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Projektadresse:					480.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Treidelweg												
Handlungsfeld:		Wohnumfeld und öffentlicher Raum											
Gesamt			gesamt			2.030.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
			RISE gesamt			1.015.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
			Landesmittel gesamt			1.015.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
			Private Mittel gesamt			- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
			EU-Mitte gesamt			- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €

ZMKP: Handlungsfeld - Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung

Handlungsfeld:		Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung														
Finanzierungsplanung:		Art der Leistung														
Lfd. Nr.	Projektangaben:	Anmerkungen	Investiv			nicht Investiv			Gesamtkosten	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
			Investiv	nicht Investiv	beides											
103178	Projektname:		Gesamtkosten			x			730.000 €	30.000 €	160.000 €	108.000 €	108.000 €	108.000 €	108.000 €	108.000 €
	Honorarvertrag Quartiersentwickler/in		Anteil BSW /RISE						730.000 €	30.000 €	160.000 €	108.000 €	108.000 €	108.000 €	108.000 €	108.000 €
	Projektadresse:															
	Projektträger:															
n.n.																
103815	Projektname:		Gesamtkosten					x	15.000 €		15.000 €	- €	- €	- €	- €	- €
	Stadtteilbüro Einrichtung		Anteil BSW /RISE						15.000 €		15.000 €	- €	- €	- €	- €	- €
	Projektadresse:															
	Projektträger:															
n.n.																
103189	Projektname:		Gesamtkosten					x	150.000 €		25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €
	Stadtteilbüro Miete inkl. aller Neben- bzw. Betriebskosten		Anteil BSW /RISE						150.000 €		25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €
	Projektadresse:															
	Projektträger:															
n.n.																
103343	Projektname:		Gesamtkosten					x	180.000 €		30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €
	Verfügungsfonds		Anteil BSW /RISE						90.000 €		15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
	Projektadresse:		privat						90.000 €		15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
	Projektträger:															
n.n.																
103342	Projektname:		Gesamtkosten					x	90.000 €		15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
	Öffentlichkeitsarbeit		Anteil BSW /RISE						90.000 €		15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
	Projektadresse:															
	Projektträger:															
n.n.																
103177	Projektname:		Gesamtkosten					x	12.000 €	12.000 €						
	Begleitgruppe Harburger Binnenhafen		Anteil BSW /RISE						12.000 €	12.000 €						
	Projektadresse:															
	Projektträger:															
n.n.																
Handlungsfeld:	Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung															
Gesamt	gesamt								1.177.000 €	42.000 €	245.000 €	178.000 €	178.000 €	178.000 €	178.000 €	178.000 €
	RISE gesamt								1.087.000 €	42.000 €	230.000 €	163.000 €	163.000 €	163.000 €	163.000 €	163.000 €
	Landesmittel gesamt								- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	Private Mittel gesamt								90.000 €	- €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
	EU-Mitte gesamt								- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €

Gesamtinvestitionen		Gesamtkosten	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Handlungsfeld: Wohnumfeld und öffentlicher Raum	Gesamt	Gesamtkosten	2.030.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	RISE Gesamtkosten		1.015.000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Handlungsfeld: Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung	Gesamt	Gesamtkosten	1.177.000 €	245.000 €	178.000 €	178.000 €	178.000 €	178.000 €	178.000 €
		RISE Gesamtkosten	1.087.000 €	230.000 €	163.000 €	163.000 €	163.000 €	163.000 €	163.000 €
	Gesamtsumme aller Handlungsfelder								
			3.207.000 €	245.000 €	178.000 €	178.000 €	178.000 €	178.000 €	178.000 €
	RISE Gesamtsumme aller Handlungsfelder								
		Landesmittel gesamt	2.102.000 €	230.000 €	163.000 €	163.000 €	163.000 €	163.000 €	163.000 €
		Private Mittel gesamt	90.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
		EU-Mittel gesamt	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €

E 5 Projektblätter

Erste Projekte

Drei erste Projekte sind im Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum vorgesehen.

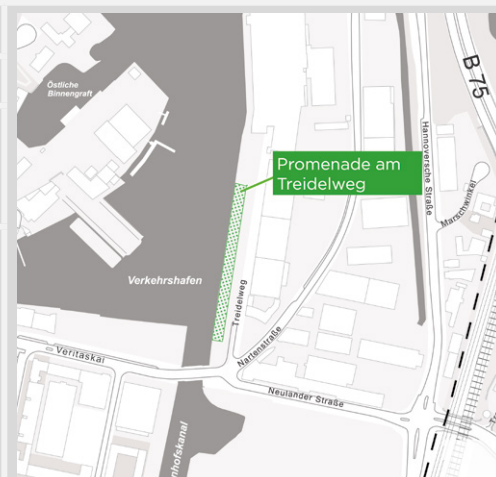
Die Aussichtsplattform als Teil des öffentlichen Raums am Dampfschiffsweg ermöglicht einen direkten Bezug zum Wasser in einem bislang durch Zäune abgetrennten Bereich des Untersuchungsgebiets. Mit der ergänzenden öffentlichen Steganlage wird in diesem Bereich eine Zugänglichkeit der Wasserflächen ermöglicht, die dem Ziel des Ausbaus von niedrigschwelligen Freizeit und Sportangeboten entspricht.

Die Promenade am Treidelweg soll nach der Beendigung der Kaimauersanierung als Naherholungsfläche am Wasser wiederhergerichtet werden. Sie ist daneben Teil einer wichtigen Wegeverbindung abseits des Straßenraums, die den Zielen des Grünen Netzes folgt und perspektivisch Teil eines geplanten Rundwegs um die Schlossinsel werden kann. Dieser Abschnitt sowie die Fortführung nach Norden sind im gesamtstädtischen Lückenschutzprogramm für den Ausbau und die Entwicklung des Grünen Netzes Hamburg identifiziert. Der Lückenschluss ist daher von besonderer Bedeutung.

Mit der Freiraumgestaltung des südlichen Kanalplatzes wird die Wiederherstellung eines zusammenhängenden Gestaltungsbilds des nördlichen und südlichen Kanalplatzes ermöglicht. Bei der Umgestaltung werden Sitzmöglichkeiten geschaffen, die Pflanzung von vier Bäumen und zur Wahrung des authentischen Stadtbilds das historische denkmalgeschützte Hafen-Pflaster wiederverwendet.

Aussichtsplattform und Steganlage am Dampfschiffsweg (bauliche Umsetzung)	
Adresse/ Belegenheit	Dampfschiffsweg (ggü. Hausnr. 11)
Projektträger	Bezirksamt Harburg, Management des öffentlichen Raumes, Tiefbauabteilung H (MR 2)
Mitwirkende Akteurinnen und Akteure	
	
Anlass und Beschreibung	Im UG soll der öffentliche Raum aufgewertet werden. Durch die öffentliche Zugänglichkeit der Wasserflächen soll dem Mangel an Grün- und Freiflächen zur Sport- und Freizeitnutzung entgegengewirkt werden.
Wirkungsziel	Die Plattform dient der Aufwertung des öffentlichen Raums sowie als Aufenthaltsort für Freizeit- und Sportnutzung. Sie liegt am Dampfschiffsweg und ist somit Teil des Rundwegs für den nicht-motorisierten Verkehr. Durch die Plattform wird eine Blickbeziehung zur Schlossinsel und den gegenüberliegenden Uferbereichen hergestellt und die Aufenthaltsqualität gestärkt. Von der Plattform gelangt man über eine Treppe auf einen kurzen Steg. So wird der Zugang zum Wasser hergestellt und wassersportbezogene Freizeitnutzungen wie Kajak-, Kanufahren und Stand Up Paddling ermöglicht.
Leistungsziel	- Bau einer Plattform und Steganlage: bauliche Umsetzung einer Plattform (ca. 5,0 m x 5,0 m) als Aufenthaltsfläche. Zentrales Sitzelement aus Holz (Sitzinsel ca. 1,5 m x 1,5 m). Sicherung durch ein 1,0 m hohes Geländer aus feuerverzinktem Stahl. - Anschluss an den Fußweg Dampfschiffsweg
WirkungimHandlungsfeld	- Wohnumfeld und Öffentlicher Raum - Sport und Bewegung
Geschätzte Kosten und Finanzierung	Gesamtkosten (bauliche Umsetzung): 160.000 € Bezirksamt Harburg (MR2): 80.000 € (2023) BSW/ RISE: 80.000 € (2023)

Promenade am Treidelweg (bauliche Umsetzung)	
Adresse/ Belegenheit	Treidelweg
Projektträger	Management des öffentlichen Raumes, Tiefbauabteilung H (MR 2)
Mitwirkende Akteu- rinnen und Akteure	Landesbetrieb Immobilienmanage- ment und Grundvermögen (LIG) als Grundeigentümer Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) > Fonds „Vertrag Stadtgrün“
Anlass und Beschreibung	Wiederherrichtung der Fläche nach Kaimauersanierung, Schaffung einer Naherho- lungsfläche am Wasser, Wegeverbindung (als Teil des Rundwegs um die Schloss- insel und als Weiterführung des grünen Wegenetzes vom östl. Bahnhofskanal)
Wirkungsziel	Durch die Errichtung einer 6m breiten Promenade entlang der Kaikante am Trei- delweg wird der Zugang zum Wasser geschaffen und der Hafen als städtebau- lich-strukturierendes Element betont. Die Promenade stellt eine Aufwertung des öffentlichen Raums dar und dient der Freizeitgestaltung und Erholung. Die Pro- menade ist eine wichtige Verbindung/Fortführung des grünen Wegenetzes und wird außerdem Bestandteil des geplanten Rundwegs im Binnenhafen sein.
Leistungsziel	Die Promenade wird auf einer Länge von 195m (Veritaskai bis Pachtfläche Handelshof) und einer Breite von 6m hergestellt. Die Planung wird von MR 2 vorgenommen. Die Fläche von ca. 1.100m ² wird aus denkmalgerechtem, örtlich vorhandenem Großpflaster (550m ²) ergänzt durch barrierefreie, großformatige Betonplatten („STELCON-Platten“) (550m ²) hergestellt (725.000 €). Auf der Länge von 195m wird an der Kaikante ein Geländer angebracht, das als Absicherung der Freiflächen dient und gleichzeitig dahinterliegend die Festma- chereinrichtung für Schiffe und Boote ermöglicht (175.000 €). Auf der Promenade sind 4 beidseitig nutzbare, großformatige Sitzelement aus gestapeltem Holz geplant (60.000 €). Gestaltung des Bodenbelags, Geländers und der Sitzelement entspricht der Gestaltung an östl. Bahnhofskanal und Lotsekai. Sie unterstreicht damit auch optisch die Verbindung der verschiedenen Erholungs- und Freiräume im Binnen- hafen. Die Gestaltung der Promenade ist mit der Rahmenplanung im Zuge der VU Harburg abzustimmen.
Wirkung im Handlungsfeld	- Wohnumfeld und Öffentlicher Raum - Sport und Bewegung
Geschätzte Kosten und Finanzierung	Gesamtkosten (bauliche Umsetzung): 960.000 € BUKEA (Kompensationsmittel „Vertrag Stadtgrün“): 480.000 € (2023) BSW/ RISE: 480.000 € (2023)



Freiraumgestaltung südlicher Kanalplatz (bauliche Umsetzung)		
Adresse/ Belegenheit	Südlicher Kanalplatz	
Projektträger	Bezirksamt Harburg, Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Tiefbau (MR 2)	
Mitwirkende Akteurinnen und Akteure	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) > Regeninfrastrukturanpassung	
Anlass und Beschreibung	Nach Abschluss der Bauarbeiten im Straßenraum Kanalplatz (Bau der Velouroute) soll der südliche Teil des Kanalplatzes ausgebaut werden. Dies dient der Aufwertung des öffentlichen Raums und der Wiederherstellung eines zusammenhängenden Gestaltungsbilds des nördlichen und südlichen Kanalplatzes. Unter dem Platz wird im Sinne der Regeninfrastrukturanpassung ein Rückhaltebecken angelegt, dessen zeitlich vorgelagerte Realisierung nicht Fördergegenstand ist.	
Wirkungsziel	Der südliche Kanalplatz soll analog zum nördlichen Platzteil (bereits saniert) gestaltet und aufgewertet werden.	
Leistungsziel	- Herstellung des Bodenbelags aus historischem Hafen-Pflaster (840 m², Auflage Denkmalschutzamt), ergänzende barrierefreie Betonplatten (450 m²) und geschnittene Großpflastersteine (350 m²) - Bau einer Treppenanlage mit Sitzstufen (150 m²) mit 15 Holzsitzauflagen - Installation von sechs Fahrradbügeln - Einrichtung einer HVV-Stadtrastation - Pflanzung von vier Bäume.	
Wirkung im Handlungsfeld	- Wohnumfeld und Öffentlicher Raum - Klimaschutz/ Klimaanpassung/ Grüne und blaue Infrastruktur - Mobilität	
Geschätzte Kosten und Finanzierung	Gesamtkosten (bauliche Umsetzung): 910.000 € BVM (Velouroute): 220.000 € (2023, bauliche Umsetzung) Bezirk Harburg (MR2): 235.000 € (2023, bauliche Umsetzung) BSW/ RISE: 455.000 € (2023, bauliche Umsetzung)	

Gebietsentwicklung

Gebietsentwicklerin bzw. Gebietsentwickler		
Adresse/Belegenheit	Gesamtes Fördergebiet	
Projektträger	Gebietsentwicklerin bzw. Gebietsentwickler	
Mitwirkende Akteurinnen und Akteure		
Anlass und Beschreibung	- Festlegung eines RISE-Fördergebiets - Erstellung des IEKs - Steuerung der Gebietsentwicklung - Zentraler Ansprechpartner im Fördergebiet - Projektsteuerung von Maßnahmen unter komplexen Rahmenbedingungen	
Wirkungsziel	- Durchführung des Gebietsentwicklungsprozesses - Aktivierung und Beteiligung der Bewohnerschaft, Gewerbetreibenden, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie weiteren Akteurinnen und Akteuren zur Mitwirkung am Gebietsentwicklungsprozess - Planung und Umsetzung von Vorhaben der Handlungsstrategie des Gender Mainstreaming - Entwicklung tragfähiger Strukturen - Information über das RISE-Verfahren - Projektsteuerung	
Leistungsziel	- Erstellung eines Integrierten Entwicklungskonzepts (erhöhter Aufwand im ersten Jahr, daher der erhöhte Betrag) - Projektentwicklung und -begleitung - Sprechzeiten im Stadtteilbüro - Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen und Beteiligungsverfahren - Verwaltung und Abrechnung des Verfügungsfonds - Organisation des Stadtteilbeirats - Organisation von Arbeitsgruppen - Mitwirkung bei der Bilanzierung (Selbstevaluation) und bei der programmbezogenen Evaluation/ Qualitätsentwicklung - Erstellung eines Abschlussberichts - Vorbereitung zur Abrechnung der Gesamtmaßnahme	
Wirkung im Handlungsfeld	Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung	
Geschätzte Kosten und Finanzierung	Gesamtkosten: 30.000 € (2023), 160.000 € (2024), anschließend 108.000 € p.a. BSW/RISE: 30.000 € (2023), 160.000 € (2024), anschließend 108.000 € p.a. Kosten Gesamtlaufzeit: 730.000€	

Begleitgruppe Harburger Binnenhafen		
Adresse/ Belegenheit	Veranstaltungsorte im Gebiet	
Projektträger	Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (SL)	
Mitwirkende Akteurinnen und Akteure	Zu beauftragendes geschäftsführendes Büro Lokale Akteure und Bewohnende	
Anlass und Beschreibung	Die Begleitgruppe ist ein seit 1996 bestehendes Beteiligungsformat, in dem sich Investoren, Projektentwickler, Bauherren, Vereine, Gewerbetreibende, Bewohnende sowie Fachbehörden über die städtebauliche Entwicklung und konkrete Projekte im Harburger Binnenhafen austauschen. Im Juni 2022 findet die 60. Sitzung statt. Die Durchführung der Begleitgruppe ist bis Ende 2022 gesichert und wird im Rahmen eines ersten Projekts im Jahr 2023 weiter geführt. Die einzusetzende Gebietsentwicklerin bzw. der einzusetzende Gebietsentwickler kann voraussichtlich Ende 2023 ihre bzw. seine Arbeit aufnehmen und sich verantwortlich für die Fortführung und die Koordination dieses Gremiums ab 2024 zeigen.	
Wirkungsziel	Durchführung und Moderation der Veranstaltungen zur Sicherung eines kontinuierlichen Austauschs über die städtebauliche Entwicklung und konkrete Projekte im Harburger Binnenhafen. Einbindung der verschiedenen Akteure und Akteurinnen im Harburger Binnenhafen.	
Leistungsziel	Vorbereitung, Moderation und Protokollführung von drei Veranstaltungen	
Wirkung im Handlungsfeld	Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung	
Geschätzte Kosten und Finanzierung	Gesamtkosten:	12.000 € (nur 2023)
	BSW/ RISE:	12.000 € (nur 2023)

Stadtteilbüro einrichten		
Adresse/ Belegenheit	Standort im UG	
Projektträger	Gebietsentwicklerin bzw. Gebietsentwickler	
Mitwirkende Akteurinnen und Akteure	-	
Anlass und Beschreibung	Einrichtung des Stadtteilbüros inklusive multifunktionalem Besprechungsraum mit Möbeln und Bürogeräten für den ganzwöchigen Betrieb im Rahmen des Gebietsentwicklungsprozesses zur Aktivierung und Beteiligung.	
Wirkungsziel	- Anlauf- und Informationsstelle im Quartier für die Bewohnerschaft sowie Akteurinnen und Akteure aus dem Stadtteil - Arbeitsplatz der Gebietsentwicklung	
Leistungsziel	- Ggf. Umbau der Räumlichkeiten - Möblierung für Arbeitsplätze, Küche und Besprechungsraum - Erstausrüstung	
Wirkung im Handlungsfeld	Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung	
Geschätzte Kosten und Finanzierung	Gesamtkosten: 15.000 € (nur in 2024) BSW/RISE: 15.000 € (nur in 2024) Kosten Gesamtlaufzeit: 15.000 €	

Betrieb Stadtteilbüro		
Adresse/ Belegenheit	Standort im UG	
Projektträger	Gebietsentwicklerin bzw. Gebietsentwickler	
Mitwirkende Akteurinnen und Akteure	-	
Anlass und Beschreibung	Das Stadtteilbüro dient als zentrale Anlauf- und Informationsstelle im Fördergebiet und trägt zur Sichtbarkeit und Bekanntheit der Städtebauförderung im Gebiet bei. Es ist die lokale Arbeitsstelle der Gebietsentwicklerin bzw. des Gebietsentwicklers und bietet regelmäßige Sprechzeiten für Bewohnerinnen und Bewohner und weitere Gebietsakteurinnen und -akteure. Zugleich dient es für Sitzungen verschiedener Gremien, Arbeitsgruppen und des Stadtteilbeirats. Im Idealfall kann das Stadtteilbüro darüber hinaus als Raumressource im Gebiet dienen, selbst zum Frequenzbringer werden oder vorhandene Raumkapazitäten in Nutzung bringen. Die Räumlichkeiten stehen nach Absprache auch Arbeitsgruppen und Initiativen im Stadtteil für Sitzungen und Treffen zur Verfügung. Ziel ist die Etablierung einer Anlaufstelle für die Bewohnerschaft sowie Akteurinnen und Akteur aus dem Stadtteil, um sich in den Gebietsentwicklungsprozess einbringen und das Stadtteilleben stärken zu können. Mit Blick auf das UG sind räumliche Synergien zwischen den bestehenden Angeboten wie Fischhalle oder Kulturwerkstatt zu suchen.	
Wirkungsziel	- Anlauf- und Informationsstelle im Quartier für die Bewohnerschaft sowie Akteurinnen und Akteure aus dem Stadtteil - Raum für Sitzungen verschiedener Gremien, AGs und des Beirats	
Leistungsziel	- Anmietung eines Büros/ Raumes (Warmmiete) - Ggf. Umbau, Möblierung und Erstausrüstung - Nutzung der Räumlichkeiten durch weitere Akteurinnen und Akteure im Stadtteil und oder Beratungsangebote	
Wirkung im Handlungsfeld	Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung	
Geschätzte Kosten und Finanzierung	Gesamtkosten: 25.000 € p.a. BSW/RISE: 25.000 € p.a. Kosten Gesamtlaufzeit: 150.000 €	

Öffentlichkeitsarbeit		
Adresse/ Belegenheit	Gesamtes Fördergebiet	
Projektträger	Zu beauftragende Gebietsentwicklerin bzw. Gebietsentwickler	
Mitwirkende Akteurinnen und Akteure	-	
Anlass und Beschreibung	Über die Planungen und Entwicklungen im RISE-Prozess soll laufend berichtet und informiert werden. Insbesondere die Beteiligungsverfahren und Veranstaltungen sollen publik gemacht werden. Auf diese Weise sollen eine umfangreiche Beteiligung und Aktivierung der lokalen Partnerschaften, eine weitere Förderung der Vernetzung und des Images erreicht werden. Dabei sollen sowohl digitale als auch Print-Medien zum Einsatz kommen. Die Öffentlichkeitsarbeit kann ggf. in Zusammenarbeit mit channel news erfolgen, da es von hoher Relevanz ist, den RISE-Prozess im Kontext der Gesamtentwicklung des Harburger Binnenhafens darzustellen und laufend zu dokumentieren.	
Wirkungsziel	- Information der Öffentlichkeit - Ausbau der Kommunikationsstrukturen - Verbesserung des Images des Stadtteils - Weitere Aktivierung und Beteiligung der Bewohnerschaft sowie Akteurinnen und Akteure vor Ort	
Leistungsziel	- Zeitgemäße Formate und Erscheinungsbild - Laufende Berichterstattung - Erstellung und Druck von Plakaten, Flyern, Broschüren - Druck von 2 bis 4 Stadtteil-Zeitungen im Jahr - Erstellung und Bespielung eines Internetauftritts - Präsenz im öffentlichen Raum	
Wirkung im Handlungsfeld	- Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung - Image	
Geschätzte Kosten und Finanzierung	Gesamtkosten (inkl. Druckkosten):	15.000 € p.a. (ab 2024)
	BSW/RISE:	15.000 € p.a.
	Kosten Gesamtlaufzeit:	90.000 €

Verfügungsfonds		
Adresse/ Belegenheit	Gesamtes Fördergebiet	
Projektträger	Gebietsentwicklerin bzw. Gebietsentwickler	
Mitwirkende Akteurinnen und Akteure	Beteiligungsgremium	
Anlass und Beschreibung	Einrichtung eines Verfügungsfonds. Von den Antragstellenden wird die Kofinanzierung beantragter RISE-Mittel i.H.v. 50 % der Gesamtkosten einer Maßnahme erwartet, insbesondere aus privaten Mitteln von Wirtschaft, Immobilien- und Standortgemeinschaften.	
Wirkungsziel	Der Verfügungsfonds dient als Instrument der Aktivierung und Beteiligung, um Ansätze der Mitwirkung zu fördern. Die Mittel können verwendet werden, um kleinere Selbsthilfe- und Nachbarschaftsprojekte im Gebiet durchzuführen. Über die Mittelvergabe entscheiden die Mitglieder des Stadtteilbeirats auf Antragstellung aus dem Gebiet für kleinere, in sich abgeschlossene Maßnahmen demokratisch.	
Leistungsziel	Durchführung kleinerer Selbsthilfe- und Nachbarschaftsprojekte ohne Folgekosten, die dem RISE-Fördergebiet und dessen Bewohnerschaft zugutekommen. Durch den Verfügungsfonds geförderte Projekte können bspw. sein: - Beteiligungsverfahren, Workshops und Mitmachaktionen - Ergänzende Öffentlichkeitsarbeit - Maßnahmen zur Stärkung der Stadtteilkultur - Veranstaltungen (Binnenhafenfest etc.) - Bauliche Maßnahmen	
Wirkung im Handlungsfeld	Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung	
Geschätzte Kosten und Finanzierung	Gesamtkosten: 30.000 € p.a. (ab 2024). BSW/RISE: 15.000 € p.a. weitere Mittel: 15.000 € p.a. Kosten Gesamtlaufzeit: 180.000 €	

E 6 Ideenspeicher nach Handlungsfeldern

Im Zuge der Erstellung der PPA wurden Workshops und ergänzende Gespräche mit Akteurinnen und Akteuren vor Ort sowie mit Expertinnen und Experten der Fachämter durchgeführt, in denen u. a. erste Projektideen formuliert wurden. In der folgenden Übersicht wurden diese Ideen zum Teil aufgegriffen und, sofern möglich, im Hinblick auf die Handlungsfeldziele geschärft.

Dabei handelt es sich nicht um eine abschließende Aufzählung von Maßnahmen, nur ein kleinerer Teil der Ideen weist eine RISE-Förderfähigkeit auf, bei manchen ist eine RISE-Förderung ausgeschlossen. Dies ist im weiteren Gebietsentwicklungsprozess nach Maßgabe der Förderrichtlinien RISE zu prüfen. Auch Projekte, die nicht aus RISE-Mitteln gefördert werden, können einen wertvollen Beitrag zur Zielerreichung in den relevanten Handlungsfeldern und zur Gebietsentwicklung insgesamt leisten.

Städtebauliche Strukturen	- Anpassung der Straßenverläufe am nördlichen Dampfschiffsweg, westlich des Schöpfwerks“ zur Reduktion der Verkehrsfläche und Schaffung einer Zugänglichkeit der Uferbereiche - Instandsetzung/ Umnutzung rote Halle am Lotsekai - Instandsetzung/ Umnutzung weiße Halle am Lotsekai - Umnutzung (ggfs. Zwischennutzung) historische Halle zwischen Treidelweg und Nartenstraße - Nachnutzungskonzepte Werft (z. B. Gläserne Werft als Bildungsort)
Wohnen / lokaler Wohnungsmarkt / Wohnungswirtschaft	- Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Mietwohngebäuden entlang der Straße am Karnapp
Wohnumfeld/ Öffentlicher Raum	- Ausbau und Gestaltung der straßenbegleitenden Fuß- und Radwege am Karnapp - Gestaltung der Straßenbegleitflächen Harburger Schloßstraße zur Stärkung der historischen Achse - Gestaltung Außenraum westlicher Lotsekai (Vorplatz rote und weiße Halle) - Geringinvasive Aufwertung der Wege auf der Pionierinsel (i.S. eines Erlebnispfads) - Aufwertung/ Umbau Spielplatz am Schweenssand-Hauptdeich - Temporäre Bespielung des Öffentlichen Raums durch (Flo- Märkte, Events, Sportaktionen, etc. - Wegeleitsystem/ Hinweisschilder im Binnenhafen
Klimaschutz/ Klimaanpassung/ Grüne und blaue Infrastruktur	- Gestaltungsleitfaden Grün: Integration der Themen Hafen, Klimaschutz, Biodiversität, Regenwasser, Freizeit und Naherholung, etc. bzw. Begleitkonzept Grünraumentwicklung für das bestehende Rahmenkonzept - Inwertsetzung/ Gestaltung Landzunge nördlich der Bootswerft Peter Knief - Inwertsetzung/ Gestaltung „Rastplatz Dampfschiffsweg“ samt Vordeichfläche am Anleger - Energetisches Quartierskonzept Binnenhafen (in Prüfung durch BUKEA) - Machbarkeitsprüfung Flächenentsiegelung und Regenwasserinfrastrukturanpassung (bspw. Verkehrsflächen an der Schleuse, Stellplatzanlagen zwischen Harburger Schloßstraße und Westlicher Bahnhofskanal) - Einzelmaßnahmen zur Steigerung der Biodiversität im öffentlichen Raum (Blühstreifen, Animal-Aided Design, etc.) - Einrichtung Biotopnische auf Gelände Hirdes-Heinrich GmbH - Entwicklung und Anlage von Standorten für gemeinschaftliches Gärtnern/ urban gardening - Erweiterung Gebrüder-Cohen-Park

Mobilität	- Fußwege- und Mobilitätskonzept - MicroMobility Hub (Mieten, Leihen, Parken, Informieren, Reparieren) - Rundweg für den nicht motorisierten Individualverkehr (Ru ni mot Ive) - Machbarkeitsprüfung Kurbelfähre - Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwegetunnel Harburger Schloßstraße/ Schloßmühlendamm - Landschaftsbrücke zwischen Schippsee und Schellerdamm - Erneuerung Klappbrücke Westlicher Bahnhofskanal (keine RISE-Kofinanzierung) - Schaffung von sicheren Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum (auch für Lastenräder) - Ausbau/ Qualifizierung Fuß- und Radweg entlang Neuländer Hauptdeich zur Pionierinsel - Ausbau benutzungspflichtiger Radweg entlang B 73 im Zuge der Magistralenentwicklung - Fähranleger Süderelbe nördlich Dampfschiffsweg für touristische Angebote - Barrierefreie Quermöglichkeit Harburger Hafenschleuse - Barrierefreies Hauptroutennetz für den Fußverkehr zu wichtigen Zielen im Gebiet und außerhalb
Kultur im Stadtteil	- Kunst- und Kulturformate im Öffentlichen Raum (Urban Art, Hafensafari, Open Air Kino) - Zusätzliche Geschichtstafeln bspw. zum alten Harburger Bahnhof - Aufwertung historisches Türmchen (Gelände Hirdes-Heinrich GmbH)
Sport und Bewegung	- Beachvolleyballfelder am neuen Beachclub Treidelweg - Gesicherte Wassersportflächen bzw. Badeschiff - Einrichtung Bolzplatz als kooperatives Projekt mit Jugendlichen, Kindern und Eltern aus dem Quartier - Fitness/ Calisthenics und weitere niedrigschwellige Angebote (bspw. Tischtennisplatten, Boulderwand, Bouleplatz) am Rundweg (Ru ni mot Ive) - Multifunktionshalle am Treidelweg (Indoorspielplatz, Streetmekka, Klettern, Skaten etc.) - Mobiler Pumptrack als Zwischennutzung und ggfs. später in Multifunktionshalle

Quellen und Verzeichnisse

Literatur, Gutachten und Berichte

Abschlussbilanzierung Gebietsentwicklungsprozess und Nachsorgekonzept für das RISE-Fördergebiet Harburger Binnenhafen; Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung: 2020

Bebauungspläne Bezirk Harburg mit Begründungen; Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung:

Beschluss der Einleitung einer vorbereitender Untersuchungen (VU für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Abs. 4 BauGB für das Gebiet „Östlicher Binnenhafen und Anknüpfung an die Innenstadt“ (VU Harburg; Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: 2020

Bestands- und Entwicklungsanalyse im Rahmen der Quartiersinitiative urbanes Leben Harburger Binnenhafen; Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung - SL 27 -: 2021

Bezirkliches Nahversorgungskonzept Harburg 2018; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Harburg : 2018

Channel Hamburg e.V., Chronologie ; channel hamburg e.V.: 2017

Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung - Digitales Quartiersgespräch zur Entwicklung des Binnenhafens im Rahmen der Problem- und Potentialanalyse Binnenhafen / Neuland-Nordwest am 26.01.2022; konsalt GmbH: 2022

Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg; Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung: 2018

Hamburger Zentrenkonzept; Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen: 2019

Harburg, Hamburgs starker Süden ; Citymanagement Harburg e.V. und channel hamburg e.V. mit Unterstützung des Bezirksamtes Harburg: 2017

Integriertes Entwicklungskonzept für das Fördergebiet Harburger Innenstadt / Eißendorf-Ost; steg Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH, im Auftrag Bezirksamt Harburg, Fachamt Sozialraummanagement: 2017

Jugendfonds als Instrument der Stadtentwicklung; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2012

Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm, Gemeinsamer Erläuterungsbericht; Freie und Hansestadt Hamburg, Stadtentwicklungsbehörde: 1997

Landschaftsprogramm Hamburg; Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie: 2020

Leistungsbeschreibung Verkehrsgutachten Harburger Innenstadt und Binnenhafen; Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung: 2021

Machbarkeitsstudie Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Seeveplatz und Karnapp; WTM ENGINEERS GMBH: 2018

Rahmenkonzept Harburger Binnenhafen; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung: 2019

Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040, Erläuterungsbericht; Bezirksamt Harburg: 2021

RISE-Fördergebiet „Harburger Innenstadt / Eißendorf-Ost“ Zwischenbilanzierung des Gebietsentwicklungsprozess und Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzeptes, steg Hamburg mmbH: 2020

Schulentwicklungsplan für die staatlichen Grundschulen, Stadtteilschulen und Gymnasien in Hamburg; Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Schule und Berufsbildung: 2019

Schulwegsicherheit für im Binnenhafen wohnende Schulkinder; steg Hamburg: 2018

Sozialmonitoring Integrierte Stadtentwicklung (Berichte 2010 - 2020); Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)

Sozialmonitoring Integrierte Stadtentwicklung (Pilotbericht); Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: 2010

Städtebauförderung 2020 - Informationen zu den Förderprogrammen; Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI): 2020

Stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg, Karte 1.12, Planungshinweise Stadtklima; Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Landes- und Landschaftsplanung: 2012

Stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg, Karte 1.12, Planungshinweise Stadtklima; Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landes- und Landschaftsplanung/ LP2.: 2012

TUHH Jahresbericht 2019; Präsident der TU Hamburg: 2019

Verordnung für die Erhaltung bestimmter baulicher Anlagen im Binnenhafen; Bezirksamt Harburg: 1993

Verordnung über die Begründung eines Vorkaufsrechts im Bereich des östlichen Binnenhafens und in den nördlichen Bereichen der Innenstadt –Schippsee-Quartier– in Harburg; Hamburgisches Gesetz und Verordnungsblatt: 2020

Wohnungsbauprogramm Harburg 2021; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung: 2021

Weitere Informationen und Datenquellen

Protokolle der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen (Nr. 38 – 58)

Präsentation „Sport im Binnenhafen“, 2020; Bezirksamt Harburg, Fachamt Sozialraummanagement, SR40: 2020

Channel News 02/22; channel hamburg e.V.: 2022

ALKIS Liegenschaftskarte - ausgewählte Daten Hamburg; Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung: 2021

Biotopkataster Hamburg; Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), Naturschutz und Grünplanung (N)

Bodenversiegelung Hamburg; Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)

Agrarwirtschaft, Bodenschutz und Altlasten (A): 2021

Versickerungspotentialkarte Hamburg; Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), Wasser, Abwasser und Geologie (W): 2022

Wärmekataster; Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), Energie und Klima (E):

NDR Dokumentation „Das Dorf auf dem Wasser: der Harburger Hafen“: 02.07.21

Stiftung Berufliche Bildung: Produktionsschule Harburg: (o.J.)

Urban Art Institute Hamburg e.V. - Wir lassen die Wände tanzen: (o.J.)

Artikel Eisenbahn, Geschichtswerkstatt Harburg

Landesgrundbesitzverzeichnis Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen: 2021

Verkehrsbelastung: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken; Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BMV)

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB Hamburg), 2021

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Hamburger Melderegister: 2021

Städtebauliches Monitoring der FHH

Kraftfahrt-Bundesamt, Statistik Nord, 2021

Wanderungen: Berechnungen des Statistikamtes Nord auf Grundlage des KOSIS-Statistikdatensatzes Bevölkerungsbewegungen: 2020 – 2016

Auskunft zum Planungsstand der Hochwasserschutzanlagen am 19.1.22: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Gewässer und Hochwasserschutz Sturmflutschutz

Gebietsauswahldokument Harburger Binnenhafen / Neuland Nordwest, 2019

Abbildungen und Kartendarstellungen

Sofern die Abbildungen nicht den obenstehenden Quellen zugehören, sind die Verweise der Beschriftung zu entnehmen. Fotos ohne Angabe sind eigene Fotografien.

Deckblatt:

Foto BA Harburg, Hr. Dreher

Abb. 1: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geo-BasisKarten Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2020

Abb. 2+3+7+10+14+39+43+46+48+52+59+62 bis 69: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskarte - ausgewählte Daten Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2020

Abb. 4: Public Domain

Abb. 5: Zeitschrift für Bauwesen 1895, Jahrg. XLV Bl.18. - www.christian-terstegge.de, gemeinfrei, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=33435584>

Abb. 6: https://www.geschichtswerkstatt-harburg.de/index.php?article_id=4&search_highlighter=Horeburg

Abb. 14: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskarte - ausgewählte Daten Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2020 + Bebauungspläne Bezirk Harburg mit Begründungen; Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung:

Abb. 17: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskarte - ausgewählte Daten Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2020 + Wohnungsbauprogramm Harburg 2021; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung: 2021

Abb. 20: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskarte - ausgewählte Daten Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2020 +

Gewerbeflächenkonzept Bezirk Harburg; Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung: 2018

Abb. 49: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskarte - ausgewählte Daten Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2020 + Denkmalkartierung Hamburg, Kulturbehörde, Behörde für Kultur und Medien (BKM), Denkmalschutzamt (K3)

Abb. 51: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskarte - ausgewählte Daten Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2020 + Wärmekataster; Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), Energie und Klima (E)

Abb. 47 und 56: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskarte - ausgewählte Daten Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2020 + POIs © OpenStreetMap contributors

Abb. 57: By Pauli-Pirat - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=60636048>

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BAB 1	Bundesautobahn 1
BAB 7	Bundesautobahn 7
BNatschG	Bundesnaturschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
bspw.	beispielsweise
BSW	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
bzw.	beziehungsweise
BUKEA	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
BVM	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
DTVw	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken an Werktagen
e.V.	eingetragener Verein
EQK	Energetisches Quartierskonzept
etc.	et cetera
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
FNP	Flächennutzungsplan
GE	Planrecht: Gewerbegebiet
ggf.	gegebenenfalls
ggü.	gegenüber
ha	Hektar
IEK	Integriertes Entwicklungskonzept
i.H.v	in Höhe von
J.H.	Jahrhundert
Kap.	Kapitel
LIG	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
MI	Planrecht: Mischgebiet
MIV	Mobiler Individualverkehr
MK	Planrecht: Kerngebiet
MU	Planrecht: Urbanes Gebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
PPA	Problem- und Potenzialanalyse
RISE	Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung
SL	Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SR	Fachamt Sozialraummanagement
u.a.	unter anderem
UG	Untersuchungsgebiet
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
WA	Planrecht: Allgemeines Wohngebiet
WE	Wohneinheiten
WR	Planrecht: Reines Wohngebiet
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil