

Entwicklungskonzept Moorfleet



Impressum

Auftraggeber Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Bergedorf
Fachamt Stadt- und
Landschaftsplanung
Wentorfer Straße 38a
21029 Hamburg



Auftragnehmer WRS Architekten & Stadtplaner GmbH
Markusstraße 7
20355 Hamburg
Fon 040-391541
info@wirsind.net
www.wirsind.net



EGL – Entwicklung und Gestaltung
von Landschaft GmbH
Unzerstraße 1-3
22765 Hamburg
Fon 040-389128-0
buerio-hamburg@egl-plan.de
www.egl-plan.de



KONTOR 21
Bernadottestraße 10
22763 Hamburg
Fon 040-306851-0
mail@kontor21.de
www.kontor21.de



Bearbeitung Stefan Röhr-Kramer
André Stein-Schomburg
Sabine Schwirzer
Thomas Wagner
Thomas Wilken

Fotos Thomas Wilken

Inhalt

1	KURZ UND KNAPP: DAS WICHTIGSTE AUF EINEN BLICK.....	5
2	ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG.....	10
3	BETEILIGUNGSPROZESS	12
3.1	Instrument Stadtwerkstatt	12
3.2	Prozess im Überblick	13
3.3	Werkstatt-Treffen	14
3.4	Akteursgespräche	15
3.5	Weitere Beteiligungsformen	16
3.6	Behördenabstimmung	16
3.7	Projektsteuerung	17
4	BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE	18
4.1	Lage im Raum.....	18
4.2	Übergeordnete Pläne, Konzepte, Studien und Vereinbarungen	19
4.3	Historische Entwicklung und Denkmalschutz	24
4.4	Siedlungsstruktur	25
4.5	Kulturlandschaft und Freiraumqualitäten	26
4.6	Gartenbau und Landwirtschaft.....	27
4.7	Mobilität und Verkehr	28
4.8	Sonstige planungsrelevante Rahmenbedingungen	30
4.9	Interessenkonflikte und Herausforderungen	32
5	THEMEN UND ERGEBNISSE DER STADTWERKSTÄTTEN.....	35
5.1	Stadtwerkstatt I (02.05.2019).....	35
5.2	Stadtwerkstatt II (27.08.2019).....	35
5.3	Stadtwerkstatt III (30.10.2019).....	36
5.4	Stadtwerkstatt IV (28.01.2020)	36
5.5	Stadtwerkstatt V (Juli/August 2020).....	37
5.6	Schlichtungsgespräch (23.11.2021)	38
6	KONZEPT	39
6.1	Zentrale Entwicklungsperspektiven	39
6.2	Entwicklungsvarianten	41
6.3	Schlüsselprojekte	41
6.4	Fokusräume und Einzelmaßnahmen „Blaues Moorfleet“	43
6.5	Fokusräume und Einzelmaßnahmen „Grünes Moorfleet“	46
6.6	Varianten-unabhängige Fokusräume.....	48
6.7	Mobilität und Verkehr	55
6.8	Projekte und Maßnahmen im Überblick.....	57
7	AUSBLICK	61
8	LITERATUR.....	63
	Anhang	64

Abbildungen

Abbildung 1: Überblick über den Gesamtprozess	13
Abbildung 2: Überblick über die Stadtwerkstätten I bis V.....	14
Abbildung 3: Zusammensetzung der Stadtwerkstadt-Treffen II bis IV.....	15
Abbildung 4: Impressionen aus dem Beteiligungsprozess.....	17
Abbildung 5: Betrachtungsraum	18
Abbildung 6: Gesamtstädtische Lage	19
Abbildung 7: Ausweisungen im Flächennutzungsplan	20
Abbildung 8: Synopse geltenden Planrechts	23
Abbildung 9: Denkmalschutz-Kartierung.....	25
Abbildung 10: Verkehrsanbindung des Betrachtungsraumes	29
Abbildung 11: Stadtwerkstatt V – Themen der Stellungnahmen	37

1 Kurz und knapp: Das Wichtigste auf einen Blick

Hintergrund

Aufgrund seiner Lage zwischen den Gewerbe- und Industriegebieten von Rothenburgsort und Billbrook auf der einen und den durch Landwirtschaft und Gartenbau geprägten südlich angrenzenden Gebieten der Vier- und Marschlande auf der anderen Seite, befindet sich Moorfleet seit vielen Jahren im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen.

Besondere Lage Moorfleets

Das Fehlen einer städtebaulichen Entwicklungsperspektive in Verbindung mit einer Vielzahl schleichender Veränderungen mit einem mindestens subjektiven Verlust an Lebensqualität führten zu großer Verunsicherung auf Seiten der Bürger:innen und teilweise auch der dort ansässigen Betriebe. Vor diesem Hintergrund beschloss die Bezirkspolitik im Januar 2019 die Durchführung einer Stadtwerkstatt Moorfleet.

Verunsicherung im Stadtteil

Stadtwerkstätten sind ein in Hamburg genutztes informelles und flexibel handhabbares Instrument zur frühzeitigen Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Planungsprozessen. Ziel der Stadtwerkstatt Moorfleet war es, in einem intensiven Dialog mit den Betroffenen vor Ort unter Klärung dort vorhandener Vorstellungen und Wünsche Perspektiven für die längerfristige Entwicklung des nördlichen Teils Moorfleets zu erarbeiten.

Stadtwerkstatt als informelles Planungsinstrument

Das aus einer Übersichtskarte und diesem Bericht bestehende „Entwicklungskonzept Moorfleet“ ist als die Dokumentation des Beteiligungsprozesses auf teilräumlicher Ebene zu verstehen und beleuchtet neben planerischen Ansätzen und Ideen auch damit verbundene Wirkungsbereiche wie Wirtschaftsförderungs- und Liegenschaftspolitik oder Verkehrslenkung. Es handelt sich damit nicht um ein umsetzungsreifes Konzept im Wortsinne, sondern um einen Entwicklungsrahmen, der auch die teilweise kontrovers diskutierten Empfehlungen aus dem Beteiligungs- und Mitwirkungsprozess enthält, ohne dass damit eine Vorfestlegung auf deren Umsetzung verbunden wäre.

Entwicklungsrahmen für Moorfleet unter Einschluss kontrovers diskutierter Themen

Aufgrund der Komplexität der Fragestellungen wird sich die weitere Bearbeitung an dem Entwicklungsrahmen ausrichten, jedoch in unterschiedlichen Prioritäten und Geschwindigkeiten vollziehen – dies liegt natürlich auch und vor allem an der Mitwirkungsbereitschaft der Verfügungsberechtigten der Grundstücke sowie der Handlungsbereitschaft beteiligter Akteure und betroffener Betriebe sowie angesprochener (Senats)Behörden und (öffentlicher) Unternehmen.

Weitere Konkretisierung ist von der Mitwirkungsbereitschaft aller Akteure und Institutionen abhängig

Mit dem vorgelegten Entwicklungskonzept bzw.- rahmen wird erstmals ein umfassender Ansatz dargestellt, der Themen der Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und Verkehrslenkung, der Nutzungsstrukturen und der Freiraumentwicklung zusammen denkt und aufgreift. Ein wesentlicher Erfolg liegt schon in dieser Grunderkenntnis: Moorfleet hat eine Zukunft, die an einer weitgehend grünen Moorfleeter Wanne ausgerichtet werden kann – eine umfassende Inanspruchnahme als Erweiterung des Gewerbegebietes

Konzept verknüpft unterschiedliche Themen und Handlungsfelder

Moorfleeter Wanne bleibt weitgehend grün

Billbrook wird nicht verfolgt. Zudem ist Moorfleet mit seinen Herausforderungen im Bewusstsein der Menschen vor Ort, der Bezirkspolitik und der weiteren Akteure, so dass im Folgenden teilräumliche, konkrete Klärungen, vertiefende Abstimmungen und Entscheidungen hieran anschließen können, um Moorfleet Stück für Stück weiterzuentwickeln.

Dialog-Prozess

Das vorliegende Entwicklungskonzept wurde im Zuge eines breit angelegten Dialogprozesses erarbeitet, der im Mai 2019 begonnen hat und Ende 2021 abgeschlossen wurde. Einbezogen waren Bürger:innen, lokale Vereine, Vertreter:innen aus der gewerblichen Wirtschaft sowie Landwirtschaft und Gartenbau, die Bezirkspolitik und -verwaltung, relevante Fachbehörden sowie die beauftragten Planer:innen.

Breit angelegter Dialogprozess

Die Beteiligung der genannten Gruppen erfolgte über Stadtwerkstatt-Treffen, Einzel- und Gruppengespräche, Online-Dialoge sowie Abstimmungsrunden zwischen Bezirksverwaltung und Fachbehörden. Die Gesamtsteuerung oblag einer gemeinsamen Arbeitsgruppe aus Vertreter:innen des Bezirksamtes und der Planungsbüros.

Breites Spektrum an Beteiligungsmöglichkeiten

Den Kern des Beteiligungsprozesses bildeten die extern moderierten und von Fachplaner:innen begleiteten Stadtwerkstatt-Treffen. Das öffentliche Auftakt-Treffen in der Moorfleeter Kirche wurde am 2. Mai 2019 von rund 250 Personen besucht. Auf der Grundlage der dort ermittelten Wünsche und Ideen wurden in den drei folgenden Werkstatt-Treffen (August 2019, Oktober 2019, Januar 2020) in einem kleineren Kreis von rund 40 Personen aus den oben genannten Gruppen Eckpunkte einer langfristigen Entwicklungsperspektive diskutiert und erarbeitet. Dieses Vorgehen wurde beim öffentlichen Auftakt-Treffen einvernehmlich vereinbart.

Stadtwerkstatt-Treffen als Kern des Prozesses

Aufgrund der mit der Corona-Pandemie verbundenen Einschränkungen konnte das abschließende Werkstatt-Treffen zur Präsentation und Diskussion der erzielten Ergebnisse (5. Termin des Stadtwerkstattprozesses im April 2020) nicht wie geplant als öffentliche Präsenzveranstaltung durchgeführt werden. Stattdessen wurden die Ergebnisse in einem Video und auf Informationstafeln im Bürgerhaus Moorfleet präsentiert. Die zu dem Konzeptentwurf eingegangenen Anmerkungen wurden anschließend vollumfänglich begutachtet und fachlich abgewogen. Zahlreiche Vorschläge und Anregungen sind daraufhin in die Erarbeitung der vorliegenden Endfassung des Konzeptes eingeflossen.

Konzeptpräsentation wegen Corona-Pandemie nicht als öffentliche Veranstaltung

Die verbliebenen Konfliktpunkte wurden schließlich in einem Schlichtungsgespräch im November 2021 zwischen Akteur:innen aus Moorfleet, Vertreter:innen aus Bezirkspolitik und -verwaltung sowie den bearbeitenden Büros diskutiert und zumindest teilweise einer einvernehmlichen Lösung zugeführt. Kontrovers diskutierte Punkte wurden als solche festgehalten und erfordern im Weiteren eine lokale und kommunalpolitische Willensbildung, die nicht mehr im Rahmen der Dialogprozesse der Stadtwerkstatt, sondern anlass-, themen- oder teilraumbezogen erfolgen wird.

Schlichtungsgespräch im November 2021

Moorfleet heute

Obwohl im Flächennutzungsplan in weiten Teilen Flächen für die Landwirtschaft dargestellt sind, weist der Untersuchungsraum ein buntes Mosaik unterschiedlicher Nutzungen auf.

Den flächenmäßig größten Raum nimmt die zwischen Andreas-Meyer-Straße und Moorfleeter Deich gelegene und zum Grünen Netz der Freien und Hansestadt zählende Moorfleeter Wanne ein, die in Folge des Strukturwandels heute nur noch teilweise landwirtschaftlich und gartenbaulich genutzt wird.

Moorfleeter Wanne Teil des Grünen Netzes

Wohngebäude erstrecken sich vor allem linienförmig angeordnet entlang des Moorfleeter Deichs sowie im Bereich des denkmalgeschützten Kirchenensembles. Gewerblich genutzte Grundstücke finden sich insbesondere an der Nordspitze, am Holzhafen und am Moorfleeter Deich südlich der Einmündung Sandwisch. Bebauungspläne liegen im Untersuchungsraum nicht vor, Teilflächen verzeichnen jedoch Festsetzungen aus dem Hamburger Bau- und Anlagenplan, darunter ein Kleinsiedlungsgebiet im Bereich Hein-Baxmann-Stieg sowie kleinere Industrieflächen am Moorfleeter Deich und an der Nordspitze Moorfleets. Rechtliche Grundlage der Bebauung sind überwiegend die Vorschriften des § 34 Baugesetzbuch (unbepaneter Innenbereich eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils) bzw. § 35 Baugesetzbuch (Außenbereich, privilegiert für bestimmte Nutzungsarten wie Landwirtschaft, Energieerzeugung und anderes, das nicht in gewachsenen Strukturen der im Zusammenhang bebauten Ortsteile stattfinden kann/soll).

Heterogene Siedlungsstruktur

Vor allem in Teilen des Moorfleeter Deichs und rund um die Kirchenwarft hat Moorfleet seinen dörflichen Charakter bewahrt. Zugleich jedoch wird das Ortsbild durch konflikträchtige gewerbliche Nutzungen (z.B. Gerüstlagerung und Schrottplatz Ecke Sandwisch / Moorfleeter Deich), nicht mehr genutzte Gewächshäuser (z.B. Ex-Brinkmann-Grundstück), weitere leerstehende Gewerbe- und Wohnimmobilien sowie längerfristig am Holzhafenufer abgestellte Fahrzeuge beeinträchtigt.

Dörflicher Charakter teilweise beeinträchtigt

Wandel und unklare Perspektiven kennzeichnen die Situation mancher der im Untersuchungsraum ansässigen Betriebe. So hat sich infolge des Strukturwandels im Gartenbau die Zahl der Betriebe deutlich reduziert. Im Holzhafen sind dessen maritime Nutzungen infolge der zunehmenden Verschlickung des Hafenbeckens bereits heute stark eingeschränkt und die Zukunftsaussichten der dort ansässigen Betriebe und Vereine dementsprechend unsicher.

Wirtschaft im Wandel

Neben dem von der Autobahn A1 sowie den Gewerbe- und Industriegebieten nordöstlich der Andreas-Meyer-Straße ausgehenden Lärm wirkt sich vor allem der starke, maßgeblich mit dem der Saatgutreinigungsfirma Schlüter & Maack verknüpfte LKW-Verkehr auf der schmalen Deichstraße negativ auf die Wohnqualität der Bevölkerung sowie die Stabilität von Gebäuden und Deichstraße aus.

Erhebliche Verkehrsbelastung auf dem Moorfleeter Deich

Der Stadtteil Moorfleet weist im städtischen Sozialmonitoring keine besonderen Auffälligkeiten auf und bewegt sich hinsichtlich des sozialen Status seiner Einwohner:innen seit Jahren auf einem stabilen Niveau mit leicht negativer Tendenz in 2021. Aufgrund des kleinen Einzugsgebietes (rd. 1.180 Bewohner:innen im Jahr 2020) (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2021) verfügt Moorfleet über keine eigene Grundschule, auch für andere Einrichtungen der Daseinsvorsorge wie einen Nahversorger, eine Hausarztpraxis sowie einen Spiel- oder Sportplatz müssen zum Teil lange Wege in angrenzende Ortsteile vorgenommen werden. Räume für Bildungs- und Sportangebote bieten das Gemeindehaus und die Sporthalle der ehemaligen Grundschule. Die zahlreichen ortsansässigen Vereine sind ein Indiz für ein trotz der fehlenden Infrastruktur ausgeprägtes Sozialleben.

Keine Einrichtungen der Daseinsvorsorge

Ausgeprägtes Sozialleben

Insgesamt verfügt der Untersuchungsraum aufgrund seiner zentralen, grünen Lage am Wasser und seiner teilweise dörflichen Struktur über besonderes Potenzial, das bislang allerdings aufgrund einer Reihe gravierender Hemmnisse und unklarer Entwicklungsperspektiven nicht ausreichend genutzt wird.

Potenzial durch zentrale, grüne Lage am Wasser

Moorfleet morgen

Um dem lange andauernden Stillstand hinsichtlich der Entwicklung des Untersuchungsraumes zu begegnen, bedarf es einer kraftvollen Idee, die unter Beachtung gesamtstädtischer Interessen die Vorzüge und Potenziale des Raumes aufgreift und klare Schwerpunkte setzt.

Kraftvolle Idee für Moorfleet ist gefragt

Hierfür bieten sich drei zentrale Perspektiven an:

- Behutsame und zugleich zeitgemäße Weiterentwicklung von Wohnfunktion, Siedlungsstruktur und Ortsbild bei Bewahrung des dörflichen Charakters
- Stärkung des Charakters als „Grünes Eingangstor“ in die Vier- und Marschlande
- Stärkung des maritimen Charakters Moorfleets als Besonderheit eines innenstadtnahen Stadtteils

Zur Erreichung dieser Ziele sind zwei Entwicklungsvarianten denkbar. Die Vorzugsvariante „Blaues Moorfleet“ sieht die Weiterentwicklung des Holzhafens zu einem maritim geprägten Gewerbe-, Wohn- und Erholungsstandort bei gleichzeitiger naturnaher Gestaltung der Nordspitze Moorfleets vor. Unabdingbare Voraussetzungen hierfür wären die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Holzhafens mit Wassersportfahrzeugen aller Art durch regelmäßige Ausbaggerung einer Fahrrinne sowie die Verlagerung eines gewerblichen Betriebes an der Nordspitze. Sollte die Ausbaggerung aus finanziellen oder anderen Gründen nicht realisierbar sein, so könnten die genannten Nutzungen räumlich getauscht werden. Die Variante „Grünes Moorfleet“ sieht daher vor, das bestehende Naturschutzgebiet Holzhafen um zusätzliche Wasserflächen zu erweitern und die maritimen Nutzungen an der Nordspitze zu konzentrieren.

Zwei mögliche Entwicklungsvarianten: Blaues oder Grünes Moorfleet

Da die Variante „Blaues Moorfleet“ bei den Stadtwerkstatt-Treffen einmütig favorisiert wurde, stellt die Ausbaggerung des Holzhafens ein Schlüsselprojekt für die Zukunft Moorfleets dar. Weitere Schlüsselprojekte für das Erreichen der eingangs genannten Entwicklungsziele sind die vollständige bzw. teilweise Verlagerung konfliktträchtiger Gewerbebetriebe in ein neu zu schaffendes kleines Gewerbegebiet nahe der Tankstelle an der Andreas-Meyer-Straße sowie die Errichtung einer neuen Verbindungsstraße zwischen Andreas-Meyer-Straße und Sandwisch zur Entlastung des Moorfleeter Deichs vom Kraftfahrzeugverkehr. Die beiden letztgenannten Schlüsselprojekte sind vor Ort aber umstritten und werden daher in dem Entwicklungsrahmen entsprechend gekennzeichnet und müssen weiter geprüft werden.

Drei Schlüsselprojekte

Das vorliegende Konzept benennt neben den Schlüsselprojekten sowohl für die beiden genannten Entwicklungsvarianten als auch für insgesamt neun von diesen Varianten unabhängige Fokusräume (Schwerpunkte der Entwicklung) wichtige Handlungsansätze und Maßnahmen. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang der Erhalt der Moorfleeter Wanne als grüne Lunge des Stadtteils, die Stärkung der Wohnfunktion des Stadtteils bei Erhalt der bisherigen Siedlungsstruktur und die Schaffung zusätzlicher Freizeit- und Erholungsinfrastruktur in Form von Wegen, Spielflächen etc. Den Abschluss des Konzeptes bilden Empfehlungen zur Verbesserung der Wohn- und Erholungsqualität in Moorfleet durch die Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs und gleichzeitiger Stärkung und besseren, auch übergeordneten Vernetzung des Radverkehrs.

Zahlreiche weitere Handlungsansätze und Maßnahmen

Die vorliegenden Vorschläge und Ideen als Ergebnis des Stadtwerkstatt-Prozesses sind nicht als abgeschlossene Planungen zu betrachten. Es handelt sich um Zielbilder und Entwicklungsperspektiven, die in Teilen kontrovers diskutiert wurden und die Grundlage für weitere Verfahrensvorschläge und Handlungsoptionen darstellen.

Charakter der Stadtwerkstatt-Ergebnisse

2 Anlass und Aufgabenstellung

Der Stadtteil Moorfleet liegt ca. 7 km Luftlinie südöstlich des Hamburger Rathauses. Auf einer Fläche von 4,3 km² leben hier rund 1.200 Einwohner:innen, im Betrachtungsraum (siehe Abgrenzung S.18) sind es ca. 400 Personen. Moorfleet bildet den Schnittpunkt zwischen teilweise großflächigen Gewerbe- und Industrieansiedlungen in den Nachbarstadtteilen Billbrook und Rothenburgsort und der jahrhundertealten, von Gartenbau und Landwirtschaft geprägten Kulturlandschaft der Vier- und Marschlande. Diese besondere Lage spiegelt sich in seinem heterogenen Charakter wider.

Heterogener Charakter des Stadtteils

Eingerahmt von Gewässern (Holzhafen und Dove Elbe), dem Ring 2 (Andreas-Meyer-Straße) und einer S- und Fernbahntrasse sowie durchschnitten von zwei Bundesautobahnen (A1, A25) bündeln sich im Stadtteil Moorfleet Wohn-, Gewerbe- und Landwirtschaftsnutzungen auf vergleichsweise kleinem Raum.

Vielfältige Nutzungen auf kleinem Raum

Während im heutigen Ortskern rund um die Kirche und am südlichen Rand des Stadtteils Wohngebäude dominieren, findet sich entlang des Moorfleeter Deichs ein Mix aus Wohnen und kleinräumigem Gewerbe. Reine Gewerbenutzungen gibt es am Holzhafen und vor allem südöstlich der A1, wo sich flächenintensive Betriebe (Logistik, Möbelhandel) und die Hafenschlickdeponie Feldhofs befinden. Im Kontrast hierzu steht die gartenbaulich und landwirtschaftlich genutzte Fläche der Moorfleeter Wanne zwischen Deich und Andreas-Meyer-Straße (Ring 2). Zusammen mit dem Naturschutzgebiet Holzhafen und weiteren Flächen Moorfleets ist sie Teil des Grünen Netzes Hamburg.

Starke Kontraste

Moorfleet befindet sich auch aufgrund seiner besonderen naturräumlichen Bedingungen bei gleichzeitig verkehrsgünstiger Lage seit längerer Zeit – ob ausgesprochen oder nicht – im Fokus widerstreitender Interessen. Zwar wurden seit den 1990er Jahren diverse Anläufe zur Erarbeitung von Entwicklungsperspektiven für den Stadtteil unternommen, doch führten diese bislang zu keinen verbindlichen Zukunftsvorstellungen. Parallel hierzu und unterstützt durch die in der Vergangenheit vorangetriebene Gewerbeentwicklung im Umfeld Moorfleets wuchsen bei den Bürgerinnen und Bürgern die Befürchtungen, ihr Stadtteil hätte als Wohnstandort keine Zukunft.

Im Fokus unterschiedlicher Interessen

Angesichts dieser Situation und auch vor dem Hintergrund knapper werdender Wohnungsbaupotenziale beauftragte die Bezirksversammlung Bergedorf das Bezirksamt im Jahr 2015, im Rahmen einer städtebaulichen Voruntersuchung ermitteln zu lassen, ob und ggf. in welchem Umfang im Norden Moorfleets Flächenpotenziale für den Wohnungsbau zu aktivieren seien. Die Untersuchung ergab, dass entsprechende Flächen aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen nur begrenzt vorhanden sind.

Begrenzte Potentialflächen für Wohnungsbau

Um tragfähige und verbindliche Perspektiven zumindest für Teile Moorfleets zu entwickeln, beschloss die Bezirksversammlung Bergedorf im Juli 2017 die Durchführung einer Stadtwerkstatt für die Siedlungsgebiete der nördlichen Hälfte Moorfleets.

Nördliche Hälfte als Projektgebiet

Ziel der Stadtwerkstatt Moorfleet war es, zusammen mit Fachplanern, politischen Vertreter:innen und den Bürger:innen Entwicklungsperspektiven und Leitlinien für den Betrachtungsraum insgesamt sowie Vorschläge für Teilflächen zu erarbeiten. Hierbei galt es insbesondere, möglicherweise bestehende Zielkonflikte und Lösungswege aufzuzeigen sowie Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung Moorfleets zu bestimmen.

Zielkonflikte aufzeigen und Perspektiven entwickeln

Nach Beratungen in den politischen Gremien des Bezirks Bergedorf sollen die Leitlinien und der Entwicklungsrahmen in einem Beschluss der Bezirksversammlung zur Zukunft des nördlichen Moorfleets münden.

Beschluss der Bezirksversammlung angestrebt

Die Durchführung der Stadtwerkstatt Moorfleet und die damit verbundene Konzeptarbeit lagen in den Händen einer Arbeitsgemeinschaft der drei Büros WRS Architekten & Stadtplaner, EGL – Entwicklung und Gestaltung von Landschaft und KONTOR 21. Auftraggeber war das Bezirksamt Bergedorf.

Bearbeitung durch WRS, EGL und KONTOR 21

3 Beteiligungsprozess

3.1 Instrument Stadtwerkstatt

Hamburg verfolgt eine nachhaltige Stadtentwicklung, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Aspekte tragfähig ausbalancieren soll. Dieses anspruchsvolle Ziel soll nicht über die Köpfe der Bürgerinnen und Bürger hinweg, sondern im Dialog mit ihnen erreicht werden. Die Stadtwerkstatt ist hierfür ein zentrales Instrument.

*Nachhaltige
Stadtentwicklung als Ziel*

In seiner Mitteilung an die Bürgerschaft beschreibt der Hamburger Senat den Grundgedanken der Stadtwerkstatt wie folgt (DRUCKSACHE 20/3939): „Die Einrichtung der Stadtwerkstatt dient der Entwicklung einer neuen Planungskultur in Hamburg durch eine Intensivierung der Information und Partizipation bei Stadtentwicklungsprojekten und Umweltschutzthemen.“

*Stadtwerkstatt als neue
Planungskultur*

In der Drucksache werden die allgemeinen Ziele des Instrumentes Stadtwerkstatt in vier Punkten zusammengefasst:

Vier zentrale Ziele

- Höhere Akzeptanz der in einem transparenten Prozess erzielten Entscheidungen
- Entlastung ggf. anschließender Verfahren durch die vorlaufende Klärung und Minimierung von Betroffenheiten Dritter
- Verbesserung der Planungsergebnisse durch erweiterte Informationsgrundlagen
- Vertrauensbildung für eine rationale und dem Allgemeinwohl verpflichtete Stadtentwicklungsplanung

Eine Stadtwerkstatt ermöglicht eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung, die deutlich über die im Baugesetzbuch festgeschriebenen Anforderungen hinausgeht. Bürger:innen werden so von „Betroffenen“ zu „Mitgestaltern“ der Stadtentwicklung.

*Bürger:innen als
Mitgestalter ihrer Stadt*

Unter dem Begriff „Stadtwerkstatt“ werden sowohl Diskussionsveranstaltungen zu zentralen Themen der Stadtentwicklung als auch Planungswerkstätten zu Quartieren oder Stadtteilen subsummiert. Festgeschriebene Abläufe für Stadtwerkstätten gibt es nicht. Ihre konkrete Ausgestaltung ergibt sich aus der jeweiligen Aufgabe und den spezifischen Planungsanforderungen.

*Keine vorgegebenen
Abläufe*

Stadtwerkstätten unterstützen Politik und Verwaltung bei der Entscheidungsfindung, sind jedoch keine Konkurrenz zu demokratisch legitimierten Institutionen. Nur diese können verbindliche Entscheidungen treffen. Im Bezirk Bergedorf wurden vor der Stadtwerkstatt Moorfleet bereits Stadtwerkstätten zur Zukunft von Ochsenwerder und des Bergedorfer Hafens durchgeführt.

*Politische Gremien
entscheiden*

3.2 Prozess im Überblick

Oberstes Ziel der Stadtwerkstatt Moorfleet war es, einen möglichst breiten Konsens aller Beteiligten zur zukünftigen Entwicklung des Projektgebietes zu erreichen.

Breiter Konsens als Ziel

Zentrale Arbeitsschritte im Rahmen des Vorhabens waren die Bestandsaufnahme der Situation im Projektgebiet und die eigentliche Konzeptentwicklung. Beide Phasen wurden von unterschiedlichen Beteiligungs- und Abstimmungsformen begleitet.

Bestandsaufnahme und Konzeptentwicklung im Mittelpunkt

Während der Bestandsaufnahme konzentrierte sich die Beteiligung auf Gespräche mit Akteuren und Beratungen mit den relevanten Fachbehörden. Im Mittelpunkt der daran anschließenden Erarbeitung eines Konzeptentwurfs standen die drei Stadtwerkstätten II bis IV, die in unterschiedlichen Diskussionsformaten durchgeführt wurden. Die Werkstatt-Treffen wurden von Akteursgesprächen, einem Online-Dialog und Abstimmungstreffen mit Fachbehörden flankiert. Die Gesamtsteuerung oblag einer gemeinsamen Arbeitsgruppe aus Vertreter:innen des Bezirksamtes und der beauftragten Büros.

Vielfältige Beteiligungsformen

Abbildung 1: Überblick über den Gesamtprozess

Zeit	Projektphasen	Beteiligung
03-04/2019	Bestandsaufnahme	Gespräche mit Akteuren
04/2019-06/2019	Wünsche und Anregungen	Stadtwerkstatt I
05/2019-03/2020	Konzept <u>u</u> rentwurf	Stadtwerkstätten II - IV
04/2020-08/2020	Konzeptentwurf 1	Stadtwerkstatt V (online)
09/2020-12/2020	Konzeptentwurf 2	Stellungnahmen
11/2021	Klärung strittiger Punkte	Schlichtungsgespräch mit Akteuren aus Moorfleet, Politik und Verwaltung
12/2021	Konzeptendfassung	Bezirksamt Bergedorf

Projektsteuerungsgruppe

Quelle: Eigene Darstellung

Das Projekt Stadtwerkstatt Moorfleet startete im März 2019. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte sie nicht wie ursprünglich vorgesehen im Juni 2020, sondern erst 2022 abgeschlossen werden.

Verzögerung durch Corona

Im Anschluss an die Fertigstellung der Endfassung des Entwicklungskonzepts ist im ersten Quartal 2022 die Beratung und Beschlussfassung in den Gremien der Bezirksversammlung Bergedorf vorgesehen.

Beschlussfassung in den politischen Gremien geplant

3.3 Werkstatt-Treffen

Die extern moderierten und von Fachplaner:innen begleiteten Stadtwerkstätten bildeten den Kern des Beteiligungsprozesses. Grundgedanke war es, die erste und die letzte Stadtwerkstatt mit möglichst breiter öffentlicher Beteiligung durchzuführen und die dazwischen liegenden Veranstaltungen für intensive Gespräche in kleinerem Kreise mit Vertreter:innen der in und für Moorfleet relevanten Interessen- bzw. Akteursgruppen zu nutzen.

Werkstatttreffen waren Kern des Beteiligungsprozesses

Die folgende Graphik gibt einen Überblick über Termine, Themen und Teilnehmer der insgesamt fünf Stadtwerkstätten:

Abbildung 2: Überblick über die Stadtwerkstätten I bis V

Zeit	Stadtwerkstätten	Teilnehmer:innen	Inhalte
05/2019	Stadtwerkstatt I	Alle Interessierten	Hintergründe, Wünsche und Ideen
08/2019	Stadtwerkstatt II	Moorfleeter Institutionen, Landwirtschaft, Gartenbau und Gewerbe, Moorfleeter Bürger:innen sowie Vertreter aus Behörden, Politik und Planung (38 Pers.)	Ziele Eckpunkte eines Vorentwurfs
10/ 2019	Stadtwerkstatt III		Vorentwurf
01/2020	Stadtwerkstatt IV		(Vor-)Entwurf
07-08/2020	Stadtwerkstatt V (online)	Alle Interessierten	Entwurf

Quelle: Eigene Darstellung

Auftakt / Stadtwerkstatt I

Die öffentliche Auftaktveranstaltung in der St. Nikolai Kirche im Mai 2019 wurde von rund 250 Personen besucht. Eingeladen wurde mittels Presse, Plakaten und E-Mails.

Großes Interesse

Im Mittelpunkt dieses ersten Werkstatt-Treffens standen zum einen der Blick auf Moorfleet aus Sicht von Gesamtstadt, Bezirk und beauftragten Planern und zweitens die Formulierung von Zukunftswünschen, Sorgen und Anregungen durch die anwesenden Bürger:innen.

Breites Spektrum an Zukunftswünschen

Der Vorschlag, die nächsten Werkstatt-Treffen in kleinerer Runde mit einer begrenzten Zahl von Vertreter:innen aus Bevölkerung, Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung durchzuführen, wurde von den Anwesenden einmütig begrüßt. Die Teilnehmer:innen aus der Bevölkerung und der Wirtschaft wurden unter den Interessent:innen per Los ermittelt, da ein großes Mitwirkungsinteresse bestand.

Einvernehmliche Klärung des Vorgehens

Stadtwerkstätten II, III und IV

Für die stärker fachbezogenen Diskussionen in den halböffentlichen Stadtwerkstätten waren zunächst zwei Treffen vorgesehen. Wegen des großen Gesprächsbedarfs wurde später einvernehmlich ein dritter Termin vereinbart.

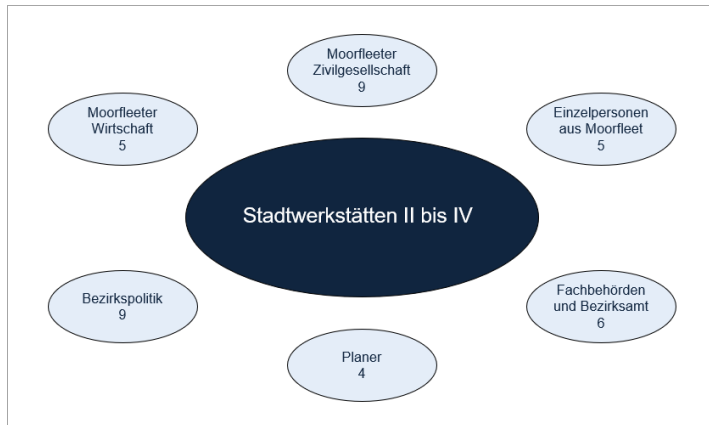
Drei halböffentliche Treffen

An den drei Veranstaltungen im Gemeindehaus der St. Nikolai Kirche nahmen einschließlich der Planer:innen jeweils knapp 40 Personen teil. Vertreter:innen aus dem Stadtteil stellten rund die Hälfte der Anwesenden. Eine Übersicht über die vertretenen Institutionen ist Anhang 1 zu entnehmen.

Jeweils rund 40 Teilnehmer:innen

Abbildung 3: Zusammensetzung der Stadtwerkstatt-Treffen II bis IV

Arbeitsaufträge für Verwaltung und Planer



Quelle: Eigene Darstellung

Aus den Diskussionen in den Werkstatt-Treffen resultierten jeweils Arbeitsaufträge für die Verwaltung und die Planer:innen. Aufgrund der hierfür benötigten Zeit fanden die Treffen im Abstand von zwei bis drei Monaten statt.

Stadtwerkstatt V

Die Stadtwerkstatt V konnte aufgrund der Corona-bedingten Kontaktbeschränkungen nicht wie geplant durchgeführt werden. Zunächst als öffentliche Versammlung in der Moorfleeter Kirche vorgesehen, konnte die Stadtwerkstatt V aufgrund der Corona-bedingten Einschränkungen erst im Juli und August 2020 und nur in Form einer Online-Präsentation und dem Aushang von Karten im Bürgerhaus organisiert werden. Während dieses Zeitraums hatten alle Bürger:innen die Möglichkeit, per Mail oder Post zu dem Entwurf des Entwicklungsrahmens Stellung zu nehmen (→ Kap. 5.5).

Wegen Corona keine Präsenzveranstaltung möglich

3.4 Akteursgespräche

Wie bereits erwähnt, wurden die Gespräche mit für Moorfleet besonders relevanten Akteuren parallel zu den zwei zentralen Projektphasen „Bestandsaufnahme“ und „Erarbeitung des Entwicklungsrahmens“ geführt.

Gespräche parallel zu den zentralen Projektphasen

Kriterien für die Auswahl der Gesprächspartner waren vor allem deren Engagement und/oder Funktionen in Zusammenhang mit den für die Bevölkerung und die Zukunft Moorfleets drängendsten Fragen. Gespräche wurden mit einzelnen Bürger:innen, Vereinsrepräsentant:innen, Gewerbetreibenden und Behördenvertreter:innen geführt. Die Auswahl der Gesprächspartner wurde zwischen dem Bezirksamt Bergedorf und den Auftragnehmern abgestimmt. Insgesamt wurden 16 Einzel- oder Gruppengespräche mit Moorfleeter Betrieben, Organisationen und Anwohner:innen durchgeführt, an denen insgesamt 33 verschiedene Personen teilnahmen.

16 Einzel- oder Gruppengespräche mit insgesamt 33 Personen

3.5 Weitere Beteiligungsformen

Informationen über die Stadtwerkstatt Moorfleet wurden während des gesamten Prozesses im Internet auf einer eigenen Internetseite des Bezirksamts Bergedorf bereitgestellt und regelmäßig aktualisiert. Sämtliche Präsentationen aus den Werkstatt-Treffen und weitere Dokumente stehen [hier](#)¹ zum Download bereit. Auf ihre Einbindung in den vorliegenden Bericht wird daher in weiten Teilen verzichtet.

Information über eigene Stadtwerkstatt-Website

Neben der Information diente die Online-Repräsentanz auch dem Kontakt zwischen interessierten Bürger:innen und dem Bezirksamt Bergedorf bzw. den beauftragten Büros. Über eine speziell eingerichtete E-Mail-Adresse konnten Fragen und Anregungen geäußert werden.

Kommentare und Anregungen waren jederzeit möglich

Einen besonderen Stellenwert im Beteiligungsprozess hatte die parallel zur digitalen Präsentation des Konzeptentwurfs im Juli/August 2020 angebotene Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen. Insgesamt gingen 18 Stellungnahmen ein, von denen einige auch im Namen größerer Gruppierungen abgegeben wurden.

Umfangreiche Anmerkungen zum Konzeptentwurf

Im Zuge der fachlichen Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen wurde deutlich, dass insbesondere zu „Schlüsselprojekten“ weiterer Klärungsbedarf vorhanden war. Um diesem Bedarf zu entsprechen, fand im November 2021 auf Einladung der Bezirksversammlung ein Schlichtungsgespräch mit Akteuren aus Moorfleet statt. Hierbei konnten die verbliebenen Kritikpunkte entweder ausgeräumt oder zumindest Schritte zu deren Lösung vereinbart werden (→ Kap. 5.6).

Schlichtungsgespräch zu verbliebenen Kritikpunkten

3.6 Behördenabstimmung

Die Lage und der heterogene Charakter Moorfleets (→ Kap. 2) erforderten von Beginn an eine enge Abstimmung des Bezirksamtes Bergedorf und der beauftragten Büros mit den relevanten Behörden und behördennahen Institutionen. Zu nennen sind hier insbesondere die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, die Behörde für Wirtschaft und Innovation, die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und die Finanzbehörde einschließlich ihrer jeweils zuständigen Landesbetriebe und öffentlichen Unternehmen. Im Zuge der Thematik Ausbaggerung des Holzhafens wurde auch die Hamburg Port Authority hinzugezogen.

Abstimmung mit allen relevanten Fachbehörden

In insgesamt fünf Abstimmungsrunden wurden auf Initiative von Bezirksamt und Planern Interessenkonflikte zwischen den beteiligten Institutionen offen thematisiert und gemeinsam nach Lösungen gesucht. Nicht alle Fragen konnten im Verlauf der Stadtwerkstatt einer Klärung zugeführt werden, weitere Abstimmungen werden nötig sein.

Weitere Abstimmungen erforderlich

¹ <https://www.hamburg.de/planen-bauen-wohnen/12524298/stadtwerkstatt-moorfleet/>

3.7 Projektsteuerung

Die Projektsteuerungsgruppe begleitete die Stadtwerkstatt Moorfleet von ihrem Beginn bis zum Abschluss. Darin waren die Leitung des Dezernates Wirtschaft, Bauen und Umwelt, das zugehörige Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung sowie die drei beauftragten Büros vertreten. Sämtliche projektrelevanten Fragen wurden in diesem Kreis intensiv und einvernehmlich erörtert.

Interne Steuerungsgruppe aus Bezirksamt und Auftragnehmern

Abbildung 4: Impressionen aus dem Beteiligungsprozess



Fotos: Thomas Wilken

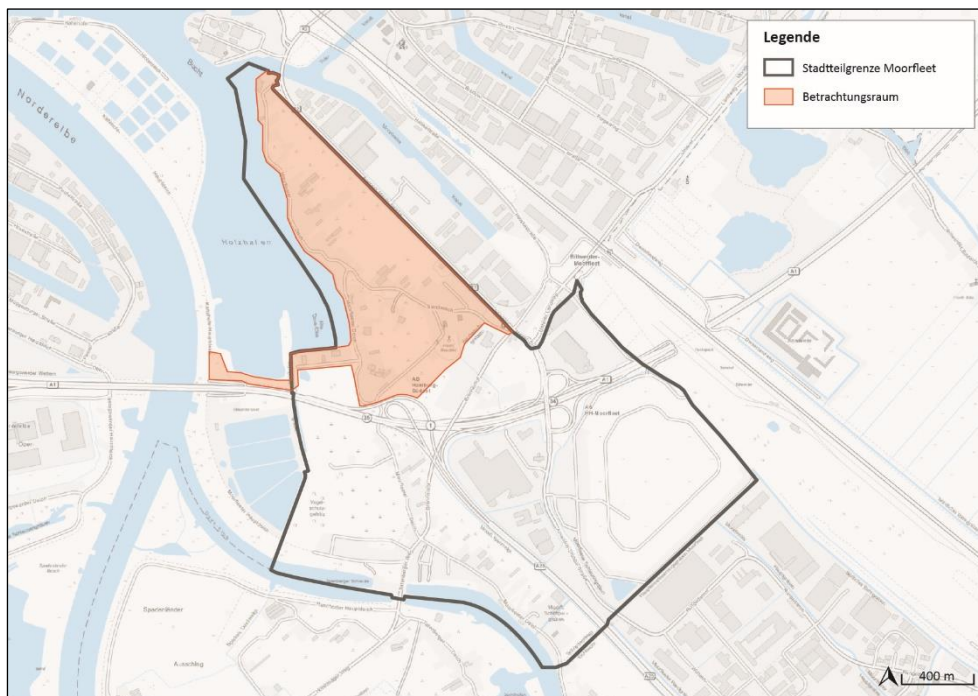
4 Bestandsaufnahme und Analyse

4.1 Lage im Raum

Der Betrachtungsraum der Stadtwerkstatt Moorfleet liegt im Bezirk Bergedorf der Freien und Hansestadt Hamburg. Der Stadtteil Moorfleet erstreckt sich südlich des Moorfleeter Kanals, südwestlich der Andreas-Meyer-Straße (Ring 2) entlang des Holzhafens und der Alten Dove-Elbe gegenüber des Kaltehofe Hauptdeichs in Richtung des Autobahndreiecks Hamburg-Südost. Südlich der Autobahn A1 reicht er beidseitig der Autobahn A25 bis zur Dove-Elbe im Süden bzw. bis zum nördlichen Rand der Schlickdeponie Feldhofe. Südöstlich begrenzt das Gewerbe-/ Industriegebiet um den Rungedamm den Stadtteil.

Lage im Bezirk Bergedorf zwischen Holzhafen, Andreas-Meyer-Straße und Dove-Elbe

Abbildung 5: Betrachtungsraum



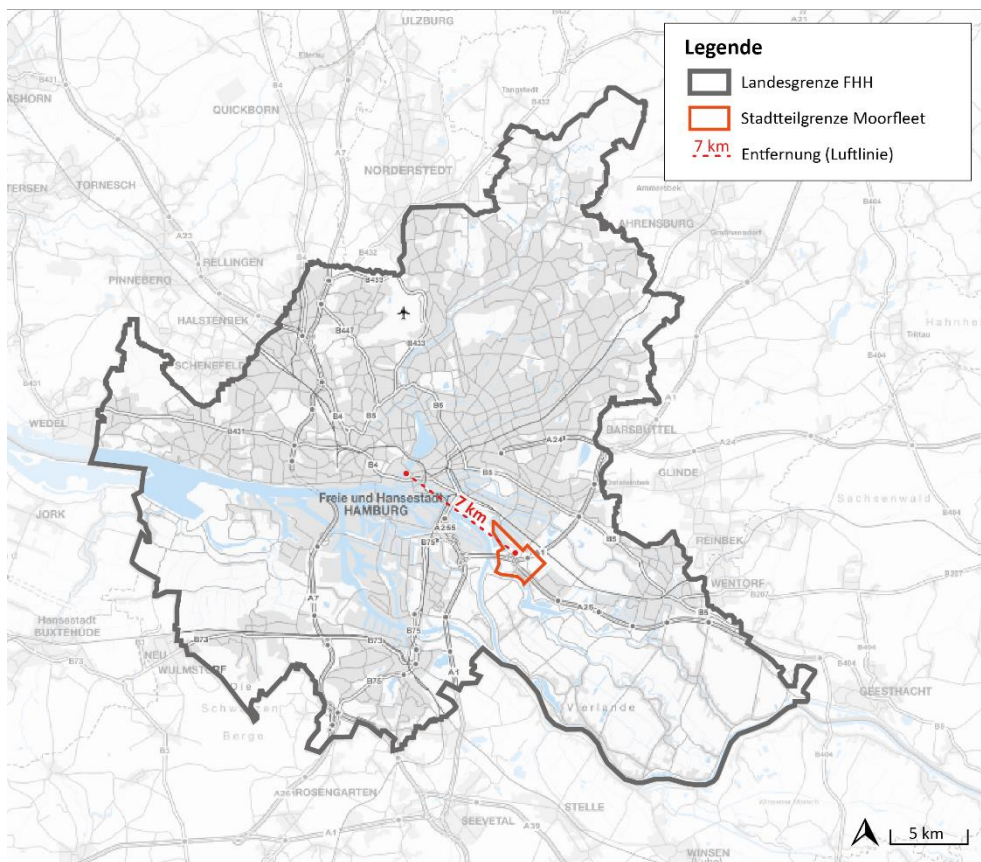
Betrachtungsraum: Deichbebauung und Moorfleeter Wanne nördlich A1

Quelle: Eigene Darstellung (Kartenunterlage: GeoBasisDaten Hamburg)

Der Betrachtungsraum umfasst den Teil Moorfleets nördlich der Autobahn. Wesentliche Bestandteile sind der Landschaftsraum der Moorfleeter Wanne südwestlich der Andreas-Meyer-Straße sowie die historische Deichbebauung entlang des Holzhafens bzw. der Alten Dove-Elbe und der Ortskern um die Moorfleeter Kirche. Westlich bildet der auf Wunsch der Bevölkerung aufgenommene Holzhafen mit der dort befindlichen wassersportaffinen Gewerbebebauung einen Abschluss. Begrenzt wird der Raum im Süden durch die Autobahn A1, das Autobahndreieck Hamburg-Südost sowie den Sandwichgraben bzw. die Straße Brennerhof. Das räumliche Umfeld ist geprägt durch intensive Infrastrukturen und Gewerbenutzungen. Nordöstlich des Betrachtungsraumes liegt jenseits der Andreas-Meyer-Straße das Industriegebiet Billbrook, nördlich befindet sich das Heizkraftwerk Tiefstack. Moorfleet befindet sich am Übergang der ländlichen

Vier- und Marschlande zu den Industrie- und Gewerbegebieten der östlichen Ausläufer des Hamburger Hafens.

Abbildung 6: Gesamtstädtische Lage



Quelle: Eigene Darstellung (Kartenunterlage: GeoBasisDaten Hamburg)

Mit einer Entfernung von ca. 5,8 bis 7,6 Kilometern Luftlinie zum Hamburger Rathaus lässt sich die Lage Moorfleets im gesamtstädtischen Raum als zentral beschreiben – in derselben Entfernung vom Rathaus liegen bspw. die Horner Rennbahn, die City Nord oder der Stadtteil Othmarschen.

Gesamtstädtisch betrachtet zentrale Lage

4.2 Übergeordnete Pläne, Konzepte, Studien und Vereinbarungen

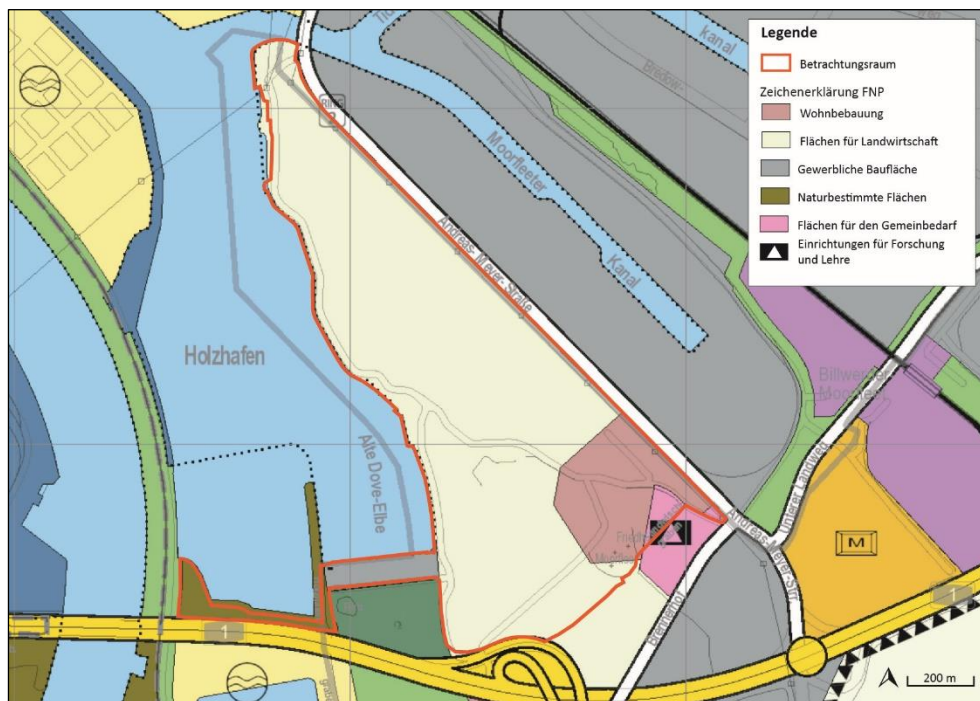
Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Hamburg sind wesentliche Teile des Betrachtungsraumes als „Flächen für Landwirtschaft“ dargestellt. Im Bereich des überwiegend von Wohnbebauung geprägten Ortskerns stellt der Flächennutzungsplan Wohnbauflächen dar. Südöstlich des Ortskerns schließt eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Einrichtungen für Lehre und Forschung“ (Gartenbauversuchsanstalt der Landwirtschaftskammer Hamburg) an, die überwiegend außerhalb des Betrachtungsraumes liegt. Im Bereich des Holzhafens am südlichen Ende der Alten Dove-Elbe sind gewerbliche Bauflächen, südlich der Straße Holzhafenufer bis zur Autobahn A1 Waldflächen dargestellt. Westlich, in Richtung

Darstellung als „Wohnbauflächen“, „Flächen für Landwirtschaft“, am Holzhafen „Gewerbegebiet“

Kaltehofe-Hauptdeich, findet sich die Darstellung „Naturbestimmte Flächen“ an den Uferbereichen des Holzhafens.

Abbildung 7: Ausweisungen im Flächennutzungsplan



Lage zwischen Gewerbe / Industrie und Vier- und Marschlanden

Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Flächennutzungsplan Hamburg mit Stand vom 18.12.2020)

Zudem zieht sich die Hafengebietsgrenze entlang des Moorfleeter Deiches. Insgesamt drei Hochspannungsleitungen sind im nördlichen Bereich vom Heizkraftwerk Tiefstack im Flächennutzungsplan eingetragen. Zwei führen nach Westen über die Billwerder Bucht in Richtung Kaltehofe und eine verläuft parallel der Andreas-Meyer-Straße in Richtung Autobahn A1.

Landschaftsplan / Landschaftsprogramm

Der größte Teil des Betrachtungsraums ist im Landschaftsprogramm Hamburg als Milieu „Landwirtschaftliche Kulturlandschaft“ mit den milieuübergreifenden Funktionen „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ sowie „Schutz des Landschaftsbildes“ dargestellt. Im Ortskern finden sich die Milieu-Darstellungen „Dorf“, „Gartenbezogenes Wohnen“ (nordöstlich Sandwisch), „Öffentliche Einrichtung“ im Bereich der ehemaligen Schule sowie im Bereich der Kirche „Grünanlage eingeschränkt nutzbar“. Alle diese Darstellungen sind zusätzlich mit den milieuübergreifenden Funktionen „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ und „Schutz des Landschaftsbildes“ versehen. Moorfleeter Deich, Moorfleeter Kirchenweg und Sandwisch zwischen Moorfleeter Kirchenweg und Brennerhof weisen die Kennzeichnung „Grüne Wegeverbindung“ auf. Eine weitere „Grüne Wegeverbindung“ ist nördlich des Autobahnohres zwischen dem Moorfleeter Kirchenweg und dem Brennerhof vermerkt.

Darstellung als „landwirtschaftliche Kulturlandschaft“ bzw. „Dorf“ oder „gartenbezogenes Wohnen“, Holzhafen als „Naturschutzgebiet“ bzw. Gewerbe / Industrie, Hafen“

Der Holzhafen ist als „Tidegewässer“ und teilweise als „Naturschutzgebiet“ gekennzeichnet. Südlich des Gewässers ist das Milieu „Gewerbe/Industrie und Hafen“ und südlich der Straße Holzhafenufer bis zur Autobahn A1 „Wald“ dargestellt, der zusätzlich mit der milieübergreifenden Funktion „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ und „Naturschutzgebiet“ versehen ist. Im Nordwesten der Walddarstellung findet sich die Kennzeichnung „Regenrückhaltebecken“. Westlich, in Richtung Kaltehofe-Hauptdeich, findet sich die Darstellung „Naturnahe Landschaft“ an den Uferbereichen des Holzhafens.

Das gesamte Gebiet ist zusätzlich mit der milieübergreifenden Funktion „Landschaftsachse“ versehen.

In der Fachkarte „Grün Vernetzen“ für das Landschaftsprogramm der FHH (April 2018) ist der Betrachtungsraum größtenteils als „Landschaftsachse in der inneren und äußeren Stadt“ gekennzeichnet. Der Ortskern und die Gewerbeflächen am Südufer sind als „Bauflächen in Landschaftsachsen und Grünen Ringen“ jeweils mit diversen Zielen und Maßnahmen dargestellt. Der Holzhafen ist als „Gewässer“ gekennzeichnet, überlagert von der Darstellung „Naturschutzgebiete und flächige Naturdenkmale (gesichert und geplant)“. Bis auf den südöstlichen Bereich ist beim Holzhafen zusätzlich „Biotopverbund rechtlich gesichert und Prüfflächen“ vermerkt. Moorfleeter Deich, Moorfleeter Kirchenweg und Sandwisch zwischen Moorfleeter Kirchenweg und Brennerhof zeigen die Kennzeichnung „Hauptwegenetz des Freiraumverbunds“. Die gesamte Nordspitze des Betrachtungsraums weist als „Handlungsfeld“ die Darstellung „Entwicklung der Landschaftsachsen“ auf.

*Milieübergreifende Funktion „Landschaftsachse“
Fachkarte „Grün Vernetzen“:
Darstellung als „Landschafts-achse“, überlagert mit „Naturschutzgebiet“, Deichstraßen als „Hauptwegenetz“*

Vertrag für Hamburgs Stadtgrün

Im Mai 2018 reichten die Initiatoren der Volksinitiative „Hamburgs Grün erhalten“ 23.000 Unterstützungsunterschriften beim Hamburger Senat ein, um Bürgerschaft, Senat und Verwaltung zu veranlassen, trotz anhaltender hoher Bautätigkeit den Flächenanteil des Grüns in Hamburg zu erhalten (Naturquantität) und deutlich zu verbessern (Naturqualität). Im Ergebnis der Verhandlungen mit der Volksinitiative wurden in der Folge von der Bürgerschaft die Drucksache 21/16980 vom 24.04.2019 (ERSUCHEN DER BÜRGERSCHAFT IN RICHTUNG SENAT) und am 22.06.2021 der Vertrag in seiner endgültigen Fassung beschlossen.

„Drucksache 21/16980“ als Ergebnis einer Volksinitiative

Der Vertrag für Hamburgs Stadtgrün enthält Vorgaben dazu, wie Hamburgs Grünes Netz und die öffentlichen Grünanlagen in ihrer heutigen Anzahl und Qualität erhalten und verbessert werden sollen. Das Grüne Netz besteht aus 12 Landschaftsachsen, den beiden Grünen Ringen, gesamtstädtisch bedeutsamen Grünverbindungen sowie öffentlichen Grünanlagen. Eine wichtige Vereinbarung ist, dass die Landwirtschafts- und sonstigen Freiflächen des Grünen Netzes in der inneren Stadt bis einschließlich zum 2. Grünen Ring, die zum 17.05.2016 unbebaut und noch nicht anderweitig

„Vertrag für Hamburgs Stadtgrün“ enthält Vorgaben zum Erhalt des „Grünen Netzes“

Hamburgs Freiflächen von Bebauung freihalten

planungsbefangen waren, künftig von zusätzlicher Bebauung freizuhalten sind.

Sollte dennoch eine kleinflächige Inanspruchnahme notwendig sein, besteht die Verpflichtung zur Entwicklung alternativer, gleich großer Freiflächen oder in begründeten Ausnahmefällen auch zur qualitativen Verbesserung der Freiraumsituation im Grünen Netz. Die Moorfleeter Wanne bzw. der Raum südlich der Andreas-Meyer-Straße ist Teil einer innerstädtischen Landschaftsachse und somit von dieser Regelung betroffen.

Nur kleinflächige Neubebauung mit prioritär flächenhaftem Kompensationsverhältnis

Dies gilt für die Moorfleeter Wanne

Entwicklungskonzept Bergedorf 2030+

In dem in Fertigstellung befindlichen Entwicklungskonzept Bergedorf 2030+ wird der Betrachtungsraum der Stadtwerkstatt Moorfleet in erster Linie als Bestandteil der Vier- und Marschlande gewürdigt und die Entwicklung und integrierte Planung eines lebenswerten Ortskerns als Hauptaufgabe herausgestellt.

Stromaufwärts an Bille und Elbe

Im Jahr 2016 wurde das städtebauliche Entwicklungskonzept „Stromaufwärts an Bille und Elbe – Wohnen und urbane Produktionsräume in Hamburg Ost“ im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen fertiggestellt. Im Mittelpunkt dieses Konzeptes stehen zukunftsweisende und innovative Entwicklungsperspektiven für die Quartiere östlich der Innenstadt zwischen Hammerbrook, Billbrook, Billstedt und Mümmelmannsberg. Vor allem die Verbindung von Wohnen, urbaner Produktion sowie die Vernetzung von Freiraumstrukturen und Gewässern liegen dabei im Fokus der Entwicklungsziele.

Entwicklungsperspektiven für die Quartiere östlich der Innenstadt, v.A. Verbindung von Wohnen und Arbeiten sowie Vernetzung von Freiraumstrukturen

Der Untersuchungsraum der Stadtwerkstatt liegt dabei im südöstlichen Randbereich des Konzeptes, ist kein integraler Bestandteil und findet somit auch keine explizite Erwähnung. Im Prozess zum Konzept „Stromaufwärts an Bille und Elbe“ wurde die Bedeutung der Moorfleeter Wanne als Eingangstor in die Vier- und Marschlande allerdings herausgestellt und die wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem urbanen und dem ländlichen Hamburg deutlich. Im Strategieplan selbst wird die Moorfleeter Wanne als Grünfläche dargestellt.

Untersuchungsraum im Randbereich des Konzeptes, Moorfleeter Wanne als „Eingangstor in die Vier- und Marschlande“

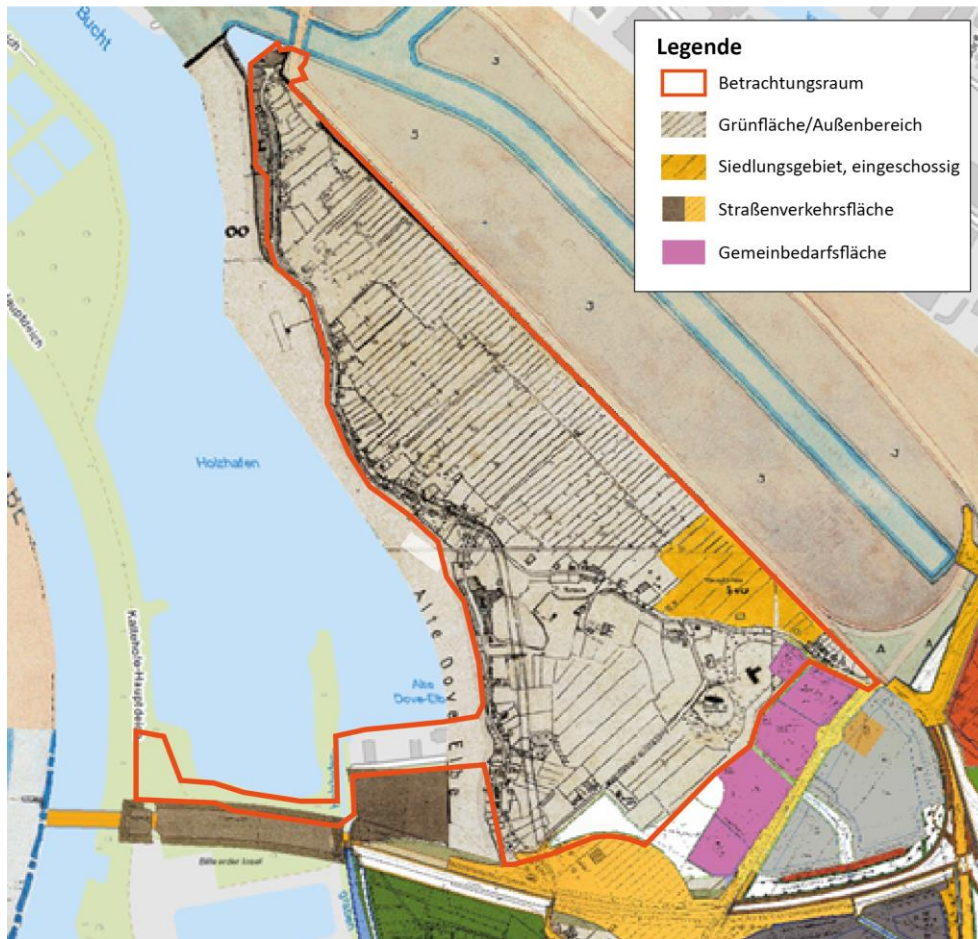
Bebauungspläne

Der Baustufenplan „Bezirk Bergedorf I“ aus dem Jahr 1955 umfasst den gesamten Bezirk Bergedorf und damit auch den Betrachtungsraum dieser Stadtwerkstatt. Der Plan legt die gesamte Moorfleeter Wanne als Außengebiet fest, wenngleich diese alte planrechtliche Festsetzung durch die Rechtsprechung inzwischen aufgehoben ist. Planungsrechtliche Relevanz entfaltet lediglich die Festsetzung als Industriegebiet an der Nordspitze der Moorfleeter Wanne sowie wasserseitig entlang des Moorfleeter Deiches (im Wesentlichen die Flächen des Fassreinigers und der Werft sowie Teilbereiche der Firma Schlüter & Maack). Ein Jahr später wurde mit der 1. Änderung

Moorfleeter Wanne als „Außenbereich“, Nordspitze und Wasserseite des Deiches als „Industriegebiet“, Hein-Baxmann-Stieg als „Kleinsiedlungsgebiet“

des Baustufenplanes die Bebauung am heutigen Hein-Baxmann-Stieg im nordöstlichen Teil des Ortskerns als Kleinsiedlungsgebiet ausgewiesen.

Abbildung 8: Synopse geltenden Planrechts



Quelle: Geoportal Hamburg

Südöstlich des Ortskerns, weitgehend außerhalb des Betrachtungsraumes, wurde 2010 der Bebauungsplan Moorfleet 17 festgestellt. Dieser weist zum Großteil Flächen für den Gemeinbedarf aus und bildet die planungsrechtliche Grundlage für das inzwischen realisierte Kompetenz- und Beratungszentrum Gartenbau und Landwirtschaft am Brennerhof. Ein Teilbereich des Bebauungsplanes überplant die östliche Hälfte des ehemaligen Schulgeländes. Hier sind auf bisherigen Grünflächen ebenfalls Flächen für den Gemeinbedarf ausgewiesen und bis heute nach wie vor unbebaut.

Bebauungsplan „Moorfleet 17“ weist am Brennerhof Gemeinbedarfsfläche für Gartenbauzentrum aus

Studie zur Wohnbauentwicklung 2015

Im Jahr 2015 wurde eine durch das Bezirksamt Bergedorf beauftragte „Studie zur Wohnbauentwicklung“ (CLAUSEN-SEGELKE 2015) erstellt. Der Betrachtungsraum dieser Studie ist weitgehend deckungsgleich mit dem der Stadtwerkstatt. In erster Linie wurde seinerzeit der Holzhafen nicht mit betrachtet. Es wurden planerische, rechtliche, umweltrelevante und weitere raumspezifische Rahmenbedingungen dezidiert betrachtet und analysiert.

Studie zur Wohnbauentwicklung stellt Rahmenbedingungen für den Betrachtungsraum zusammen

Das Ergebnis lässt sich zusammenfassend wie folgt beschreiben: Moorfleet unterliegt diversen restriktiven Einflüssen, insbesondere durch Verkehrs- und Gewerbelärm der angrenzenden Autobahn A1 und der Andreas-Meyer-Straße (Ring 2) sowie dem angrenzenden Industriegebiet Billbrook. Die heute vorhandene dörfliche Mischnutzung kann in benachbarten Lagen zu den diversen Gewerbebetrieben städtebauliche Entwicklungen einschränken. Neben einer erhöhten Verkehrsbelastung innerhalb des Betrachtungsraumes durch bspw. Lieferverkehre ansässiger Unternehmen wurden anhand verschiedener Gutachten weitere hemmende Raumeigenschaften wie u.a. Belastungen durch Altlasten der Böden identifiziert.

Diverse restriktive Einflüsse in Moorfleet: u.a. Altlasten, Lärm, Verkehr

Ziel der Studie war die Identifizierung wohnbaulicher Potenzialflächen. In der Konsequenz der Analyse der Restriktionen konnten allerdings lediglich vereinzelte, kleinteilige und nur unter bestimmten Voraussetzungen realisierbare Wohnraumpotenziale aufgezeigt werden.

Im Ergebnis nur vereinzelte und kleinteilige Potenziale für den Wohnungsbau

Die Studie bietet eine umfassende und fundierte Grundlage in Bezug auf die Rahmenbedingungen im Betrachtungsraum dieser Stadtwerkstatt.

4.3 Historische Entwicklung und Denkmalschutz

Das erstmals 1252 als „Urenflet“ erwähnte Moorfleet gehört zu den im Urstromtal der Elbe gelegenen Vier- und Marschlanden. Es liegt sehr flach und ist seit jeher hochwassergefährdet.

Moorfleet ist Teil der Vier- und Marschlande

Nach Eindeichung der Elbe gab es die Möglichkeit, das fruchtbare Marschland im Hinterland zu kultivieren, und es entstanden entlang des Elbdeiches sogenannte Marschhufendörfer mit sich weit ins Hinterland erstreckenden Fluren. Die Höfe wurden zumeist auf Warften gebaut, im Hinterland wurde die Kirchenwarft errichtet. Intensive Vieh- und Ackerwirtschaft sowie der im 19. Jh. stark einsetzende Obst- und Gemüseanbau führten zu Wohlstand in der Region und ausgeprägten Repräsentationsbauten.

Kultivierung des Landes, bandartige "Marschhufendörfer" entlang der Deiche, Kirchenwarft im Binnenland

Im Zuge wirtschaftsstruktureller und gesamtgesellschaftlicher Veränderungen wurde das Siedlungsbild der Marschhufendörfer vielerorts überformt. So entstanden durch flächige Wohnbebauung geprägte Siedlungskerne abseits der historischen bandartigen Siedlungsstrukturen. Besonders gut ablesbar ist diese Tendenz im Ortskern Moorfleets im Umfeld der Kirche, wo die ursprünglich solitär stehende Kirchenwarft ab Mitte des letzten Jahrhunderts von Wohnbebauung gesäumt wurde. Entlang des Moorfleeter Deiches sind die historischen, bandartigen Siedlungsstrukturen heute noch weitgehend ablesbar.

Später Überformung des Siedlungsbildes durch flächige Wohnbebauung im Umfeld der Kirche

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts wurden in Billwerder, Allermöhe und Moorfleet durch die Stadt Hamburg im großen Maßstab Flächen mit dem Ziel erworben, ein ausgedehntes Industrie- und Gewerbegebiet zu entwickeln. Realisiert wurden zunächst lediglich die Flächen nordöstlich der Andreas-Meyer-Straße beidseitig des Moorfleeter Kanals. Das Gebiet des hier betrachteten Raumes wurde somit im Laufe der Zeit durch diverse siedlungs-

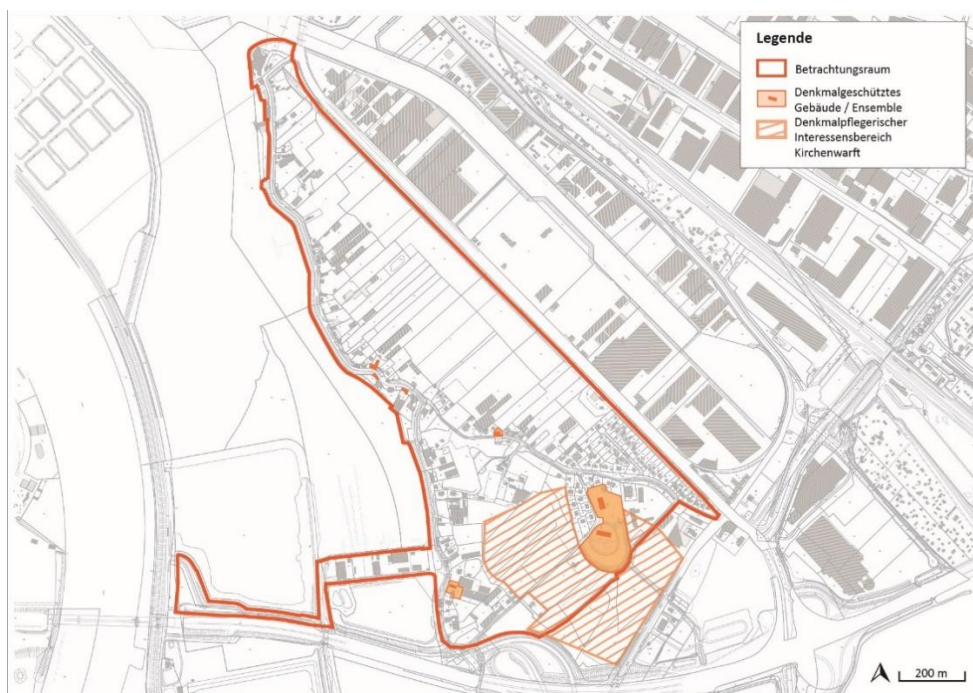
Nördlich wurden große Gewerbe- und Industrie-flächen angelegt, Moorfleet stellt eine kulturlandschaftliche Insel dar

und infrastrukturelle Nutzungen weiter umbaut und stellt heute eine Insel historischer Kulturlandschaft zwischen Elbe und intensiv genutzten urbanen Siedlungsbereichen dar.

Neben einzelnen gelisteten Baudenkmalern entlang des Moorfleeter Deichs und der Straße Sandwisch unterliegt die im Jahr 1680 neu errichtete Kirche samt Nebengebäuden und umgebendem Friedhofsgelände dem Denkmalschutz als Gesamtensemble. Zudem ist der Bereich südlich der historischen Kirchenwarft und beidseitig des Moorfleeter Kirchenweges als „denkmalpflegerischer Interessensbereich“ und somit planerisch mit besonderer Sensibilität zu betrachten. Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der Blickbeziehung auf die Kirche aus verschiedenen Richtungen.

Kirche als Denkmal, Umfeld als „denkmalpflegerischer Interessensbereich“

Abbildung 9: Denkmalschutz-Kartierung



Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: ALKIS)

4.4 Siedlungsstruktur

Generell lässt sich der Betrachtungsraum in drei siedlungsstrukturelle Teilräume gliedern, die sich hinsichtlich Bebauung und Ortsbild grundlegend voneinander unterscheiden: das sog. Deichband entlang des Moorfleeter Deiches, das Gebiet um den Holzhafen mit wassergebundenen gewerblichen Nutzungen und der gewachsene Ortskern als Zentrum. Die Hein-Baxmann-Siedlung weist hierbei als Teilbereich des Ortskerns nochmal einen eigenständigen Charakter auf.

*Drei Teilräume:
Deichband, Ortskern und
Gebiet um den Holzhafen*

In der Umgebung der Kirchenwarft bildet ein Wohngebiet mit überwiegend Ein- und Zweifamilienhäusern den Ortskern. Auf dem ehemaligen Schulgelände nordöstlich der Kirche befinden sich zum Zeitpunkt des Planungsprozesses der Stadtwerkstatt temporäre Unterkünfte für Geflüchtete.

Ortskern mit Ein- und Zweifamilienhäusern im Umfeld der Kirche

Am südlichen Ende der Alten Dove-Elbe, dem Holzhafen, haben sich an der Straße Holzhafenufer diverse wassergebundene gewerbliche und gemeinnützige Nutzungen angesiedelt (Bootslagerung und -reparatur, Segelsport). Diese Nutzungen sind abhängig von ihrer Zugänglichkeit per Boot von der Wasserseite, d.h. einer ausreichenden Wassertiefe für die entsprechenden Fahrzeuge. Die Alte Dove-Elbe mit der Billwerder Bucht und dem Holzhafen ist allerdings ein Altarm der Elbe, vom Hauptstrom durch die Halbinsel Kaltehofe getrennt und somit nicht ständig durchströmt. Insbesondere der Südteil dieses Arms – der Holzhafen – verschlickt zunehmend, so dass bereits einige Wassersportnutzungen aufgegeben werden mussten. Die Zukunft der noch vorhandenen Nutzungen ist abhängig von einer zeitnahen und dann regelmäßigen Ausbaggerung dieses Bereichs.

Wassergebundene gewerbliche Nutzungen am Holzhafen sind auf Ausbaggerung angewiesen

Nahversorgungsbetriebe gibt es in Moorfleet nicht, die nächste Einkaufsmöglichkeit ist ein 2 km entfernter Discounter nahe der S-Bahn-Station Tiefstack. Im Bebauungsplan Moorfleet 16 ist an der Straße Brennerhof eine Fläche für einen Nahversorgungsmarkt mit bis zu 800 qm Verkaufsfläche planrechtlich gesichert.

Keine Nahversorgung vorhanden, könnte am Brennerhof angesiedelt werden

Wichtiger Bestandteil der sozialen Infrastruktur sind die Kirchengemeinde St. Nikolai und die von ihr betriebene Kindertagesstätte. Die Grundschule wurde bereits 1966 wegen Schülermangel geschlossen, die Sporthalle wird weiterhin für den Vereinssport genutzt. Moorfleeter Kinder gehen überwiegend in Ochsenwerder zur Grundschule, weiterführende Schulen befinden sich am Mittleren Landweg bzw. in Bergedorf.

Nur Kirche und Kita als soziale Infrastruktur

Die Siedlungs- und Nutzungsstruktur des Untersuchungsgebiets lässt sich zusammenfassend als heterogen beschreiben. Das unmittelbare Nebeneinander historischer Wohn- und Gewerbenutzungen und im Laufe des letzten Jahrhunderts gewachsener Strukturen prägen das Ortsbild weitgehend.

Heterogene Siedlungs- und Nutzungsstruktur

4.5 Kulturlandschaft und Freiraumqualitäten

Trotz der relativ zentrumsnahen Lage haben sich im Untersuchungsgebiet das gartenbaulich und landwirtschaftlich geprägte Milieu und die besondere kulturlandschaftliche Siedlungsstruktur mit den oft weit in die Landschaft reichenden Nebengebäuden, insbesondere Gewächshäusern, bislang überwiegend halten können. Allerdings zeugen die mancherorts leerstehenden Gewächshäuser von dem Umbruch der gartenbaulichen Nutzung.

Gartenbaulich-landwirtschaftliches Milieu

Gemäß der Denkmaltopographie gehören die Vier- und Marschlande mit ihrer rund 800-jährigen Geschichte seit ihrer Entstehung als systematisch erschlossenes Land im 12./13. Jahrhundert zu den ältesten in Deutschland erhaltenen Agrarlandschaften (FHH 2005). Im Untersuchungsgebiet sind trotz größtenteils junger Bebauung die ehemalige kulturlandschaftliche Struktur mit Deichen, Deichrandbebauung, langgestreckter Flurform und Grabengeflecht zur Entwässerung des Marschlandes noch ablesbar.

Eine der ältesten in Deutschland erhaltenen Agrarlandschaften

Die St. Nikolai-Kirche bildet zusammen mit dem umgebenden Friedhof und dem Gemeindehaus ein attraktives und weithin sichtbares Ensemble.

Für die Erholungsnutzung ist insbesondere der Moorfleeter Deich geeignet, da sich von ihm in einzelnen Abschnitten Blickbeziehungen in die Kulturlandschaft (sog. „Landschaftsfenster“ zwischen der Deichrandbebauung) und über die Wasserfläche des Holzhafens ergeben. Mit Blickrichtung Süden prägen die naturnah wirkende Landschaft des unter Naturschutz stehenden Süßwasserwatts und die Gehölze am Kaltehofe-Hauptdeich die landschaftliche Wahrnehmung, mit Blickrichtung Norden eröffnet sich über die Wasserfläche hinweg eine eher industriell geprägte Stadtkulisse mit dem sehr ortsbildprägenden Kraftwerk Tiefstack und den Hochspannungsmasten an der Nordspitze des Untersuchungsgebiets. Die Anlagen der Werft und des Fassreinigungsunternehmens vermitteln an dieser Stelle einen gewerblich-industriellen Charakter. Mit seiner Asphaltabdeckung wirkt der Moorfleeter Deich naturfern.

Blickbeziehungen vom Moorfleeter Deich

4.6 Gartenbau und Landwirtschaft

Um einen aktuellen Einblick über die im Plangebiet wirtschaftenden Gartenbau- und Landwirtschaftsbetriebe zu erhalten und zur konstruktiven Begleitung der Stadtwerkstatt, wurde von der Wirtschaftsbehörde ein Fachgutachten in Auftrag gegeben, das im Juni 2019 vorgelegt wurde (JACOBSSEN 2019).

Gutachten zu gartenbaulich-landwirtschaftlichen Betrieben

Als Ergebnis der Untersuchung wurde festgehalten:

- Die in der jüngeren Vergangenheit aufgetretenen Veränderungen des Landschaftsbildes und der Flächennutzungen innerhalb des Untersuchungsgebietes gründen vorwiegend auf veränderten Betriebsstrukturen innerhalb der Gruppe der ortsansässigen Erwerbsgartenbau-Betriebe.
- Die Aufzucht von Blumen sowie Topf- und Beetpflanzen in Gewächshäusern tritt immer mehr in den Hintergrund der wirtschaftlichen Aktivitäten dieser Betriebe. Die vorhandenen Gewächshäuser werden nur noch in wenigen Fällen genutzt.
- Für die zu den Betriebsgrundstücken der Gartenbaubetriebe gehörenden privaten Wohnhäuser gelten andere Verhältnisse. Aufgrund der attraktiven Wohnlage werden diese Gebäude zumeist auch nach Beendigung der betrieblichen Aktivität weiter für private Wohnzwecke und als Altenteiler-Wohnungen genutzt.
- Weiterhin wurden auf bebauungsfähigen Wohnbaugrundstücksanteilen zahlreiche Ein- und Zweifamilienhäuser errichtet.
- Auch heute noch ist der Anbau von Feldgemüse auf Freilandflächen oder in schützenden Folientunneln und Gewächshäusern weit verbreitet und prägend für das Umfeld. Infolge der vorhandenen Schadstoffbelastungen

Veränderte Betriebsstrukturen

Zierpflanzenbau rückläufig

Attraktive Wohnlage

Neubau Ein- und Zweifamilienhäuser

Gemüseanbau noch verbreitet

des Bodens durch über die Luft und das Grundwasser übertragene Rückstände aus einem ehemaligen in direkter Nachbarschaft produzierenden Industriebetrieb gestaltet sich dieser Anbau allerdings problematisch.

- Insgesamt ist eine rückläufige Entwicklung des Erwerbsgartenbaus festzustellen. Die Anzahl der Gartenbaubetriebe hat sich im Bereich der Moorfleeter Wanne stetig verringert. In mehreren Gärtnereien findet eine Bewirtschaftung der Gewächshäuser und Freilandflächen nur noch im Nebenerwerb statt, in mehreren Fällen wurden die betriebseigenen Flächen an benachbarte Betriebe verpachtet.
- Zulasten des Intensivgartenbaus hat der Anteil an extensiven landwirtschaftlichen Bodennutzungsformen an Bedeutung zugenommen. Dies gilt vor allem für den nördlichen Bereich. Hier liegen einige Flächen bereits brach, weil infolge relativ kleiner Feldgrößen keine rentable Grünlandnutzung möglich ist.
- Aufgrund der hohen Arbeitsbelastung in den Gartenbaubetrieben sowie deren geringen Gewinnerwartungen sind geeignete Betriebsnachfolger schwer zu finden. Daher wird das Erreichen der Altersruhegrenze mittelfristig für viele der Gartenbaubetriebe den Zeitpunkt für eine Betriebsaufgabe darstellen.
- Sollten durch städtebauliche Planungen den Betrieben Flächen entzogen werden, kann dies zu Existenzgefährdungen führen.
- Als Haupterwerbsbetriebe im Bereich Gartenbau werden sieben Betriebe eingestuft (neben 6 Nebenerwerbs- bzw. auslaufenden Betrieben). Für diese sieben Betriebe wird angenommen, dass ihre wirtschaftliche Existenzfähigkeit unter den derzeitigen Produktions- und Vermarktungsbedingungen als gegeben anzusehen ist.

Anzahl Gartenbaubetriebe verringert sich

Extensive landwirtschaftliche Nutzung wächst

Mittelfristige Betriebsaufgaben zu erwarten

Existenzgefährdung

7 Betriebe vermutlich existenzfähig

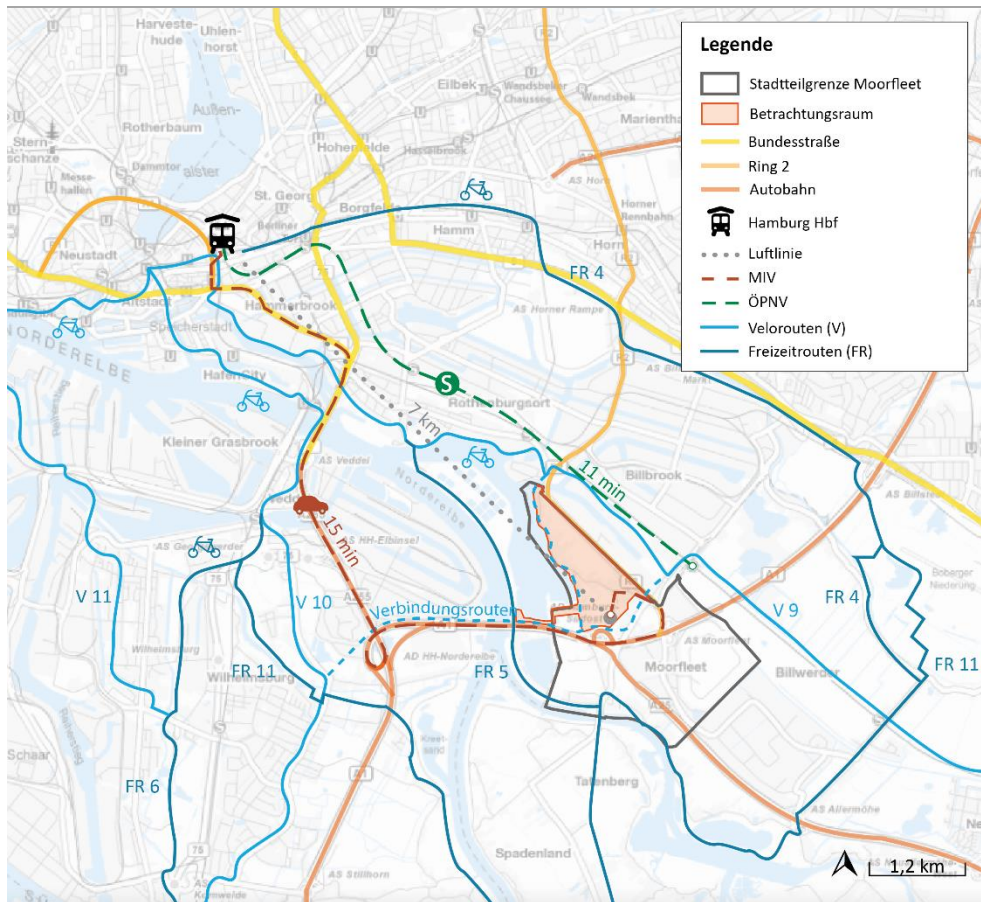
4.7 Mobilität und Verkehr

Die äußere Erschließung des Betrachtungsraumes ist für den Kfz-Verkehr über die Autobahn A1 (Autobahndreieck Hamburg-Südost) sowie die Andreas-Meyer-Straße (Ring 2) gegeben. Moorfleet und angrenzende Stadtteile sind durch die Hamburger Velorouten (VR) und Freizeitrouten (FR) erschlossen. Perspektivisch wird mit dem Radschnellweg Hamburg-Geesthacht eine weitere Option entstehen.

Das Gebiet wird durch A1 und Ring 2 erschlossen. Der Moorfleeter Deich bildet im Süden einen dritten Anschluss

Für den Radverkehr ist der Betrachtungsraum über den Radschnellweg Hamburg-Geesthacht bzw. die Hamburger Veloroute 9 (im Nahbereich trassenidentisch geführt über Unterer Landweg/Halskestraße) angebunden. An das öffentliche Straßennetz wird das Gebiet an drei Stellen angebunden: Im Norden an die Andreas-Meyer-Straße über den Moorfleeter Deich sowie im Südosten über die Straße Sandwisch von der Straße Brennerhof. Der Moorfleeter Deich verläuft im Süden unter der Autobahn bis zur Kreuzung Brennerhof / Tatenberger Weg und bildet somit den dritten Anschlusspunkt.

Abbildung 10: Verkehrsanbindung des Betrachtungsraumes



Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: GeoBasiskarten Hamburg)

Die innere Erschließung des Gebiets erfolgt über den Moorfleeter Deich, der entlang des Ostufers der Alten Dove-Elbe in Nord-Süd Richtung das gesamte Gebiet durchquert. Über die Straße Sandwich erreicht man den Ortskern und die erwähnte zweite Anschlussstelle am Brennerhof. Der Hein-Baxmann-Stieg zweigt auf Höhe des ehemaligen Schulgeländes ab und erschließt das anliegende Wohnquartier. Der weitgehend von Bebauung freigehaltene Moorfleeter Kirchenweg verbindet den Moorfleeter Deich im Süden mit der Straße Sandwich am südwestlichen Rand des Ortskerns. In erster Linie Lieferverkehre und an Wochenenden über lange Zeiträume wartende Liefer-Lkw mit Bezug zum am Moorfleeter Deich ansässigen Unternehmen Schlüter & Maack stellen eine starke verkehrliche Belastung für die Anwohner der ohnehin engen und stellenweise sanierungsbedürftigen Deichstraße dar.

Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr erfolgt über zwei S-Bahnstationen außerhalb sowie über zwei Buslinien innerhalb des Gebietes. Die S-Bahnstation Billwerder-Moorfleet befindet sich in etwa 1.000 Meter Luftlinie östlich des Ortskerns, die Station Tiefstack etwa 2.500 Meter nordwestlich. Mit einer Fahrtzeit von jeweils etwa 10 Minuten sind der Hauptbahnhof bzw. der Bahnhof Bergedorf in einem regelmäßigen, zeitweise verdichteten Takt zu erreichen.

*Innere Erschließung über Moorfleeter Deich und Kirchenweg, Brennerhof und Sandwich
Belastung der Anwohner durch Lieferverkehre über die Deichstraße*

ÖPNV-Anschluss über S-Bahn (Hauptbahnhof und Bergedorf innerhalb von 10 Minuten zu erreichen) und zwei Buslinien

Insgesamt fünf Bushaltestellen befinden sich innerhalb des Betrachtungsraumes und werden von den Linien 122 und 220 angefahren. Die Linie 122 bindet das Gebiet mit einer Fahrtzeit von 35 Minuten im Stundentakt (zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr) an den Hauptbahnhof an, während die Linie 220 unter der Woche lediglich zweimal täglich als Schulbus eingesetzt wird. Weitere Buslinien verlaufen entlang der Andreas-Meyer-Straße.

5 Bushaltestellen im Gebiet, weitere an der Andreas-Meyer-Straße, 35 min zum Hauptbahnhof

4.8 Sonstige planungsrelevante Rahmenbedingungen

Neben den oben aufgeführten Rahmenbedingungen sind weitere Aspekte im Rahmen des Entwicklungskonzepts zu berücksichtigen. Dies betrifft vorhandene Umweltbelastungen, naturschutzfachliche Gesichtspunkte, Achtungsabstände, Lärmbelastung usw. Im Folgenden werden diese Aspekte erläutert und in der Karte „Rahmenbedingungen“ dargestellt. Die inhaltliche Grundlage bildet die eingangs erwähnte Studie zur Wohnbauentwicklung (CLAUSSEN-SEGELKE 2015).

Weitere Rahmenbedingungen zu berücksichtigen

Naturschutz

Ein großer Teil des Holzhafens ist als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Davon ausgenommen ist ein Uferstreifen im Norden des Untersuchungsgebiets (u.a. im Bereich der Werft) sowie der Südostteil im Bereich der Bootsanleger. Darüber hinaus liegen verschiedenen Maßnahmen zugeordnete Ausgleichsflächen und geschützte Biotop in der Moorfleeter Wanne.

Der Holzhafen ist großteils Naturschutzgebiet

Entwässerung und Hochwasserschutz

Insgesamt liegt der Betrachtungsraum sehr niedrig bis ca. 1,25 Meter über Normalnull, eingfasst von Moorfleeter Deich und Andreas-Meyer-Straße auf etwa 5 Metern über Normalnull. Die Entwässerung erfolgt klassischerweise über zahlreiche Entwässerungsgräben, die die Moorfleeter Wanne durchziehen. Eine Versickerung von Oberflächenwasser ist aufgrund der bodengeologischen Verhältnisse kaum möglich. Bei künftigen Bauvorhaben muss dieser Herausforderung mit großer Sorgfalt begegnet werden.

Gebiet liegt tief, Entwässerung über Gräben, Versickerung kaum möglich

Die Elbe ist im Abschnitt auf Höhe des Betrachtungsraumes tideabhängig und stellt damit eine potenzielle Hochwassergefährdung für den tief liegenden Betrachtungsraum dar. Der Kaltehofe Hauptdeich ist hierbei Bestandteil der Hauptdeichlinie, während der Moorfleeter Deich im Betrachtungsraum zur sog. zweiten Deichlinie zählt. Eine unmittelbare Hochwassergefährdung besteht daher nicht.

Heizkraftwerk Tiefstack und Hochspannungsleitungen

Beim Heizkraftwerk Tiefstack ist ein Störfall-Achtungsabstand mit Bebauungsbeschränkungen von 500 Metern im nördlichen Teil der Moorfleeter Wanne zu beachten. Weitere Einschränkungen entstehen durch die Mindestabstände bzw. Prüfabstände von beidseitig 40 Metern zu den 110 kV-Hochspannungsleitungen. Die nördliche Spitze des Betrachtungsraumes

Heizkraftwerk und diverse Hochspannungsleitungen bedingen Störfall-Achtungsabstände und weitere Einschränkungen.

wird von drei Leitungen durchzogen, wodurch die Abstände faktisch die komplette Nordspitze belegen. Während zwei der Leitungen in Richtung Kaltehofe über die Alte Dove-Elbe verlaufen, ergeben sich durch die dritte Leitung parallel der Andreas-Meyer-Straße entlang des kompletten Betrachtungsraumes weitere Einschränkungen bzw. Prüfungsbedarfe.

Lärm

Der Untersuchungsraum ist durch Verkehrs- und Gewerbelärm zum Teil stark beeinflusst. Maßgebliche Verkehrslärmquellen sind die Andreas-Meyer-Straße sowie die Autobahn A1. Eine Untersuchung aus dem Jahr 2015 widmet sich dem Verkehrslärm auf der Basis der für jenes Jahr ermittelten Verkehrsbelastung. Im Ergebnis wurde der Tag-Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) nahezu überall eingehalten, wohingegen der Grenzwert für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) bis auf ein Teilstück des Moorfleeter Deiches nahezu flächendeckend überschritten wurde. Im Nachtzeitraum wurde der verringerte Grenzwert von 49 dB(A) für Allgemeine Wohngebiete im gesamten Untersuchungsraum überschritten, während jener für Mischgebiete (54 dB(A)) in weiten Teilen des südöstlichen Betrachtungsraumes sowie in einem ca. 115 Meter breiten Streifen entlang der Andreas-Meyer-Straße überschritten wurde. Entlang der Autobahn A1 wird im Zuge ihres achtspurigen Ausbaus im Abschnitt auf Höhe des Betrachtungsraumes eine Lärmschutzmaßnahme errichtet werden.

Verkehrs- und Gewerbelärm beeinflusst das Gebiet, Tag-Grenzwert für Allgemeine Wohngebiete überschritten

Gewerbelärmimmissionen stammen in erster Linie aus dem Industriegebiet Billbrook. Die heute faktisch vom Industriegebiet Billbrook ausgehenden Lärmemissionen liegen dabei deutlich unterhalb der hier planrechtlich Zulässigen. Aus diesem Grund wurden in der bereits erwähnten Untersuchung aus dem Jahr 2015 diese planrechtlich zulässigen Emissionswerte von 65 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (jeweils am Emissionsort) angenommen. Im Ergebnis werden im gesamten Untersuchungsraum diese Nacht-Grenzwerte weder für Allgemeine Wohngebiete noch für Mischgebiete eingehalten. Der Realisierung von Wohnungsbauten steht dies nicht grundsätzlich entgegen, hier sind entsprechend geeignete Lärmschutzmaßnahmen bereits auf der Ebene der Bauleitplanung vorzusehen.

Immissionen aus Gewerbelärm überschreiten Nacht-Grenzwerte für Allgemeine Wohn- und Mischgebiete

Luftschadstoffe

Die Belastung durch Luftschadstoffe ist durch die städtische Hintergrundbelastung, den Straßenverkehr (insbesondere Autobahn und Ring 2) sowie die naheliegenden Industriebetriebe geprägt. Innerhalb des Untersuchungsraumes sind allerdings keine wesentlichen Überschreitungen der Grenzwerte vorzufinden. Lediglich in einem kleinen Bereich an der Andreas-Meyer-Straße wurden geringfügige Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub durch ein hier ansässiges Unternehmen zur Müllentsorgung und Rohstoffverwertung festgestellt.

Luftbelastung durch Schadstoffe überschreitet Grenzwerte in einem kleinen Bereich

Bodenverunreinigungen, Altlasten und Umweltbelastungen

Die langjährige industrielle und gewerbliche Nutzung im Betrachtungsraum und seiner Umgebung hat Spuren in Boden und Grundwasser hinterlassen:

„Durch die seit Jahrzehnten bestehende industrielle Nutzung in der Umgebung des Untersuchungsgebiets (Billbrook, Peute) besteht eine flächendeckende Belastung des Gebiets mit Arsen und Schwermetallen, die über den Luftpfad aufgebracht wurden. Daneben finden sich Hinweise auf weitere organische Schadstoffe, u.a. auch auf Dioxine im Oberboden“ (Claussen/Seggelke 2015).

Belastung von Böden und Grundwasser mit Schwermetallen und anderen Stoffen

Außerdem befinden sich im Betrachtungsraum eine bereits sanierte und in Überwachung befindliche Altlast im Bereich des ehemaligen „Moorfleeter Bracks“ sowie im Norden im Bereich des Fassreinigungs-Unternehmens eine Altlast, bei der Handlungsbedarf bei Nutzungsänderung oder baulichen Änderungen besteht (siehe Anhang 2 Karte „Relevante Rahmenbedingungen“). Ferner sind drei Grundwasserschäden sowie nördlich angrenzend an die Andreas-Meyer-Straße außerhalb des Betrachtungsraumes eine großflächige Altlast erfasst (CLAUSSEN/SEGELKE 2015). Darüber hinaus sind einige Bereiche als altlastverdächtige Flächen gelistet, wie beispielsweise die Flächen südlich des Holzhafens, die als Spülfelder erfasst sind.

Die Bodenbelastungen in der Moorfleeter Wanne wurden seit den 1980er Jahren immer wieder überprüft, bearbeitet, dokumentiert und soweit erforderlich saniert. Im Auftrag der Behörde für Umwelt, Klimaschutz, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) wurden sie 2020 erneut überprüft, bearbeitet und dokumentiert. Es zeigte sich, dass stellenweise immer noch hohe Belastungen im Gebiet vorliegen. Bei künftigen Vorhaben werden deshalb erforderliche Restriktionen im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen geprüft und erforderliche Maßnahmen festgelegt.

Eigentumsverhältnisse

Der überwiegende Teil der Flächen im Betrachtungsraum befindet sich im Eigentum der Stadt Hamburg. Viele der ansässigen Gartenbau- und Landwirtschaftsbetriebe sind Pächter städtischer Flächen. Südlich der Straße Sandwisch und des Kirchenensembles befinden sich die Flächen weitestgehend in kirchlichem Eigentum.

Eigentümer sind überwiegend die Stadt Hamburg sowie die Kirche

4.9 Interessenkonflikte und Herausforderungen

In der Bestandsanalyse ist deutlich geworden, dass sich der im Rahmen der Stadtwerkstatt betrachtete Teil Moorfleets im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen befindet. Die wichtigsten der hiermit verbundenen Konflikte und Herausforderungen werden im Folgenden noch einmal zusammengefasst.

Gewerbeentwicklung

Der Bezirk Bergedorf muss neben der lokalen Gewerbeflächennachfrage auch gesamtstädtische Gewerbeflächenbedarfe berücksichtigen. Es ist davon auszugehen, dass in absehbarer Zeit auch die Flächenangebote des Bezirksamtes Bergedorf erschöpft sein werden. Vor diesem Hintergrund sehen Teile der Senatsverwaltung in der Moorfleeter Wanne ein Potenzial für weitere gewerbliche Nutzungen.

Moorfleeter Wanne wird von einigen Behörden als Potenzial zur weiteren Gewerbeflächenentwicklung betrachtet

Verkehrsbelastung

Insbesondere der von einigen Gewerbebetrieben – überwiegend auf den Betrieb Schlüter & Maack – zurückzuführende LKW-Verkehr belastet die Wohn- und Erholungsnutzung am Moorfleeter Deich und Sandwisch erheblich und führt zu starken Konflikten innerhalb des Betrachtungsraumes. Weitere Belastungen entstehen durch PKW-Ausweichverkehr bei Staus auf der Andreas-Meyer-Straße (Ring 2).

Verkehrsbelastung führt zu massiven Konflikten.

Kulturlandschaft

Im Norden der Moorfleeter Wanne beeinträchtigen gewerbliche Betriebe das Orts- und Landschaftsbild dieses „Eingangstors“ in die kulturlandschaftlich geprägten Vier- und Marschlande. Eine gewerbliche Entwicklung der Moorfleeter Wanne stünde in Konkurrenz zur gartenbaulichen und landwirtschaftlichen Nutzung und zum Vertrag für Hamburgs Stadtgrün, der ein weitgehendes Freihalten von Landwirtschafts- und sonstigen Freiflächen des Grünen Netzes in der inneren Stadt bis einschließlich zum 2. Grünen Ring von zusätzlicher Bebauung vorsieht. Die St. Nikolai-Kirche, die zusammen mit dem umgebenden Friedhof und dem Gemeindehaus ein attraktives und weithin sichtbares Ensemble bildet, genießt einen besonderen kulturlandschaftlichen Schutz.

gewerbliche Entwicklung der Moorfleeter Wanne steht in Konkurrenz zur landwirtschaftlichen Nutzung und dem Vertrag für Hamburgs Grün.

Siedlungsentwicklung

Aufgrund der großflächigen Gewerbe- und Industrienutzungen in unmittelbarer Nähe fürchten die Bewohner Moorfleets um die Zukunft ihres Stadtteils als Wohnstandort und sind mit dem Wunsch an das Bezirksamt und die Politik herangetreten, weitere Wohnbauflächen zu entwickeln. Auch vor dem Hintergrund der Ziele des Wohnungsbauprogramms hatte die Bezirksversammlung Bergedorf das Bezirksamt bereits im Jahr 2015 beauftragt, für den Norden des Stadtteils Moorfleet städtebauliche Voruntersuchungen einzuleiten. Ziel dieser Untersuchungen war es, zu ermitteln, ob und ggf. in welchem Umfang im Norden Moorfleets Flächenpotenziale für den Wohnungsbau aktiviert werden könnten (CLAUSSEN-SEGGELE 2015). Der dörfliche Charakter Moorfleets und seine historische Siedlungsstruktur sollten dabei bewahrt werden. Andererseits legt die gesamtstädtisch betrachtete zentrale Lage Moorfleets die Möglichkeit einer stärkeren wohnbaulichen Entwicklung nahe. Das aus der Stadtwerkstatt hervorgehende Entwicklungskonzept für Moorfleet versucht dies in Einklang zu bringen.

Bewohner fürchten um den Stadtteil als Wohnstandort und wünschen eine Entwicklung von Wohnbauflächen

Holzhafen

Im Bereich des Holzhafens fürchten Betriebe und andere Nutzer mit direktem, notwendigem Wasseranschluss aufgrund der zunehmenden Verschlickung um ihren Fortbestand. Die erforderlichen regelmäßigen Baggerungen werden allerdings aufgrund der hohen Kosten durch die zuständige Hamburg Port Authority nicht durchgeführt.

Aufgrund der zunehmenden Verschlickung sorgen sich die Betriebe am Holzhafen um ihren Fortbestand

Die sich aus diesem Geflecht ergebenden Interessenskonflikte sind eine große Herausforderung für den Stadtteil und benötigen einen komplexen Abwägungsprozess. Es gilt Lösungen zu finden, die den Gartenbaubetrieben und Landwirten grundsätzlich eine weitere Existenz, ggf. andernorts, sichern und die Wohnbevölkerung vor übermäßigem LKW- und Kfz-Verkehr schützen. Das Maß und die Ausdehnung einer gewerblichen Nutzung muss mit anderen städtebaulichen Ansprüchen abgestimmt werden.

Bestehende Interessenskonflikte sind eine Herausforderung für den Stadtteil

5 Themen und Ergebnisse der Stadtwerkstätten

Die insgesamt fünf Werkstatttreffen bildeten den Kern des Beteiligungsprozesses (→ Kap. 3). Im Folgenden werden die dort erörterten Themen und Diskussionsergebnisse kurz benannt. Weitergehende Informationen können den auf der Stadtwerkstatt-Website bereitgestellten Dokumenten entnommen werden.

5.1 Stadtwerkstatt I (02.05.2019)

Mit rund 250 Teilnehmer:innen stieß die öffentliche Stadtwerkstatt am 2. April 2019 in der Kirche St. Nikolai auf großes Interesse. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen vier Themen:

Vier zentrale Themen

- Informationen über Hintergründe, Ziele und Verlauf des Gesamtvorhabens
- Blick auf Moorfleet aus gesamtstädtischer, bezirklicher und planerischer Sicht
- Verständigung über die Arbeitsweise in den zukünftigen Stadtwerkstätten
- Anregungen und Wünsche der Bevölkerung zur Zukunft ihres Stadtteils

Zur Arbeitsweise der zukünftigen Stadtwerkstätten wurde einvernehmlich vereinbart, Eckpunkte eines Zukunftskonzeptes für Moorfleet zunächst in kleineren, arbeitsfähigen Runden unter Beteiligung aller relevanten Gruppen zu erörtern und anschließend im Rahmen einer zweiten und abschließenden öffentlichen Veranstaltung zu präsentieren (→ Kap. 3.3).

Öffentliche und halböffentliche Veranstaltungen

Unter den per Kartenabfrage ermittelten Wünschen und Anregungen der Bevölkerung hatten folgende Aspekte besonderes Gewicht: Freihalten der Moorfleeter Wanne von großflächiger Gewerbeansiedlung, Erhalt des dörflichen Charakters, Verlagerung störenden Gewerbes, Reduzierung des LKW-Verkehrs, Erhalt des Holzhafens, Ansiedelung eines Nahversorgers, bessere ÖPNV-Anbindung, Erhalt von Grünflächen, Erhalt von Landwirtschaft und Gartenbau.

Wünsche und Anregungen der Bürger:innen

5.2 Stadtwerkstatt II (27.08.2019)

Das zweite Treffen der Stadtwerkstatt fand in der bei der Auftaktveranstaltung vereinbarten Zusammensetzung statt. Im ersten Teil der Veranstaltung wurde von Seiten des Bezirksamtes klargestellt, dass die Moorfleeter Wanne als Bestandteil des Grünen Netzes unter die Regelungen des Vertrags für Hamburgs Stadtgrün fällt und daher dort maximal eine kleinflächige Inanspruchnahme von Flächen unter Berücksichtigung des erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichs möglich ist (→ Kap. 4.2). Außerdem wurden die Ergebnisse einer von der Wirtschaftsbehörde initiierten Studie zur Situation und den Perspektiven der Landwirtschafts- und

Moorfleeter Wanne ist von großräumiger Erschließung freizuhalten

Gartenbaubetriebe in Moorfleet vorgestellt (→ Kap. 4.6), die Perspektiven des Unternehmens Schlüter & Maack von dessen als Gast eingeladenem Geschäftsführer erläutert sowie Rahmenbedingungen der zukünftigen Entwicklung Moorfleets skizziert.

Im zweiten Teil des Werkstatt-Treffens präsentierten die Planer:innen für vier abgrenzbare Teilräume des Untersuchungsgebietes jeweils ein dörflich und ein urban geprägtes Szenario. In der anschließenden Diskussion wurde die eher dörflich orientierte Entwicklung als Eingangstor in die Vier- und Marschlande präferiert, sich aber zugleich für die Stärkung der Wohnfunktion Moorfleets durch den Bau zusätzlicher Wohnungen und die Aufwertung des Holzhafens ausgesprochen. Wie schon bei der Auftaktveranstaltung wurde die Reduzierung des LKW-Verkehrs auf dem Moorfleeter Deich als unerlässlich für die Zukunft Moorfleets herausgestellt, der zu diesem Zweck von den Planer:innen vorgeschlagene Bau einer neuen Verbindungsstraße zwischen Andreas-Meyer-Straße und Sandwisch / Moorfleeter Deich wurde jedoch überwiegend kritisch gesehen.

Wunsch nach dörflicher Entwicklung mit Bau neuer Wohnungen und Aufwertung des Holzhafens

5.3 Stadtwerkstatt III (30.10.2019)

Anknüpfend an die Diskussionsergebnisse der vorherigen Veranstaltung präsentierten die Planer:innen beim dritten Stadtwerkstatt-Treffens weiterentwickelte konzeptionelle Eckpunkte für die vier Teilräume Moorfleets. Im Anschluss konnten die Teilnehmer:innen an Thementischen bzw. -wänden sich näher mit den Entwürfen befassen und zu ihnen Stellung nehmen.

Anmerkungen zu aktualisierten Konzept-eckpunkten eingeholt

Anklang fanden insbesondere die Verlagerung konfliktträchtiger Gewerbebetriebe auf besser geeignete, nahegelegene Flächen und die Aufwertung des Holzhafens. Die Bedeutung und aus planerischer Sicht gegebene Notwendigkeit einer Verbindungsstraße für die zukünftige Gesamtentwicklung Moorfleets wurde nochmals erläutert. Der Vorschlag konnte von den Anwesenden überwiegend nachvollzogen werden, es blieben aber auch sehr kritische Positionen bestehen. Als Aufgabe für die Planer:innen wurde vereinbart, die zahlreichen konkreten Anregungen zu ihren Entwürfen bis zur nächsten Stadtwerkstatt zu prüfen und nach Möglichkeit bei der Überarbeitung der Entwürfe zu berücksichtigen.

Verlagerung von Gewerbebetrieben und Holzhafen-Aufwertung begrüßt, Entlastungsstraße überwiegend befürwortet

5.4 Stadtwerkstatt IV (28.01.2020)

Der erste Teil der Veranstaltung konzentrierte sich auf die in der Runde stark befürwortete Möglichkeit einer ergänzenden, maßvollen Wohnbebauung entlang des Moorfleeter Kirchenwegs. Der zuständige Vertreter des Denkmalschutzamtes erläuterte die aus Sicht des Denkmalschutzes besondere Bedeutung der Kirchenwarft und die Gewährleistung entsprechender Sichtachsen. Die damit verbundene Einschränkung des Wohnungsbaus wurde von den Moorfleeter:innen stark kritisiert, eine Annäherung der Positionen konnte nur teilweise erreicht werden.

Wohnbebauung am Kirchenweg gewünscht

Für die zukünftige Entwicklung Moorfleets ist die Ausbaggerung des Holzhafens von zentraler Bedeutung. Da diese vor allem aufgrund der sehr hohen Kosten derzeit nicht absehbar ist, präsentierten die Planer:innen unter Berücksichtigung der bisherigen Erörterungen in den Stadtwerkstätten zwei unterschiedliche Entwicklungsvarianten: „Blaues Moorfleet“ und „Grünes Moorfleet“ (→ Kap. 6.2). Die Diskussion der Entwürfe ergab eine klare Präferenz für die Perspektive „Blaues Moorfleet“. Starke Einwände wurden allerdings zu Art und Ausmaß der in dieser Variante vorgeschlagenen Bebauung am Holzhafen geäußert.

Zwei Entwicklungsvarianten präsentiert, Präferenz für „Blaues Moorfleet“

Maßvolle Bebauung am Holzhafen gewünscht

5.5 Stadtwerkstatt V (Juli/August 2020)

Die Stadtwerkstatt V war ursprünglich als öffentliche Veranstaltung geplant, bei der die in den drei vorhergehenden Werkstätten entwickelten Konzept-Eckpunkte präsentiert und diskutiert werden sollten. Die auf den 2. April 2020 terminierte Werkstatt musste jedoch aufgrund der Corona-Pandemie abgesagt werden. Nachdem auch zu Beginn des Sommers klar war, dass eine öffentliche Veranstaltung mit der erwartenden Zahl an Teilnehmer:innen in absehbarer Zeit nicht durchführbar sein würde, entschieden sich die Vertreter:innen des Bezirksamtes und der politischen Gremien in Abstimmung mit den Planer:innen für eine Online-Variante der Stadtwerkstatt.

Corona-Pandemie verhindert öffentliche Veranstaltung

Mitte Juli 2020 wurde auf der Stadtwerkstatt-Website ein Video online gestellt, in dem die Eckpunkte des Konzeptentwurfes präsentiert werden. Parallel hierzu war das Konzept auch anhand von Kartenausdrucken und schriftlichen Erläuterungen an vier Sonntagen im Bürgerhaus Moorfleet einsehbar. Dort und auch per Post oder E-Mail konnten bis Mitte August Stellungnahmen zum Entwurf abgegeben werden.

Konzeptpräsentation per Video und mit Infotafeln im Bürgerhaus

Die eingegangenen Stellungnahmen waren thematisch vielfältig und wurden im Herbst 2020 inhaltlich geordnet und fachlich abgewogen.

Abwägung der Stellungnahmen durch das Bezirksamt

Abbildung 11: Stadtwerkstatt V – Themen der Stellungnahmen



Quelle: Eigene Darstellung

Die Ergebnisse der Abwägung und deren Begründungen sind in einem auf der Stadtwerkstatt-Website bereitgestellten Dokument zusammengefasst.

5.6 Schlichtungsgespräch (23.11.2021)

Da im Rahmen der Onlinebeteiligung Konfliktpunkte – insbesondere zu Schlüsselprojekten – offen geblieben sind, sollten diese nochmal in kleinerer Runde diskutiert werden, um sich einer gemeinsamen Position anzunähern. An dem Gespräch im November 2021 nahmen sechs Akteur:innen aus Moorfleet, je ein Mitglied der in der Bezirksversammlung Bergedorf vertretenen Fraktionen, vier Vertreter aus dem Bezirksamt Bergedorf sowie je ein/e Vertreter/in der mit der Stadtwerkstatt Moorfleet beauftragten Büros teil.

Im Mittelpunkt standen die Themen Holzhafen, Schwerlastverkehr, Verbindungsstraße, bauliche Dichte, Bebauung am Kirchenweg und Moorfleeter Wanne. Die zu diesen Themen gefundenen Vereinbarungen sind – soweit dies möglich ist – in dem vorliegenden Konzept berücksichtigt. Nähere Informationen sind auf der Website der [Stadtwerkstatt Moorfleet](https://www.hamburg.de/planen-bauen-wohnen/12524298/stadtwerkstatt-moorfleet/)² zu finden.

² <https://www.hamburg.de/planen-bauen-wohnen/12524298/stadtwerkstatt-moorfleet/>

6 Konzept

Das „Entwicklungskonzept Moorfleet“ dokumentiert den Beteiligungsprozesses Stadtwerkstatt auf teilträumlicher Ebene. Dabei sind insbesondere Themen der Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und Verkehrslenkung, der Nutzungsstrukturen und der Freiraumentwicklung betroffen. Es handelt sich damit nicht um ein umsetzungsreifes Konzept im Wortsinne, sondern um einen Entwicklungsrahmen, der mögliche Perspektiven aufzeigt, ohne dass allerdings die Umsetzung der Empfehlungen damit gewiss wäre. Zudem werden auch zum Teil kontrovers diskutierte Themen aus dem Beteiligungs- und Mitwirkungsprozess dargestellt. Die zentralen Entwicklungsperspektiven und Varianten sowie ermittelte Schlüsselprojekte und Fokusräume werden im folgenden dargestellt.

6.1 Zentrale Entwicklungsperspektiven

Seit Beginn des Stadtwerkstatt-Prozesses war es Konsens zwischen allen Beteiligten, dass eine Entwicklung des Stadtteils zwar behutsam und maßstäblich angepasst erfolgen soll, es allerdings zugleich innovativer und kraftvoller Ideen bedarf, um eine wirkliche Perspektive für diesen Teil von Moorfleet zu eröffnen.

Behutsame Entwicklung, zugleich innovative und kraftvolle Ideen, divergierenden Interessen Rechnung tragen

In diesem Sinne wurden im Prozess drei zentrale Entwicklungsperspektiven für den in diesem Prozess betrachteten Teil Moorfleets (Betrachtungsraum) entwickelt und mit den Beteiligten vereinbart, die im Folgenden zusammenfassend dargestellt werden. Nur wenn diese Ziele eine Chance auf Realisierung haben, können die Ergebnisse der Stadtwerkstatt eine Perspektive für den Stadtteil entfalten.

Drei zentrale Entwicklungsperspektiven

Zeitgemäßes und „aufgeräumtes“ Dorf

Moorfleet hat sich einerseits seinen historischen dörflichen Charakter bewahrt und ist andererseits aufgrund seiner zentrumsnahen Lage bereits in ein heterogenes, städtisches Umfeld eingebettet. Vermutlich aufgrund seiner „Insellage“ bzw. aus gesamtstädtischer Sicht wenig integrierten Lage fand dieser Ort auch in der Stadtentwicklung der vergangenen Jahre nur wenig Beachtung, was sich in der Vielfalt unterschiedlicher Nutzungsarten und damit einhergehenden Konflikten, einem unaufgeräumt wirkenden Ortsbild und einer mangelhaften Infrastrukturausstattung widerspiegelt.

„Insellage“ Moorfleets hat heterogenes Erscheinungsbild gefördert

Eine zentrale Perspektive für den im Rahmen der Stadtwerkstatt betrachteten Teil Moorfleets besteht daher darin, das Dorf zugleich behutsam und zeitgemäß zu entwickeln und so seinen Charakter als Dorf zu erhalten und ihm dennoch eine moderne und zeitgemäße Prägung bzw. Perspektiven zu verleihen, eine Nutzungsstruktur sowie ein Ortsbild, die einem Stadtteil in solch urbaner und gleichzeitig naturräumlich und historisch anspruchsvoller Lage angemessen sind. Hier ist in erster Linie die Stärkung der Wohnfunktion von Bedeutung. Zeitgemäße bzw. das Vorhandene ergänzende

Erhalt des dörflichen Charakters und zugleich angemessene Entwicklung

Wohnformen und Bautypologien wie Baugemeinschaften, Mehrgenerationen- und Seniorenwohnen oder besondere Bauweisen (Holzkonstruktionen oder andere nachhaltige Ansätze) könnten eine solche modernere Prägung ausmachen und wurden in dem Prozess auch entsprechend als wünschenswert benannt. Welche Typologien, Gebäudehöhen und Baumassen für die tatsächlich realisierten Fokusräume letztendlich angemessen sind, wird lage- und kontextabhängig weiter zu ermitteln sein. Grundsätzlich wird bei sämtlichen im Folgenden aufgeführten Fokusräumen von einer Eignung für die genannten Wohnformen und Typologien ausgegangen.

Darüber hinaus sollen Lösungsansätze für die bestehenden Verkehrsprobleme skizziert sowie durch die aufgezeigte Entwicklungsperspektive neue Impulse für die Ansiedelung eines Nahversorgers gegeben werden.

„Grünes Eingangstor“ in die Vier- und Marschlande

Der Betrachtungsraum in Moorfleet mit seiner noch aktiven gartenbaulichen und landwirtschaftlichen Nutzung bildet die Nordwestspitze der einzigartigen und weitgehend erhaltenen Kulturlandschaft der Vier- und Marschlande. Mit seiner historisch geprägten Siedlungsstruktur entlang des Moorfleeter Deichs und dem Ensemble der Moorfleeter Kirche ragt der Stadtteil in ein weitgehend durch Industrie und Gewerbe geprägtes großstädtisches Umfeld hinein. Die exponierte Lage in Kombination mit dem zu erhaltenen Orts- und Landschaftsbild lassen Moorfleet bereits heute als „Grünes Eingangstor“ in die Vier- und Marschlande erscheinen. Diese Funktion und Wirkung soll in Zukunft noch stärker herausgearbeitet und gefestigt werden.

Stärkung des Merkmals Moorfleets als Eingangstor in die Vier- und Marschlande

„Maritimer“, innenstadtnaher Stadtteil

Nicht nur die Kulturlandschaft, sondern auch die unmittelbare Lage an der Elbe sind seit jeher die prägenden Elemente Moorfleets. Während der Holzhafen zunächst dem wasserbezogenen Gewerbe diente (Hafenwirtschaft) und als Transportweg genutzt wurde, siedelten sich im Laufe der Zeit eine Reihe von eher freizeit- und erholungsorientierten Nutzungen am Wasser an. Mittlerweile stellen Holzhafen und Alte Dove-Elbe nicht nur einen Erlebnisort für Wassersport- und Naturfreunde dar, sondern bilden auch eine Existenzgrundlage für die Gewerbetreibenden. Die unmittelbare Lage Moorfleets am Wasser mit einem weiten Blick von der gewachsenen Bebauung über die Gewässerflächen stellt ein Alleinstellungsmerkmal dar, das einen Ansatzpunkt für die Weiterentwicklung des Status quo zu einem innovativen, kraftvollen und gleichzeitig sich behutsam in die historische Situation eingliedernden Wassersportquartier mit entsprechenden gewerblichen sowie Freizeit- und Wohnangeboten liefert.

Nutzung der einzigartigen Lage am Wasser zur Entwicklung eines maritimen Quartiers

Alle drei Perspektiven sollen integrative Bausteine Gesamtkonzeptes werden, das Ziele und Vorschläge aus dem Stadtwerkstattprozess abbildet. Dies ist Herausforderung und besondere Chance zugleich.

Drei Perspektiven als Bausteine des Konzeptes

6.2 Entwicklungsvarianten

Vorzugsvariante „Blaues Moorfleet“

Das „Blaue Moorfleet“ sieht die Kombination von Wohnen und maritimen Nutzungen am Holzhafen unter weitgehender Integration der bisherigen Nutzungen vor. Als „grünes“ Gegengewicht würde die Nordspitze Moorfleets langfristig naturnah gestaltet und entsprechend der Entwicklungsperspektive „Grünes Eingangstor in die Vier- und Marschlande“ gestärkt werden. Die Realisierung dieser Variante ist an die Befahrbarkeit des Holzhafens und der Alten Dove-Elbe mit Sportbooten gebunden, was wiederum die Ausbaggerung zumindest von Teilen der beiden Gewässer erfordert.

Maritimes Quartier am Holzhafen

Naturnahe Gestaltung der Nordspitze

Ausbaggerung der Gewässer erforderlich

Das „blaue“, maritim geprägte Moorfleet mit einem Entwicklungsschwerpunkt am Holzhafen wurde im Rahmen des vierten Stadtwerkstatt-Treffens von einer deutlichen Mehrheit der Akteure als Vorzugsvariante zur Verfolgung der zuvor genannten Perspektiven angesehen.

Bevorzugte Variante der Stadtwerkstatt-Akteure

Alternativvariante „Grünes Moorfleet“

Sollte die Ausbaggerung des Holzhafens nicht realisierbar sein, müssen die derzeitigen Nutzungen aufgrund der geringen Wassertiefe in wenigen Jahren eingestellt werden. In der Alternativvariante „Grünes Moorfleet“ wird daher vorgeschlagen, den „maritimen innenstadtnahen Stadtteil“ im Bereich der Nordspitze Moorfleets auf Höhe der dortigen Werft weiter zu entwickeln, während der Holzhafen und seine Ufer dem bestehenden „NSG Holzhafen“ angegliedert werden. Der Holzhafen würde in dieser Variante die Entwicklungsperspektive „Grünes Eingangstor in die Vier- und Marschlande“ stärken. Die Erweiterung des Süßwasserwatts würde für diese Bereiche eine Verlagerung der dort bestehenden Nutzungen in das Areal rund um die Werft bedeuten. In dieser Variante würde die Nordspitze auf Höhe des Fassreinigungunternehmens ebenfalls naturnah gestaltet werden, während die Uferbereiche westlich und südwestlich davon auf einer Länge von ca. 400m die oben beschriebene Kombination von Wohnen und maritimen Nutzungen beherbergen sollen.

*Alternativvariante:
Ohne Ausbaggerung des Holzhafens Einstellung der vorhandenen maritimen Nutzungen und Einbeziehung in das NSG Holzhafen
Maritimes Quartier an der Nordspitze*

6.3 Schlüsselprojekte

Die oben dargelegten drei Entwicklungsperspektiven für den Betrachtungsraum in Moorfleet erfordern eine Reihe von Maßnahmen, die im Folgenden als „Schlüsselprojekte“ bezeichnet und beschrieben werden. Diese wurden in dem Stadtwerkstattprozess zum Teil kontrovers diskutiert.

Drei Schlüsselprojekte als Grundlage für die Realisierung der Entwicklungsperspektiven

Sie dienen der Lösung der dargestellten Verkehrsprobleme und schaffen zum anderen Freiräume für die Etablierung wichtiger alternativer Nutzungsbausteine. Für die Vorzugsvariante „Blaues Moorfleet“ sind alle drei nachfolgend genannten Projekte von Bedeutung, für die Variante „Grünes Moorfleet“ dagegen nur die Projekte „Verbindungsstraße“ und „Gewerbegebiet“.

Verbindungsstraße

Dieses Schlüsselprojekt soll das zuvor beschriebene Problem des Lkw-Verkehrs entschärfen. Heute müssen Gewerbebetriebe am Moorfleeter Deich über die stellenweise enge und bereits beschädigte historische Straße angefahren werden. Um die daraus resultierenden Konflikte zu mindern, wurde bereits in der Studie zur Wohnbauentwicklung (CLAUSSEN/ SEGGELE 2015) der Vorschlag einer neuen Erschließungsstraße unterbreitet.

LKW-Verkehr auf der Deichstraße stellt ein Problem dar

Die Empfehlung aus der damaligen Studie, eine direkte Verbindung zwischen der Andreas-Meyer-Straße und mindestens der Straße Sandwisch, gegebenenfalls dem Moorfleeter Deich zu schaffen, deckt sich mit der heutigen Einschätzung der Planer:innen. Viele der zentral im Gebiet gelegenen Gewerbebetriebe könnten diese Verbindung nutzen, um Ihren Liefer- und Kundenverkehr darüber abzuwickeln. Der Schwerlastverkehr auf den ohnehin nicht dafür ausgelegten Straßen Moorfleeter Deich, Sandwisch und Moorfleeter Kirchenweg und somit auch die erheblichen Beeinträchtigungen der Anwohner würden auf diese Weise deutlich reduziert werden. Zusätzlich würden die genannten Straßen allerdings auch vom Anliegerverkehr entlastet werden.

Neue Straße als Verbindung von Andreas-Meyer-Straße und Sandwisch / Moorfleeter Deich entlastet die Deichstraßen

Diese Verbindungsstraße könnte eines der drängendsten Probleme vor Ort entschärfen und die Situation langfristig merklich bessern. Die vorhandenen Straßen würden, flankiert durch weitere verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen, entlastet und die Attraktivität der Wohnlagen gesteigert werden. Zugleich schafft die Straße die verkehrliche Grundlage für die in diesem Konzept enthaltene weitere städtebauliche Entwicklung des Betrachtungsraums in Moorfleet.

Das Projekt „Verbindungsstraße“ wurde während des Stadtwerkstatt-Prozesses kontrovers diskutiert. Kritische Stimmen wiesen vor allem auf die Zerschneidung der Moorfleeter Wanne und auf eine mögliche zusätzliche Lärmbelastung einiger Wohngrundstücke hin. Seine Realisierbarkeit ist vor dem Hintergrund des Vertrags für Hamburgs Stadtgrün und der Ergebnisse einer bis dahin zu aktualisierenden Verkehrsuntersuchung zu prüfen (Kap. 4.2).

Gewerbe

Das zweite Schlüsselprojekt nimmt Bezug auf die heterogene Nutzungsmischung in Moorfleet. Das teils historisch gewachsene, enge Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe prägt den Stadtteil, führt aber auch zu nachbarschaftlichen Konflikten, wenn die Betriebe z.B. hinsichtlich Lärm und Verkehrsaufkommen nicht mehr gebietsverträglich sind. Zur Abmilderung dieser Konflikte und zur Schaffung von Entwicklungspotenzialen wird als zweites Schlüsselprojekt die Entwicklung eines neuen, kleinen Gewerbegebietes für ortsansässige Betriebe an der Andreas-Meyer-Straße empfohlen. Die Erschließung des Gewerbegebietes übernimmt die bereits vorgestellte Verbindungsstraße. Mit einer Verlagerung von Gewerbebetrieben könnten Freiräume an entscheidenden Stellen Moorfleets geschaffen

Neues Gewerbegebiet an der Andreas-Meyer-Straße als Potential zur Verlagerung störender Gewerbebetriebe, dadurch Freiräume zur Schaffung von Wohnungsbau

werden, um dort von Wohnungsbau über touristische Nutzungen bis hin zu Grünflächen zukunftsfähige Entwicklungsperspektiven zu schaffen. Auch in den im Folgenden dargestellten Bebauungspotenzialen können wohnungsbauverträgliche Formen des Arbeitens im Sinne einer gemischten Bebauung vorgesehen werden.

Auch dieser Planungsvorschlag wurde im Rahmen des Stadtwerkstatt-Prozesses kontrovers diskutiert und insbesondere auf die mögliche Konfliktlage im Hinblick auf den Vertrag für Hamburgs Stadtgrün verwiesen.

Ausbaggerung des Holzhafens

Die am Holzhafen bereits vorhandenen wassergebundenen Nutzungen stellen den Anknüpfungspunkt zur Schaffung des zuvor beschriebenen gemischten maritimen Quartiers mit gewerblichen sowie sonstigen Freizeit- und Wohnangeboten dar. Ein solches Quartier ist der wichtigste Ansatzpunkt zur beabsichtigten Aufwertung des Betrachtungsraums in Moorfleet. Maritime Nutzungen sind jedoch daran gebunden, dass der Holzhafen auch von der Wasserseite erreichbar ist. Dies ist allerdings schon heute aufgrund der Verschlickung nur eingeschränkt möglich. Abhilfe verspricht allein eine zeitnahe und in regelmäßigen Abständen zu wiederholende Ausbaggerung.

Ausbaggerung des Holzhafens bedingt die weitere maritime Nutzung, Finanzierung ist ungeklärt

Die Machbarkeit sowie mögliche Finanzierungen einer solchen Ausbaggerung wurden innerhalb des Prozesses bereits mit den zuständigen Stellen erörtert, eine abschließende Klärung konnte noch nicht erfolgen.

Die Entwicklung des Betrachtungsraums in Moorfleet als wasserbezogener, innenstadtnaher Stadtteil stellt die im Rahmen der Stadtwerkstatt von einer deutlichen Mehrheit der Akteure bevorzugte Perspektive dar. Mit Bezug hierauf sprach sich die Bezirksversammlung Bergedorf im Juni 2021 für eine dauerhafte Erreichbarkeit des Holzhafens aus und forderte die Bezirksamtsleitung auf, sich für diese Forderung in Gesprächen mit der Hamburg Port Authority einzusetzen.

Die Finanzierbarkeit der Ausbaggerung des Holzhafens und auch die Vermeidung erneuter Verschlickung durch ergänzende Maßnahmen wie die Errichtung einer Spülschleuse o.ä. sind von den zuständigen Stellen zu prüfen.

6.4 Fokusräume und Einzelmaßnahmen „Blaues Moorfleet“

Fokusräume stellen Schwerpunkte der Entwicklung dar. Im Folgenden werden diese Räume hinsichtlich ihrer Kernidee, ihrer Nutzungen und Restriktionen, des hier maximal realisierbaren Volumens und der Handlungserfordernisse beschrieben. Dabei wird unterschieden zwischen Fokusräumen und Handlungserfordernissen, die an eine der beiden Entwicklungsvarianten gebunden sind (→ Kap. 6.2) und solchen Räumen, die von diesen Varianten unabhängig sind.

Vorstellung der Fokusräume im Einzelnen mit Grundidee, Maßnahmen und Potentialen

Die aufgeführten Maßnahmen wurden teilweise von Teilnehmer:innen der Stadtwerkstatt in die Diskussion eingebracht, teilweise sind es Vorschläge der beauftragten Planer:innen.

Die hier als „Blaues Moorfleet“ bezeichnete Entwicklung eines maritimen innenstadtnahen Stadtteils ist Kernbestandteil einer der drei Entwicklungsperspektiven für den Betrachtungsraum. Mit dieser zentralen Idee soll Moorfleet mit einem starken neuen Image zukunftsorientiert entwickelt werden.

Die Vorzugsvariante „Blaues Moorfleet“ setzt die regelmäßige Ausbaggerung des Holzhafens zur Schaffung eines langfristig schiffbaren Wasseranschlusses voraus. Das maritime Cluster soll in dieser Variante am Holzhafen realisiert werden.

„Blaues Moorfleet“ als Vorzugsvariante mit maritimem Quartier am Holzhafen

Die Nordspitze des Betrachtungsraumes sowie die Deichkante im weiteren Verlauf würden in einer Langfristperspektive naturnah gestaltet und so die Entwicklungsperspektive „Grünes Eingangstor in die Vier- und Marschlande“ gestärkt werden.

Maritimes Quartier am Holzhafen

Am Holzhafenufer sind wasseraffine Nutzungen bereits vorhanden. Diese Nutzungen liefern den Anknüpfungspunkt zur Schaffung eines innovativen, kraftvollen und sich zugleich behutsam in die historische Situation eingliedernden Wassersportquartiers mit entsprechend erweiterten gewerblichen sowie Freizeit- und Wohnangeboten. Denkbar sind hier bspw. eine Sportboot-Marina, Liegeplätze für historische Schiffe, ähnlich dem Museumshafen Övelgönne, alle Arten von Dienstleistungen rund um das Thema Wassersport sowie weitere Werft- und Bootslagerbetriebe. Das Thema Wohnen auf dem Wasser könnte mit zusätzlichen Hausboot-Liegeplätzen gestärkt werden. Ergänzend könnten auch hier Beherbergung, Gastronomie und evtl. auch eine „schwimmende Badeanstalt“ in Form eines Badeschiffes angesiedelt werden.

Entwicklung eines innovativen Wassersport-quartiers mit erweiterten Gewerbe-, Freizeit- und Wohnangeboten am Holzhafenufer

Die bestehende Bebauung soll erhalten und gestärkt sowie neue integriert und etabliert werden. Die Konzeptkarte ist insbesondere an dieser Stelle exemplarisch zu verstehen. Sie zeigt die Einbettung der Bestandsbebauung in eine städtebauliche Figur aus einem das Quartier einfassenden Rahmen an der Landseite aus Gebäudezeilen mit drei Vollgeschossen plus Staffelgeschoss sowie punktuellen Gebäuden auf der Wasserseite. Diese Gebäude sind mit bis zu maximal vier Vollgeschossen angedacht. Sie überragen damit die hier vorhandene Bebauung leicht, während sie die Höhe des Speichergebäudes der Fa. Schlüter & Maack nicht erreichen. Ziel ist es, mit dieser Reihung punktueller Gebäude eine Landmarke für das Quartier zu setzen. Die im Konzeptentwurf dargestellten Gebäude beherbergen bis zu ca. 15.000 qm Bruttogeschossfläche. Volumen und Höhe der Bebauung wurden auf Wunsch der Stadtwerkstatt-Teilnehmer:innen reduziert.

*Dabei wird die bestehende Bebauung erhalten und integriert
Insgesamt bis zu maximal ca. 15.000 qm BGF neue Baumasse mit bis zu IV Vollgeschossen*

Die Grundidee schließt die Entwicklung eines gastronomischen und Beherbergungsangebotes an der Kreuzung Moorfleeter Deich / Sandwisch ein.

Gastronomische und Beherbergungsangebote an der Kreuzung Moorfleeter Deich / Sandwisch Park am Ostufer des Holzhafens mit direktem Zugang zum Wasser

Ost- und Südufer des Holzhafens werden zu einem attraktiven Park am Wasser weiterentwickelt. Stege und Pontons ermöglichen einen direkten Zugang zum Wasser. Die Kreuzung Moorfleeter Deich / Holzhafenufer könnte der neuen Bedeutung entsprechend zu einem kleinen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität und Wiedererkennungswert umgestaltet werden, wenn Lösungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Schwerlastverkehr gefunden werden.

Den nördlichen Abschluss der gestalteten Uferkante des Ostufers des Holzhafens bzw. der Alten Dove-Elbe bildet ein Rundsteg, der den Wasserbezug unterstreicht und den räumlichen Übergang markiert zu einer naturnahen Ufergestaltung in Richtung Norden. An den gesamten Uferabschnitten sind Hausboot-Liegeanlagen denkbar.

Fuß- und Radwegeverbindungen an der Uferkante mit Anschluss an das Radschnellwegnetz

Naturnahe Nordspitze

Dreh- und Angelpunkt zur Realisierung dieser Idee ist die Umgestaltung der heutigen Fläche der des Fassreinigungsunternehmens in einen naturnah gestalteten Park als grünes Eingangstor zur Moorfleeter Wanne und damit in die Vier- und Marschlande. Voraussetzung hierfür wäre, dass der Betrieb verlagert werden könnte.

Naturnahe Gestaltung der Nordspitze als Tor in die Vier- und Marschlande nach Verlagerung des Gewerbebetriebes

Am südlichen Rand dieses Parks bildet ein dem Ufer vorgelagerter Aussichtsturm den Start- und Zielpunkt für ein Wegenetz rund um die Nordspitze, in die Moorfleeter Wanne, auf dem Deich nach Süden sowie einen Rundweg zur Geschichte der Vier- und Marschlande.

Die bestehende Bebauung der Schiffswerft soll erhalten und der Betrieb könnte mit zusätzlichen Hausboot-Liegeplätzen weitergeführt werden. Das Gelände würde zur Landseite hin geöffnet werden, um den Wasserbezug herzustellen.

Neue Hausboot-Liegeplätze an der bestehenden Werft

Südlich des Werftgeländes bis zum Übergang in die parkartig gestaltete Uferzone am Rundsteg würde die Uferkante durch die perspektivische Schaffung eines strukturreichen schmalen Deichvorlandes naturnah gestaltet werden. Zugänge zum Wasser sowie an den vorgesehenen Landschaftsfenstern in die Moorfleeter Wanne hinein sollen im gesamten Abschnitt ermöglicht werden.

Parkartige Gestaltung des Uferbereiches am Deich

Steckbrief Blaues Moorfleet

Grundidee: Errichtung eines maritimen Quartiers am Holzhafen, naturnahe Umgestaltung der Nordspitze

Handlungsbedarfe / Empfehlungen:

Holzhafen: Errichtung eines maritimen Quartiers mit gewerblichen, Freizeit- und Wohnangeboten (auch Sonderbauformen) unter Berücksichtigung der Entwicklungsperspektiven der bestehenden Betriebe, weitere Hausbootliegeplätze,

Schiffbarkeit durch regelmäßige Ausbaggerung ist Grundvoraussetzung, gestalteter Uferbereich mit Wasserzugang und Steganlage, Rad- und Fußweg entlang der Autobahn (Verbindung Velorouten 9 und 10), Prüfung einer Wegeverbindung Holzhafen - Kaltehofe

Nordspitze: Verlagerung des bestehenden Gewerbebetriebs, Anlage eines naturnahen Parks unter Berücksichtigung der Entwicklungsperspektiven der bestehenden Werft, Aussichtsturm als „Grünes Tor“ in die Vier- und Marschlande, Wegenetz, naturnahes Ufer bis zum Rundsteg

Gebäudetypologien: Geschosswohnungsbauten für Wohnraum oder Dienstleistung und Gewerbe, Volumen: bis maximal ca. 15.000 qm BGF, III + Staffelgeschoss bzw. IV

Anforderungen / Restriktionen: Mitwirkung der Gewerbetreibenden, Umgang mit Lärm und Verkehr, Beachtung Spülfeld Holzhafenufer, Umgang mit Achtungsabstand Kraftwerk Tiefstack

6.5 Fokusräume und Einzelmaßnahmen „Grünes Moorfleet“

Die Entwicklung eines maritimen innenstadtnahen Stadtteils ist Kernbestandteil einer der drei Entwicklungsperspektiven für den Betrachtungsraum. Mit dieser zentralen Idee soll Moorfleet mit einem starken neuen Image zukunftsorientiert entwickelt werden. Die Alternativvariante Grünes Moorfleet wurde für den Fall entwickelt, dass die Ausbaggerung des Holzhafens nicht realisierbar sein sollte. Das maritime Cluster soll in dieser Variante an der Nordspitze bzw. dem unmittelbar südlich davon verlaufenden Uferstreifen entwickelt werden. Der Holzhafen und sein Süd- und Ostufer könnten dem bestehenden „NSG Holzhafen“ angegliedert werden und so die Entwicklungsperspektive „Grünes Eingangstor in die Vier- und Marschlande“ stärken.

Maritimes Quartier an der Nordspitze

Genau wie am Holzhafen sind auch an der Nordspitze mit der Schiffswerft und Hausboot-Liegeplätzen wasseraffine Nutzungen bereits vorhanden. Sie liefern auch hier den Anknüpfungspunkt zur Schaffung eines innovativen, kraftvollen und gleichzeitig sich behutsam eingliedernden Wassersportquartiers mit entsprechend erweiterten gewerblichen sowie Freizeit- und Wohnangeboten. Denkbar sind hier in erster Linie die Verlagerung der am Holzhafen vorhandenen Nutzungen (Bootswerft, Bootslagerbetrieb, der Bille-Wander-Segel-Verein sowie eine Hausboot-Liegergemeinschaft) sowie Ergänzungen bspw. durch eine Sportboot-Marina, Dienstleistungen um das Thema Wassersport, zusätzliche Hausboot-Liegeplätze sowie weitere Werft- und Lagerbetriebe.

Die bestehende Bebauung der Schiffswerft an der Nordspitze Moorfleets soll erhalten, das Gelände neu geordnet, „aufgeräumt“ und vor allem zur Landseite hin geöffnet werden, um den Wasserbezug herzustellen. Der Konzeptentwurf zeigt hier exemplarisch die Ergänzung durch ein langgestrecktes Gebäude mit drei Vollgeschossen plus Dachgeschoss im

Wenn Ausbaggerung des Holzhafens nicht möglich, soll Alternativvariante „Grünes Moorfleet“ verfolgt werden

*Maritimes Quartier an der Nordspitze:
Werft erhalten, wasseraffine Nutzungen vom Holzhafen hierher verlagern und ergänzen (Marina, Hausboot-Liegeplätze etc.)*

Insgesamt bis zu maximal ca. 8.000 qm BGF neue Baumasse mit bis zu IV Vollgeschossen

Norden als Übergang zur landschaftlich gestalteten Nordspitze sowie punktuellen Gebäuden entlang der Wasserkante südlich der Werftgebäude. Diese Gebäude sind auch hier mit bis zu maximal vier Vollgeschossen angedacht. Sie überragen damit die vorhandene Bebauung auf der Landseite des Moorfleeter Deiches deutlich. Ziel ist es allerdings auch hier, eine Landmarke für das neue Quartier zu setzen. Die im Konzeptentwurf dargestellten Gebäude beherbergen bis zu maximal ca. 8.000 qm Bruttogeschossfläche. Bei diesen Vorschlägen und Ideen sind die Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen.

Wichtiger Bestandteil dieser Grundidee ist die Umgestaltung der heutigen Fläche des Fassreinigungsunternehmens in einen naturnah gestalteten Park als grünes Eingangstor zur Moorfleeter Wanne und damit in die Vier- und Marschlande. Südlich des beschriebenen langgestreckten Gebäudes bildet ein dem Ufer vorgelagerter Aussichtspunkt den Schnittpunkt zwischen diesem grünen Eingangstor und dem umgebenden maritimen Quartier.

Unmittelbare Nordspitze auch in dieser Variante als Park nach Verlagerung des Betriebes

Das Ufer der Alten Dove-Elbe soll südlich der neuen Bebauung zu einem attraktiven linearen Park am Wasser und der Moorfleeter Deich in diesem Abschnitt neugestaltet werden, um landseitig ein Entrée zu bilden. Den Abschluss bildet auch hier ein architektonisches Rund, das als Steg den Wasserbezug unterstreicht und den räumlichen Übergang markiert zu einer naturnahen Ufergestaltung in Richtung Süden.

Park am Deich mit direktem Zugang zum Wasser

Wesentliche Voraussetzung für diese Entwicklungen ist die Verlagerung des Fassreinigungsunternehmens, die Umstrukturierung der Schiffswerft sowie die Klärung der Nutzungsbeschränkungen durch die Achtungsabstände zu den Hochspannungsleitungen sowie zum Heizkraftwerk Tiefstack.

Zu klären: Verlagerung Betrieb, Zukunft Werft, Abstände Kraftwerk und Hochspannungsleitungen

Holzhafen als NSG-Erweiterung

Kern dieser Idee ist die Verlagerung der heute am Holzhafen vorhandenen wasseraffinen Gewerbebetriebe in das neue Quartier an der Nordspitze. Sämtliche Gebäude und Steganlagen werden rückgebaut, Straßen- und Grundstücksflächen entsiegelt, die Böden saniert und renaturiert.

Verlagerung der Betriebe, Rückbau, Entsiegelung, Renaturierung, Einbeziehung in das NSG Holzhafen

Das bestehende Naturschutzgebiet „Holzhafen“ wird um die Wasser- und Landflächen nördlich der Straße Holzhafenufer und westlich des Moorfleeter Deiches erweitert. Die Schutzziele des NSG, allen voran die natürliche Auwald- und Tidewattentwicklung werden für diese Flächen übernommen.

Entlang des Ostufers könnte eine behutsame Erschließung durch Stege und Aussichtsplattformen am Rand des neuen NSG mit Informationsmöglichkeiten zur Geschichte des Holzhafens und zur Bedeutung des Holzhafens als Lebensraum geschaffen werden.

Behutsame Erschließung des Ostufers mit Informationsmöglichkeiten zum NSG

Auch in dieser Variante soll die Kreuzung am Holzhafenufer neu gestaltet werden und ein Knotenpunkt für die Wegeverbindung zwischen den Velorouten 9 und 10 werden.

Radwege in Moorfleet mit Verbindung zum Radschnell-wegenetz

Steckbrief Grünes Moorfleet

Grundidee: Errichtung eines maritimen Quartiers an der Nordspitze statt im Holzhafen, Einbindung des Holzhafens in das bestehende Naturschutzgebiet

Handlungsbedarfe / Empfehlungen:

Nordspitze: Verlagerung des bestehenden Gewerbebetriebs, Errichtung eines maritimen Quartiers mit gewerblichen, Freizeit- und Wohnangeboten (auch Sonderbauformen) unter Berücksichtigung der Entwicklungsperspektiven der bestehenden Werft, Anlage eines naturnahen Parks, Aussichtsturm als „Grünes Tor“ in die Vier- und Marschlande, Uferrandbereich mit Wasserzugang und Steganlage

Holzhafen: Aufgabe der wassergebundenen Nutzungen und Verlagerung an die Nordspitze, Rückbau von Hafenanlagen, Entwicklung des Hafenbeckens zum Süßwasserwatt, Rad- und Fußweg entlang der Autobahn (Verbindung Velorouten 9 und 10), Prüfung Wegeverbindung Holzhafen - Kaltehofe

Gebäudetypologien: Geschosswohnungsbauten für Wohnraum oder Dienstleistung und Gewerbe, Volumen: bis maximal ca. 8.000 qm BGF, III + Staffelgeschoss bzw. IV

Anforderungen / Restriktionen: Mitwirkung der Gewerbetreibenden aus dem Holzhafen, Achtungsabstände Kraftwerk und Hochspannungsleitungen, Lärmschutz und Verkehr für die Anwohner

6.6 Varianten-unabhängige Fokusräume

Moorfleeter Wanne

Moorfleet ist als innenstadtnächster Stadtteil der Vier- und Marschlande deren grünes Eingangstor. Diesen Eindruck herauszuarbeiten, ist eine der drei zentralen Entwicklungsperspektiven dieses Konzeptes. Die Moorfleeter Wanne ist hierbei der zentrale Raum, da sie bis heute von traditionellem gewerblichem Gartenbau und Landwirtschaft geprägt wird. Beides soll erhalten und gestärkt werden, indem die offene Kulturlandschaft erhalten wird und gleichzeitig unterstützende Nutzungen geprüft werden, die Erholungssuchenden die Eigenarten dieses Raumes näherbringen könnten.

Aus der Stadtwerkstatt hat sich diesbezüglich der Prüfauftrag eines Rundwegs für Fußgänger und Radfahrer am Rand der Gartenbauflächen ergeben, um so bspw. einen Erlebnis- und Informationspfad zur Geschichte der Vier- und Marschlande zu entwickeln sowie den Moorfleeter Deich und damit die Wasserflächen der Alten Dove Elbe mit der Wanne zu verknüpfen. Dieser müsste behutsam unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse und in Kooperation mit Eigentümern und Pächtern entwickelt werden. Eine Zerschneidung von bewirtschafteten Flächen muss dabei vermieden werden.

Brachliegende artfremde gewerbliche Nutzungen sollten aufgehoben und so Raum geschaffen werden, um in Ergänzung zu konventionellem/r Gartenbau/Landwirtschaft und unter Berücksichtigung der Bodenbelastung alternative

Moorfleeter Wanne ist der Dreh- und Angelpunkt des Stadtteils als Eingangstor in die Vier- und Marschlande.

Sie soll erlebbar gemacht werden: Wegenetz, urbane Landwirtschaft, aquaponic etc.

Nutzungsformen wie urbane Landwirtschaft, Kleintierhaltung, Aquaponic (Kombination von Aquakultur und Pflanzenzucht) etc. etablieren zu können.

Eine Direktvermarktung der Erzeugnisse könnte aufgebaut und dadurch die Innenstadtnähe und die gute Erreichbarkeit über Fahrradrouten genutzt und gleichzeitig die Bekanntheit des Stadtteils gesteigert werden.

Die beiden Schlüsselprojekte „Verbindungsstraße“ und „Gewerbegebiet“ (siehe auch Kapitel 6.3) spielen für eine erfolgreiche Umsetzung des Konzeptes eine entscheidende Rolle. Sie sollen verträglich in die Moorfleeter Wanne integriert werden. Der zweifellos entstehende Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild ist hierbei durch geeignete Maßnahmen zu minimieren.

Entwicklung der Moorfleeter Wanne

Grundidee: Stärkung des Landschaftsbildes durch Erhalt von Gartenbau und Landwirtschaft

Handlungsbedarfe / Empfehlungen: Unterstützung alternativer Nutzungsformen wie urbane Landwirtschaft (Direktvermarktung, Aquaponic, Gemeinschaftsgärten usw.), einen Rundweg etablieren, Wasserseite, Deich und Wanne verknüpfen, Fremdnutzungen entfernen, unterstützende Nutzungen einführen

Deichband

Landschaftsfenster, „Bebauungszonen“ mit exemplarischer Bebauung

Die Bebauung entlang des Moorfleeter Deichs von der Nordspitze nach Süden bis zum bebauten Deichvorland wird als „Deichband“ bezeichnet und erstreckt sich bis zu einer Tiefe bis zu ca. 60m vom Deich aus landeinwärts. Diese Bebauung weist zahlreiche Lücken auf, die Potenziale für den Wohnungsbau bieten.

Bestehende Bebauung entlang des Moorfleeter Deichs behutsam ergänzen, dabei Landschaftsfenster freihalten

Das Konzept sieht hier diverse kleinteilige Entwicklungen vor. Neben der Schließung kleinerer Baulücken mit einzelnen Baukörpern bietet sich stellenweise die Möglichkeit, über kleine Erschließungswege auch Gebäudegruppen anzulegen. Ziel ist eine maßstabsgerechte Einfügung in die historische Bebauung entlang des Deiches. Passend zur Kulturlandschaft der Vier- und Marschlande sollen an geeigneten Stellen Landschaftsfenster freigehalten werden, die den Blick vom Deich in die zurückgesetzt liegende Moorfleeter Wanne ermöglichen. Die in der Konzeptkarte enthaltenen Bauflächen und -körper sind lediglich als exemplarisch zu verstehen und treffen keine Vorfestlegungen.

Neben Einfamilien- und Doppelhäusern sind punktuell Reihenhäuser und evtl. kleine Mehrfamilienhäuser mit maximal zwei Vollgeschossen plus Dachgeschoss denkbar. Auf diese Weise können in diesem Bereich bis zu 50 Wohneinheiten ggf. auch in gemischter Nutzung geschaffen werden. Die Umsetzung wäre einzelfallbezogen durch die Eigentümer auf Grundlage künftig aufzustellender Bebauungspläne zu betreiben.

Steckbrief städtebauliche Entwicklung im Deichband

Grundidee: Behutsame Nachverdichtung der bestehenden Bebauung am Deich, Freihaltung von Landschaftsfenstern

Gebäudetypologien: Reihen-, Doppel- und Einzelhäuser, kleine Mehrfamilienhäuser (auch Sonderbauformen sowie nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen), bis maximal ca. 50 WE, II + Dachgeschoss

Anforderungen / Restriktionen: Lärmschutz und Verkehr für die Anwohner

Erschließungsstraße und Gewerbegebiet (siehe auch Kapitel 6.3 „Schlüsselprojekte“)

Zentrale Bestandteile des Konzeptes sind die beiden bereits vorgestellten Schlüsselprojekte zur Erschließung des Stadtteils durch eine neue Verbindungsstraße sowie zur Entwicklung eines Gewerbegebietes entlang der Andreas-Meyer-Straße.

Die Straße verbindet die Andreas-Meyer-Straße und den Kreuzungsbereich Moorfleeter Deich / Sandwisch auf möglichst direktem Weg. Sie soll zum einen der Entlastung des gesamten Stadtteils vom Kfz-Verkehr, insbesondere aber vom Schwerverkehr für die und zu den ansässigen Gewerbebetrieben dienen. Zum anderen würde sie zur Erschließung neu zu etablierender Nutzungen in allen Bereichen des Untersuchungsraumes beitragen. Im Konzept dargestellt ist ein Straßenquerschnitt mit einem einseitig geführten, kombinierten Geh- und Radweg in Dammlage. Von der Andreas-Meyer-Straße ist ein Höhenunterschied von ca. 3 m hinab in die Moorfleeter Wanne zu bewältigen. Eine besondere technische Herausforderung sind die für die Vier- und Marschlande typischen schwierigen Bodenverhältnisse hinsichtlich Grundwasserstand und Tragfähigkeit.

Das Gewerbegebiet kann in erster Linie der Nutzungsentflechtung und damit der Umsiedlung von Betrieben dienen, die im teilweise engen Baukontext störend sind oder in anderer Weise der angedachten städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwicklung entgegenstehen. Es soll durch entsprechend festzulegende Gebäudehöhen sowie eine konsequente Eingrünung des Gebietes zur Moorfleeter Wanne hin in die Landschaft integriert werden. Die Erschließung erfolgt über die neue Verbindungsstraße von der Andreas-Meyer-Straße, nach Osten und Westen in die Teilgebiete hinein kann bei Bedarf je eine Stichstraße geführt werden.

Voraussetzung für die Umsetzung dieser beiden Schlüsselprojekte ist die Herstellung der Verträglichkeit in Bezug auf die Verkehrs- und Lärmsituation, insbesondere für die Anwohner im Bereich des Anbindepunktes der Erschließungsstraße am Sandwisch.

Neue Straße als Verbindung von Andreas-Meyer-Straße und Sandwisch / Moorfleeter Deich entlastet die Deichstraßen, Bodenverhältnisse stellen eine Restriktion dar

Neues Gewerbegebiet an der Andreas-Meyer-Straße als Potential zur Verlagerung störender Gewerbebetriebe, dadurch Freiräume zur Schaffung von Wohnungsbau, Lärmschutz stellt eine Restriktion dar

Steckbrief Erschließungsstraße und Entwicklung Gewerbegebiet

Erschließungsstraße:

Verbindung Andreas-Meyer-Straße mit Sandwisch bzw. Moorfleeter Deich zur Entlastung der vorhandenen Straßen von insb. LKW-Verkehr und als erforderliche zusätzliche Erschließungsoption bei Umsetzung der im Konzept beschriebenen Projekte

Gewerbegebiet:

Entwicklung von ca. 1,8 Hektar in einer Tiefe von bis zu ca. 70 Meter Tiefe von der Andreas-Meyer-Straße als Flächenpotenziale für ortsansässige Unternehmen

Anforderungen / Restriktionen: Lärmschutz und Verkehr für die Anwohner, Kompatibilität mit Vertrag für Hamburgs Stadtgrün

Kreuzung Moorfleeter Deich / Sandwisch: Hotel

Der Bereich um die Kreuzung Moorfleeter Deich / Sandwisch würde nach Anlage der in der Nähe anknüpfenden neuen Erschließungsstraße zu einem zentralen Punkt innerhalb Moorfleets werden. Das dortige Deichvorland ist heute der einzige Bereich, von dem aus die weite Wasserfläche erlebbar ist. Die hier vorhandenen, teils brachliegenden Wohngrundstücke könnten einer gastronomischen und Beherbergungsnutzung mindestens teilweise Platz machen. Auf einem gewerblich genutzten Grundstück könnte ein Zugang zum Wasser realisiert werden. Das Deichvorland könnte unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes teilweise renaturiert und in das Naturschutz- / Gestaltungskonzept integriert werden. Der Straßenraum könnte platzartig ausgestaltet werden.

Im Konzept ist landeinwärts vom Deich aus ein kreisrunder Baukörper mit vier Vollgeschossen dargestellt, der einen Hotelstandort mit bis zu maximal 60 Zimmern und Flächen für gastronomische Angebote beherbergen könnte. Bei diesem Vorhaben wäre aufgrund der Lage und Bedeutung auf eine besonders hochwertige Gestaltung und Architektur zu achten, die sowohl ein modernes Moorfleet repräsentiert, sich aber auch in das Ortsbild einfügen muss.

In der Vorzugsvariante fungiert der Baukörper als städtebaulicher Auftakt für die neu interpretierte Uferkante entlang des Ostufers bis hin zum Holzhafen und könnte für Touristen, Schiffseigner und Geschäftsleute aus dem neuen maritimen Quartier am Holzhafen Übernachtungsmöglichkeiten bieten. Gleichzeitig stellt dieser Punkt aufgrund seiner Lage nahe dem Elberadweg in zentraler Lage Hamburgs mit guter ÖPNV-Anbindung einen attraktiven Standort für Radtouristen dar – dies auch in der Alternativvariante, in der er sich in einiger Entfernung zum maritimen Quartier befindet.

Bereich um die Kreuzung als zentraler Punkt wird aufgewertet: Gastronomie, Hotel, Platzgestaltung, Uferpark, Wegenetz

Steckbrief Entwicklung an der Kreuzung Moorfleeter Deich/Sandwisch, hier: Hotel

Grundidee: Schaffung eines Beherbungsangebotes, auch im Zusammenhang mit maritimem Quartier

Gebäudetypologien: Hotelgebäude für bis zu ca. 60 Zimmer, Volumen: bis maximal ca. 4.000 qm BGF, IV Vollgeschosse

Anforderungen / Restriktionen: Lärmschutz und Verkehr für die Anwohner

Kreuzung Moorfleeter Deich / Sandwisch: Wohnquartier

Im Bereich der Kreuzung Moorfleeter Deich / Sandwisch sind neben der Errichtung eines Hotels auch eine Verdichtung der Bebauung und eine gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes denkbar. Im rückwärtigen Bereich an der neuen Erschließungsstraße soll – in ausreichendem Abstand zur Wohnbebauung – mit einem Bolzplatz ein Treffpunkt nicht nur für Jugendliche an zentraler Stelle in Moorfleet geschaffen werden.

*Teil der o.g. Aufwertung:
Neue Wohnbebauung nach
Verlagerung eines
Gewerbebetriebes, Anlage
eines Bolzplatzes*

Im Konzept sind daher symbolhaft eine Straßengestaltung und die Anlage eines neuen Quartiers mit mehreren Mehrfamilienhäusern dargestellt. Die heutige Nutzung durch eine Gerüstbaufirma ist durch Konflikte mit den benachbarten Wohnnutzungen in Form von Lärm- und Verkehrsaufkommen geprägt. Die aktuelle Nutzung ist dort nicht standortgemäß und eine Verlagerung (bspw. in das neue Gewerbegebiet an der Andreas-Meyer-Straße) würde hier ein attraktives Wohnraumpotenzial freigegeben sowie die Konflikte lösen.

Mit bis zu zwei Vollgeschossen plus Dachgeschoss können hier in attraktiver Lage und ortsbildgerechter Bauweise bis zu maximal ca. 50 Wohneinheiten entstehen, erschlossen über den Ausbau eines vorhandenen landwirtschaftlichen Weges. Voraussetzung für die Realisierung sind die Verlagerung des bestehenden Gewerbebetriebes und die Klärung eines Altlastenverdachts an dieser Stelle.

Steckbrief Entwicklung an der Kreuzung Moorfl. Deich/Sandwisch, hier: Wohnquartier

Grundidee: Wohnbauliche Ergänzung des zentralen Bereichs als Nachnutzung des Gewerbebestandes

Gebäudetypologien: Mehrfamilienhäuser (auch Sonderbauformen sowie nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen), bis max. ca. 50 WE, II + Dachgeschoss

Anforderungen / Restriktionen: Umsiedlung Betrieb, Altlastenverdacht, Lärmschutz und Verkehr für die Anwohner

Ostufer Holzhafen

Weiter südlich, auf der Landseite am Moorfleeter Deich nördlich der Straße Holzhafenufer könnte eingebettet in den baulichen Bestand und unter Aufgreifen der dort vorhandenen Bebauungstiefe ein kleines Wohnquartier zur

*Kleines Wohnquartier als
Nachverdichtung auf der
Landseite des Moorfleeter
Deichs*

Nachverdichtung mit mehreren Mehrfamilienhäusern geschaffen werden. Vorstellbar sind maximal zwei Vollgeschosse plus Dachgeschoss mit bis zu maximal ca. 50 Wohneinheiten.

Neben der Klärung immissionsschutzrechtlicher Themen stehen einer Entwicklung an dieser Stelle keine wesentlichen Restriktionen entgegen.

Steckbrief städtebauliche Entwicklung Ostufer Holzhafen

Grundidee: Wohnbauliche Nachverdichtung des Bestandes

Gebäudetypologien: Mehrfamilienhäuser (auch Sonderbauformen sowie nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen), bis max. ca. 50 WE, II + Dachgeschoss

Anforderungen / Restriktionen: Lärmschutz und Verkehr für die Anwohner

Südende Moorfleeter Deich / Kirchenweg

Am südlichen Ende des Moorfleeter Deiches im Übergang zum Moorfleeter Kirchenweg befinden sich ein Gewerbebetrieb zur Herstellung künstlicher Pflanzen, ein Betrieb für Garten- und Landschaftsbau sowie einige brachliegende Grundstücke. Weiterhin wurde im Prozess eine Bebauung beidseitig entlang des Kirchenweges im Südteil der Moorfleeter Wanne diskutiert. All dies zusammen liefert den Anlass zur Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers.

Zur Wahrung des Denkmalschutzes wird vorgeschlagen, den Freiraum zwischen der bestehenden Bebauung am Moorfleeter Kirchenweg sowie der historischen und unter Denkmalschutz stehenden Kirchenwarft weitgehend zu erhalten und hier lediglich eine weitere Baureihe über den heutigen Bestand hinaus zu ergänzen.

In diesem Bereich ist eine gemischte Bebauungstypologie mit bis zu zwei Vollgeschossen plus Dachgeschoss vorgesehen:

Auf dem Gelände des Betriebes zur Herstellung künstlicher Pflanzen ist perspektivisch das Szenario einer Betriebserweiterung um eine weitere Produktionshalle sowie die Errichtung von Wohnraum denkbar. Im Übergang von Moorfleeter Deich und Kirchenweg kann eine gemischte Bebauung mit einzelnen Mehrfamilienhäusern sowie angegliederten Gewerbebauten entstehen. Entlang des Kirchenwegs können zum Teil in zweiter Reihe Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser entstehen. Insgesamt vorstellbar sind maximal zwei Vollgeschosse plus Dachgeschoss mit bis zu maximal ca. 80 Wohneinheiten. Es wäre eine neue, eigene Erschließungsstraße zu schaffen.

Voraussetzungen zur weiteren Entwicklung dieses Quartieres sind vor allem die Klärung immissionsschutzrechtlicher Belange sowie perspektivische Fragen der heutigen Nutzung.

*Gemischt genutztes Quartier nah der Einmündung Kirchenweg / Moorfleeter Deich:
Neue Wohn- und Gewerbebebauung in bestehende Mischbebauung integriert, Denkmalschutz beidseitig Kirchenweg begrenzt diese Bebauung*

Steckbrief städtebauliche Entwicklung Moorfl. Deich / Kirchenweg

Grundidee: Gemischt genutzte Nachverdichtung des Bestandes, teilweise nach Verlagerung Gewerbe

Gebäudetypologien: Reihen-, Doppel- und Einzelhäuser, kleine Mehrfamilienhäuser (auch Sonderbauformen sowie nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen), kleine Gewerbebauten, bis maximal ca. 80 WE zzgl. Gewerbebauten, II + Dachgeschoss

Anforderungen / Restriktionen: Entwicklungsperspektiven der Betriebe, Lärmschutz und Verkehr für die Anwohner

Ehemalige Grundschule

Das ehemalige Schulgelände befindet sich im Eigentum der Stadt Hamburg. Momentan wird die Sporthalle für den Vereinssport genutzt, dies wird im Konzept so weiterhin vorgesehen. Im ehemaligen Schulgebäude sowie in temporären Bauten auf dem Gelände befinden sich Unterkünfte für Geflüchtete. Hier bietet sich Potenzial für eine Nachverdichtung mit verträglichen Formen des Geschosswohnungsbaus mit bis zu zwei Vollgeschossen plus Dachgeschoss. Insgesamt könnten hier in relativer Nähe zum S-Bahnhof Billwerder-Moorfleet bis zu 60 Wohneinheiten für Menschen jeden Alters entstehen, auch für besondere Wohnformen. Im Beteiligungsprozess wurde vor allem Bedarf an seniorengerechten Wohnungen oder dem Wohnen in der Gemeinschaft geäußert.

*Gelände der ehemaligen Schule:
Verdichtetes Wohnquartier,
Sporthalle, Stadtteilpark,
Wegenetz, Wiederherstellung „Fleth“*

Im östlichen Bereich des Grundstücks ist innerhalb des bestehenden Gehölzbereiches die Anlage eines naturnahen kleinen Parks mit einem Spielplatz vorgesehen. Über eine neue Wegeverbindung, die die Straße Sandwisch über das Schulgelände mit der Kirchenwarft und dem Kirchenweg verknüpft, soll der Park in das innerörtliche Wegenetz eingebunden werden.

Im Randbereich zur Straße Sandwisch könnte zur Stärkung des Ortsbildes der bestehende Graben wieder auf der Breite des historischen Moorfleeter „Fleths“ geöffnet werden.

In dieser Kombination von neuer Wohnbebauung, Erhalt der Sporthalle sowie Park, Wegeverbindung und Spielplatz wird ein neuer Lebens- und Begegnungsraum für alle innerhalb des Ortskerns geschaffen.

Steckbrief städtebauliche Entwicklung ehemalige Schule Moorfleet

Grundidee: Nachnutzung des ehemaligen Schulgeländes in verdichteter Form; Stadtteilpark, Wegevernetzung, Erhalt der Sporthalle

Gebäudetypologien: Mehrfamilienhäuser (auch Sonderbauformen sowie nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen), bis maximal ca. 60 WE, II + Dachgeschoss

Anforderungen / Restriktionen: Denkmalschutz, Lärmschutz und Verkehr für die Anwohner

Westlicher Rand des Ortskerns

Zweiter konzeptioneller Schwerpunkt im Ortskern ist die Abrundung des südwestlichen Ortsrandes. Eine beidseitig in erster Linie Doppelhäuser erschließende neue Straße soll von der Sandwisch kommend etwas südlich der Kirche in den Moorfleeter Kirchenweg münden. Am Kirchenweg selbst wird ein breiter Streifen von Bebauung freigehalten, um im Sinne des Denkmalschutzes den Blick auf die Kirche freizuhalten. Auf diese Weise könnten hier bis zu maximal ca. 30 zusätzliche Wohneinheiten mit einem Vollgeschoss plus Dachgeschoss entstehen.

Neu Wohnbebauung am südwestlichen Ortsrand, Denkmalschutz um die Kirche und Naturschutz in der Wanne sind zu berücksichtigen

Voraussetzung zur Umsetzung ist hier vor allem die Klärung denkmalpflegerischer sowie naturschutzfachlicher Belange – hier ist ein Biotop vorhanden, das verlegt werden müsste.

Steckbrief städtebauliche Entwicklung westlicher Rand des Ortskerns

Grundidee: Wohnbauliche Arrondierung des Ortskerns

Gebäudetypologien: Doppel- und wenige Reihenhäuser bis maximal ca. 30 WE, I + Dachgeschoss

Anforderungen / Restriktionen: Denkmal- und Naturschutz, Lärmschutz und Verkehr für die Anwohner

Bebauung des Ortskerns

Innerhalb der Siedlungsfläche werden keine expliziten Potenziale gesehen. Einzelne maßstabsgerechte Nachverdichtungen durch Ersatz von Einzelhäusern oder Zweit-Reihen-Bebauungen sind denkbar.

Im Ortskern einzelne Nachverdichtungen, kein flächiges Bauen

6.7 Mobilität und Verkehr

Verringerung des Kfz-Verkehrs

Der Kraftfahrzeugverkehr auf dem Moorfleeter Deich beeinträchtigt in erheblichem Maße die Lebensqualität der Anwohner:innen, die Sicherheit von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen sowie die Standfestigkeit des Deiches. Maßgeblich hierfür sind vor allem die LKW-Verkehre zu und von dem Unternehmen Schlüter & Maack und dem Gerüstbaubetrieb sowie die Ausweichverkehre bei Staus auf der Andreas-Meyer-Straße. Auch auf den Straßen Sandwisch und Moorfleeter Kirchenweg nehmen zumindest temporär die Belastungen zu.

Belastungen LKW-Lieferverkehr und Ausweichverkehre

Folgende erste Gegenmaßnahmen wurden bereits während des Stadtwerkstatt-Prozesses von der Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage von § 45 StVO ergriffen:

Kurzfristig umgesetzte Maßnahmen

- Einrichtung von Halteverbotszonen auf dem Moorfleeter Deich im Bereich des Unternehmens Schlüter & Maack

- Durchfahrtsbeschränkung für die Straße Sandwisch für Fahrzeuge mit einem Gewicht ab 9 t
- Begrenzung der Durchfahrtsbreite an der Einmündung Brennerhof / Sandwisch auf 3,50 m durch zwei Schachtringe plus Fahrbahnmarkierungen
- Einrichtung einer Tempo 30-Zone unter Einschluss der Straßen Moorfleeter Deich (Nr. 85-259), Sandwisch (bis Nr. 81), Moorfleeter Kirchenweg und Hein-Baxmann-Stieg

Begleitend werden seitdem verstärkt Kontrollen durchgeführt und bei Zuwiderhandlungen Bußgeldbescheide ausgestellt. Eine ständige Überwachung ist jedoch nicht umsetzbar. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die neuen Regelungen insbesondere von LKW-Fahrern nach wie vor häufig missachtet werden und die Situation auf den betreffenden Straßen nur begrenzt verbessert haben.

Kontrollen erforderlich

Langfristig erfolgversprechend scheinen allerdings nur Maßnahmen zu sein, die außerhalb des Verkehrs- und Wegerechts liegen. Hier wäre zuallererst die Verlagerung der Betriebe Schlüter & Maack und des Gerüstbauers in Betracht zu ziehen. Gespräche mit den Verantwortlichen der Schlüter & Maack GmbH haben allerdings ergeben, dass eine vollständige Verlagerung für das Unternehmen derzeit nicht in Betracht kommt, die Errichtung von Lagermöglichkeiten mit angeschlossenem LKW-Parkplatz auf einem nahegelegenen Grundstück (z.B. an der Andreas-Meyer-Straße) aber denkbar wäre. In Kombination mit der vorgeschlagenen Verbindungsstraße würde dies die Belastungen durch den LKW-Verkehr auf dem Moorfleeter Deich voraussichtlich deutlich reduzieren. Die Option einer Verlagerung des Betriebs bleibt als Prüfauftrag bestehen. Zugleich wird auch den Anwohnerbeschwerden hinsichtlich des Gerüstbaubetriebs an der Kreuzung Sandwisch/Moorfleeter Deich nachgegangen.

Zwischenlösung am Holzhafen möglich (Teil-)Verlagerungen von Betrieben

Bei einem Fortbestand beider Unternehmen an ihren bisherigen Standorten versprechen aus Sicht der Gutachter allein der Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Andreas-Meyer-Straße und Sandwisch/Moorfleeter Deich in Verbindung mit der Ausweisung einer Gewerbefläche an der Andreas-Meyer-Straße eine Entlastung für die Bevölkerung. Diese Maßnahmen werden daher in dem vorliegenden Konzept auch als Schlüsselprojekte herausgestellt (→ Kap. 6.3).

Verbindungsstraße zwischen Andreas-Meyer-Straße und Sandwisch

Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Der Fußverkehr ist derzeit vor allem auf dem Moorfleeter Deich stark beeinträchtigt. Aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen (schmale Deichstraße ohne abgegrenzten Fußweg) lässt sich die Situation nur durch die Reduzierung des fließenden und ruhenden Verkehrs verbessern.

Abseits der Deichstraße sollte der Fußverkehr durch die Anlage eines Netzes straßenferner Freizeitfußwege im gesamten Untersuchungsraum gefördert werden (→ Konzeptkarte).

Stadtradstationen im Ortskern und – bei Realisierung der „blauen Variante“ – auch am Holzhafen könnten in Verbindung mit einer weiteren Station am S-Bahnhof Billwerder-Moorfleet den Umstieg vom eigenen Auto auf den ÖPNV erleichtern.

In Hinblick auf die Verknüpfung mit Nachbargebieten ist eine neu zu schaffende Fuß- und Radwegeverbindung parallel zur neuen Autobahnbrücke in Richtung Kaltehofe und über die Norderelbe nach Wilhelmsburg von besonderer Bedeutung. Übergeordnet könnte dieser Weg eine Verbindung zwischen der Veloroute 9 bzw. dem geplanten Radschnellweg Hamburg-Geesthacht entlang der Halskestraße und der Veloroute 10 / Freizeitroute 11 am östlichen Rand Wilhelmsburgs werden. Die Umsetzbarkeit und die genaue Lage des Weges kann erst nach Vorliegen der Ausbauplanung der A1 und einer Abstimmung mit den Belangen des NSG Holzhafen geklärt werden.

6.8 Projekte und Maßnahmen im Überblick

Die im Rahmen des Beteiligungsprozesses geäußerten Ideen und Vorschläge sind maßgeblich in die konzeptionellen Überlegungen zur Zukunft des Betrachtungsraumes eingeflossen. Im Folgenden werden die in den Kapiteln 6.3 bis 6.7 für die verschiedenen Fokusräume vorgeschlagenen Projekte und Maßnahmen noch einmal im Überblick dargestellt. Zudem wird darin nochmals kurz beleuchtet, welche Prüfungserfordernisse, Voraussetzungen und Restriktionen im Falle einer Weiterverfolgung jeweils zu beachten wären. Die Nummern der Fokusräume entsprechen denen auf der Konzeptkarte (→ Anhang 3).

Nr.	Fokusraum	Ideen und mögliche Maßnahme(n)	Anmerkungen
Varianten-unabhängige Fokusräume			
01	Moorfleeter Wanne	Stärkung des Landschaftsbildes durch Erhalt von Landwirtschaft und Gartenbau: Rundweg etablieren, Deich und Wanne verknüpfen, Fremdnutzungen entfernen, unterstützende Nutzungen einführen	Überwiegend im Eigentum der FHH: Umgang prüfen
02	Deichband	Punktuelle Nachverdichtung durch Wohn- oder gewerbliche Nutzung: Bestehende Bebauung durch Reihen-, Doppel- oder Einzelhäuser behutsam nachverdichten, Landschaftsfenster freihalten	Fallweise prüfen: Realisierung im Rahmen der Regelungen von §34 BauGB möglich oder Bebauungsplan erforderlich
03	Verbindungsstraße	Verkehrliche Entlastung des Stadtteils: Straßenverbindung Andreas-Meyer-Straße – Sandwisch – evtl. Moorfleeter Deich herstellen	Verkehrsuntersuchung und Machbarkeitsstudie erstellen, Mehrwert und Realisierbarkeit abschätzen. Ggf. Aufwand für die Realisierung und die Finanzierbarkeit prüfen. Aufstellung eines Bebauungsplanes notwendig
04	Gewerbegebiet	Flächenbereitstellung für die Verlagerung ortsansässiger Unternehmen: kleines Gewerbegebiet an der Andreas-Meyer-Straße erschließen (ca. 1,8 ha, bis zu 70 m tief)	Im Zusammenhang mit Betriebsverlagerungen: Finanzierung von Erschließung und Verlagerungen klären, Vertrag für Hamburgs Stadtgrün beachten Aufstellung eines Bebauungsplanes notwendig
05	Kreuzung Moorfleeter Deich / Sandwisch	Aufwertung des zentralen Ortes an der Wasserseite: Hotel mit angeschlossener Gastronomie ansiedeln (ca. 60 Zimmer, max. 4.000 m² BGF und bis zu 4 Vollgeschosse)	Realisierung in Abhängigkeit von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen und etwaigen Betreibern Prüfung der Bebauungsmöglichkeiten nach § 34 BauGB.
06	Kreuzung Moorfleeter Deich / Sandwisch	Aufwertung des zentralen Ortes an der Wasserseite: auf der bisher gewerblich genutzten Fläche zusätzliche Wohn- oder gewerbliche Nutzung schaffen (max. 50 Wohneinheiten, bis zu 2 Vollgeschosse plus Dachgeschoss)	Realisierung in Anhängigkeit von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen Prüfung der Bebauungsmöglichkeiten nach § 34 BauGB.
07	Holzhafen Ostufer	Punktuelle Nachverdichtung durch Wohn- oder gewerbliche Nutzung: Errichtung mehrerer Mehrfamilienhäuser mit maximal zwei Vollgeschossen plus Dachgeschoss, insgesamt bis zu ca. 50 Wohneinheiten	Realisierung in Anhängigkeit von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen Aufstellung eines Bebauungsplanes notwendig

Nr.	Fokusraum	Ideen und mögliche Maßnahme(n)	Anmerkungen
08	Südende Moorfleeter Deich / Kirchenweg	Gemischt genutzte Nachverdichtung durch Wohn-Gewerbenutzungen, bis maximal 80 Wohneinheiten zzgl. Gewerbe, bis zu 2 Vollgeschosse + Dachgeschoss	Realisierung in Anhängigkeit von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen Prüfung der Bebauungsmöglichkeiten nach § 34 BauGB.
09	Ehemalige Grundschule	Wohn- oder gewerbliche Nutzungen im Ortskern erweitern: Wohnraum, Grünflächen und neue Wege schaffen bei Erhalt der Sporthalle (max. 60 Wohneinheiten, bis zu 2 Vollgeschosse plus Dachgeschoss)	Im Eigentum der FHH: Hier könnte ein Entwicklungssignal gesendet werden, da keine Abhängigkeit von der Mitwirkung eines Eigentümers besteht. Prüfung der Bebauungsmöglichkeiten nach § 34 BauGB.
10	Westlicher Rand des Ortskerns	Wohn- oder gewerbliche Nutzungen im Ortskern durch Arrondierung erweitern: max. 30 Wohneinheiten mit 1 Vollgeschoss plus Dachgeschoss	Realisierung in Anhängigkeit von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen Aufstellung eines Bebauungsplans notwendig
Fokusräume in Varianten			
Blaues Moorfleet			
11a	Maritimes Quartier am Holzhafen	Mix von maritimem Gewerbe und Wohnen mit Einbeziehung bestehender Betriebe, Errichtung von Gebäuden mit maximal 15.000 m ² Bruttogeschossfläche und bis zu 4 Vollgeschossen	Voraussetzungen: Kooperationsbereitschaft der Betriebe am Holzhafenufer, Ausbaggerung
12a	Naturnahe Nordspitze	Umgestaltung der bisherigen Gewerbeflächen zu einem naturnah gestalteten Park als „grünes Eingangstor“ in die Vier- und Marschlande	Voraussetzung: Verlagerung des Fassreinigungsunternehmens an einen anderen Standort
Grünes Moorfleet			
12a	Maritimes Quartier an der Nordspitze	Mix von maritimem Gewerbe und Wohnen unter Einbeziehung der bestehenden Werft und der bisher am Holzhafen vorhandenen Nutzungen, Errichtung von Gebäuden mit maximal 8.000 m ² Bruttogeschossfläche und bis zu 4 Vollgeschossen	Voraussetzungen: Bereitschaft des Werftbesitzers zur Weiterentwicklung des Standortes und Verlagerung des Fassreinigungsunternehmens
12b	Holzhafen als NSG-Erweiterung	Verlagerung der wassergebundenen Nutzungen an die Nordspitze, Rückbau der Hafenanlagen und Entwicklung des Hafenbeckens zum Süßwasserwatt	Voraussetzungen: Kooperationsbereitschaft der Betriebe am Holzhafenufer
Mobilität und Verkehr			
	Halteverbotszonen	Einrichtung von Halteverbotszonen auf dem Moorfleeter Deich im Bereich des Unternehmens Schlüter & Maack	Bereits realisiert

Nr.	Fokusraum	Ideen und mögliche Maßnahme(n)	Anmerkungen
	Durchfahrtsbeschränkungen	Durchfahrtsbeschränkung für die Straße Sandwisch für Fahrzeuge mit einem Gewicht ab 9 t, Begrenzung der Durchfahrtsbreite an der Einmündung Brennerhof / Sandwisch auf 3,50 m durch zwei Schachtringe plus Fahrbahnmarkierungen	Bereits realisiert
	Tempo 30-Zone	Einrichtung einer Tempo 30-Zone unter Einschluss der Straßen Moorfleeter Deich (Nr. 85-259), Sandwisch (bis Nr. 81), Moorfleeter Kirchenweg und Hein-Baxmann-Stieg	Bereits realisiert
	Fußwegenetz	Anlage eines Netzes straßenferner Fußwege	Anlage neuer Wege mit Erlebnis- und Erholungswert, Vermeidung der Zerschneidung von Grundstücken in der Moorfleeter Wanne
	Stadtrad-Stationen	Schaffung von Stadtrad-Stationen im Ortskern und am Holzhafen	Station am Holzhafen vor allem in Verbindung mit Realisierung des maritimen Quartiers
	Übergeordnetes Radverkehrsnetz	Querverbindung zwischen Velorote 10 (Unterer Landweg) entlang NSG Holzhafen und A1 über die neue Elbbrücke nach Wilhelmsburg (Niedergeorgswerder Deich)	Voraussetzung: Konflikt mit NSG klären oder Führung südlich A1, Führung über neue Brücke A1

7 Ausblick

Moorfleet ist – von der Hamburger Innenstadt aus gesehen – das „Tor“ in die Vier- und Marschlande. Es hat in weiten Teilen seinen dörflichen Charakter bewahrt. Prägend ist auch die Moorfleeter Wanne als weite Landwirtschafts- und Gartenbaufläche. Diese Qualitäten müssen erhalten, gestärkt und allenfalls behutsam ergänzt werden.

Dörflicher Charakter und Moorfleeter Wanne müssen bewahrt werden

Zugleich liegt der Stadtteil Moorfleet in nur 7 km Luftlinie vom Hamburger Rathaus entfernt und ist damit so zentral gelegen wie z.B. City Nord oder Horner Rennbahn. In Hamburg herrscht ein großer Mangel Flächen für Wohnungsbau und Gewerbe. In dieser Situation wird ein so zentraler und attraktiver Stadtteil über kurz oder lang unter Entwicklungsdruck geraten. Ob der Betrachtungsraum in den nächsten Jahren von der städtebaulichen Entwicklung erfasst wird, ist nicht die Frage. Offen ist nur, wie diese Entwicklung aussehen wird.

Die zentrale Lage des Betrachtungsraumes wird eine städtebauliche Entwicklung nach sich ziehen.

Das vorliegende Entwicklungskonzept Moorfleet stellt kein umsetzungsreifes Bauungskonzept dar, sondern dokumentiert Ideen und Vorschläge aus dem Stadtwerkstattprozess. Zentrale Botschaften und Ziele bestehen darin, das vorhandene dörfliche Bild zu bewahren und in Teilen zu verbessern. Zum anderen soll der erwähnte städtische Druck in eine kraftvolle und dynamische Entwicklung an die richtige Stelle – nämlich an den Holzhafen – gelenkt und damit von Dorf und Moorfleeter Wanne genommen werden. In der Folge kann das historisch geprägte Dorf bei Wahrung seines Charakters in seiner Wohn- und Arbeitsfunktion gestärkt werden und als „Grünes Eingangstor in die Vier- und Marschlande“ ausgebaut werden.

Zugleich soll der dörfliche Charakter bewahrt und – nach Möglichkeit – am Holzhafen eine kraftvolle Entwicklung initiiert werden.

Als Voraussetzung für eine mögliche künftige Realisierung dieser Leitsätze und Ideen wurden die Verlagerung einiger konfliktträchtiger Gewerbebetriebe aus dem Dorf in ein neues Gewerbegebiet am Rand der Moorfleeter Wanne und die Schaffung einer neuen, leistungsfähigen Erschließung zur Entlastung Moorfleets vom heutigen (LKW-)Verkehr sowie zur Aufnahme der durch neue Nutzungen erzeugten Verkehre identifiziert. Vor allem jedoch wäre die (regelmäßige) Ausbaggerung des Holzhafens unerlässlich für die Entwicklung des neuen „Maritimen innenstadtnahen Stadtteils“.

Voraussetzungen sind die Verlagerung störender Gewerbebetriebe, eine neue, leistungsfähige Erschließung und die Ausbaggerung des Holzhafens.

Für diese drei Schlüsselprojekte wären nach Abschluss des Stadtwerkstatt-Prozesses die notwendigen weiteren Prüfungen durchzuführen, die technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen zu klären, verwaltungsseitige, privatwirtschaftliche und politische Entscheidungen zu treffen und die entsprechenden finanziellen Mittel zu akquirieren. Neben dieser sicherlich zentralen Aufgabe können parallel entsprechende Projektentwicklungen angestoßen werden, um die Vorschläge und Ideen weiter zu konkretisieren und dort wo es möglich ist, schließlich zu verwirklichen. Hierfür sind weitere Prioritätensetzungen erforderlich, da nicht alle Entwicklungen zugleich betrieben werden können.

Die Vorbereitung der Realisierung dieser Schlüsselprojekte ist vordringlich.

Politik und Verwaltung des Bezirks Bergedorf werden hier Impulse setzen und den sich vor Ort Engagierenden die notwendige Rückenstärkung – vor allem durch entsprechende Beschlüsse – gewähren müssen.

Sofern Ziele und Erfordernisse einer konkreten Bauleitplanung sowie die Mitwirkungsbereitschaft der beteiligten und verfügungsberechtigten Akteure notwendig erscheinen und geklärt werden können, knüpft daran die Aufgabe der Hamburger Behörden, mit den entscheidenden planerischen Schritten der Bauleitplanung (Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung von Bebauungsplänen) die Voraussetzungen für eine Realisierung zu schaffen. Auch dieses kann nicht überall zeitgleich geschehen, sondern muss in einer abgestimmten Prioritätensetzung erfolgen, die personelle und finanzielle Ressourcen berücksichtigt.

Planerische Voraussetzungen für Entwicklung schaffen

Die im Entwicklungskonzept Moorfleet dokumentierten Vorschläge und Ideen als Ergebnis des Stadtwerkstatt- Prozesses bilden die Diskussionsgrundlage für nachfolgende Prüfaufträge und mögliche weitere Schritte. Dieser umfassende Ansatz lässt erkennen, dass Moorfleet trotz zahlreicher Herausforderungen eine vielversprechende Zukunft hat und stärker ins Bewusstsein der Entscheidungsträger gerückt ist.



Fotos: Thomas Wilken

8 Literatur

- BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2012): Drucksache 20/3939 vom 24.04.2012. Hamburg
- CLAUSSEN SEGGELE STADTPLANER (2015): Studie zur Wohnbauentwicklung. Voruntersuchungen für einen Untersuchungsraum Moorfleet, Bezirk Bergedorf. Auftraggeber: Bezirksamt Bergedorf. Hamburg
- FHH – FREIE UND HANSESTADT HAMBURG | BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (2005): Landschaftsbild der historischen Kulturlandschaft Vier- und Marschlande. Hamburg
- FHH – FREIE UND HANSESTADT HAMBURG | BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (2014): Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser – Perspektiven der Stadtentwicklung in Hamburg. Hamburg
- FHH – FREIE UND HANSESTADT HAMBURG | BEHÖRDE FÜR UMWELT UND ENERGIE (2018): Grün vernetzen - Fachkarte für das Landschaftsprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg
- JACOBSEN, H.-G./MÄHRLEIN, A. (2019): Gutachten (Kurzversion) über die Bestandserhebung zu den gartenbaulich-landwirtschaftlichen Betrieben und Flächennutzungen im Untersuchungsgebiet „Moorfleeter Wanne“. Auftraggeber: Behörde für Wirtschaft und Innovation. Hamburg
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2021): Hamburger Stadtteilprofile – Berichtsjahr 2020. Hamburg

Anhang

Anhang 1	: Zusammensetzung der halböffentlichen Stadtwerkstätten....	65
Anhang 2	: Relevante Rahmenbedingungen des Untersuchungsraums .	66
Anhang 3	: Karte zum Entwicklungskonzept.....	67

Anhang 1: Zusammensetzung der halböffentlichen Stadtwerkstätten

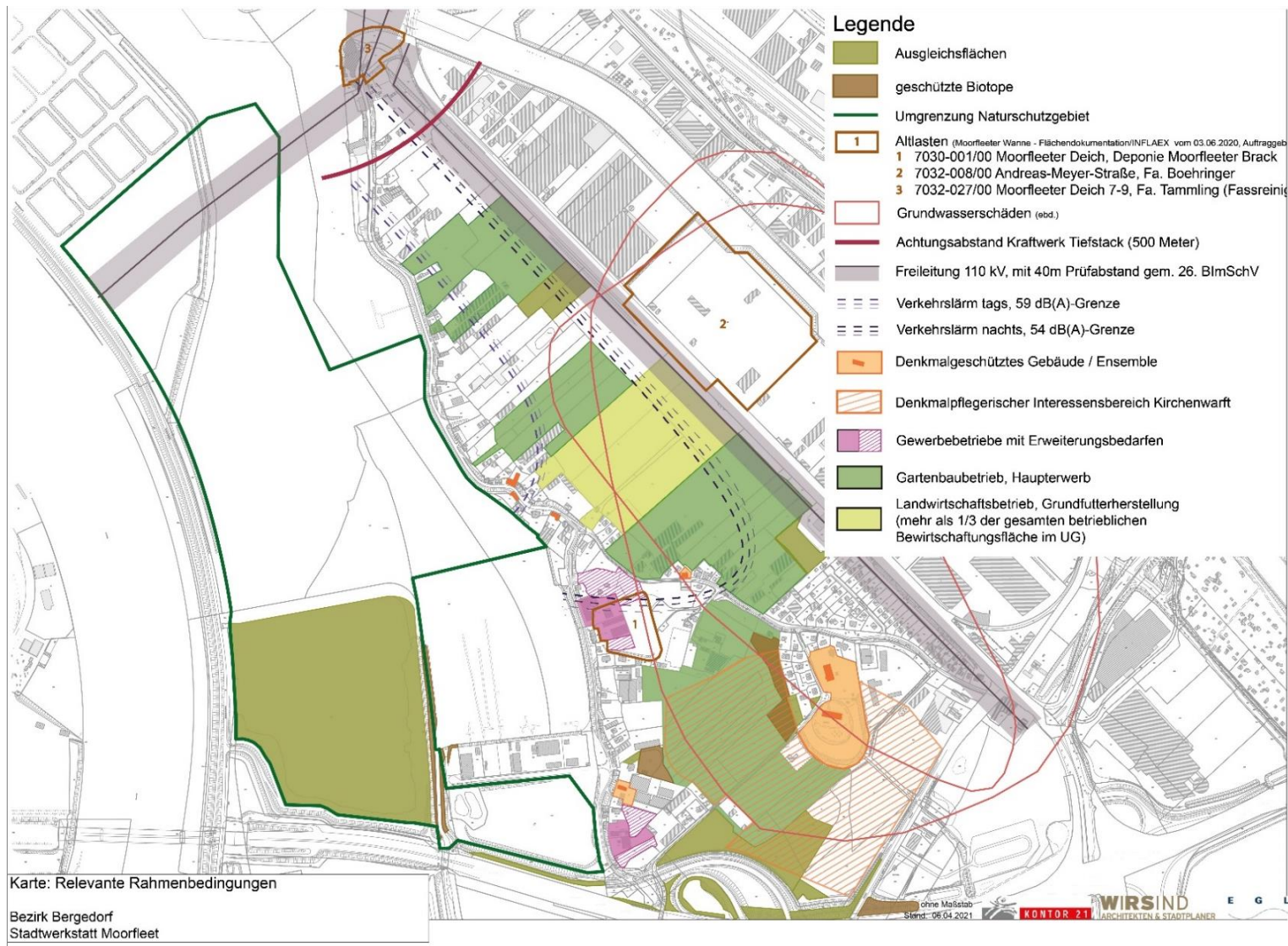
An der Erarbeitung des Konzeptentwurfs im Rahmen der drei halböffentlichen Stadtwerkstätten waren folgende Gruppen und Institutionen beteiligt:*

Gruppe / Institution	Gruppe / Institution
Moorfleeter Zivilgesellschaft	Bezirksamt Bergedorf
ABS – Attraktive Bille Siedlung e.V.	Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
Arbeitsgemeinschaft Moorfleet	Fachamt Management des öffentl. Raumes
Bille-Wander-Segel-Verein von 1921 e.V.	Zentrum Wirtschaftsförderung, Bauen & Umwelt
Facebook-Gruppe Moorfleeter Deich & Wanne	
Heimatverein Moorfleet e.V.	Fachbehörden
Kirchengemeinde Moorfleet-Allermöhe-Reitbr.	Behörde für Kultur und Medien
Kleingarten-Kolonie Moorfleet 604 e.V.	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Liegegemeinschaft Holzhafen e.V.	Behörde für Wirtschaft und Innovation
Siedlergemeinschaft Hein-Baxmann-Stieg e.V.	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Moorfleeter Wirtschaft	Bezirkspolitik
Gartenbaubetriebe (2)	SPD-Fraktion
Gewerbebetriebe (2)	Fraktion Die Grünen
Landwirtschaftsbetrieb (1)	CDU-Fraktion
	Fraktion Die Linke
Moorfleeter Bürger:innen	AFD-Fraktion
5 per Los ermittelte Bürger:innen	FDP-Fraktion

Planung und Moderation		
WRS – Architekten & Stadtplaner GmbH	EGL – Entwicklung u. Gestaltung von Landschaft GmbH	KONTOR 21

* Erläuterung: Der Kreis der Stadtwerkstatt-Treffen war auf 38 Personen begrenzt (→ Kap. 3.3). In der Tabelle sind alle Institution bzw. Gruppen aufgeführt, die an mindestens einem der drei halböffentlichen Stadtwerkstatt-Treffen vertreten waren.

Anhang 2: Relevante Rahmenbedingungen des Untersuchungsraums



Anhang 3: Karte zum Entwicklungskonzept (liegt auch als separate Datei im Format DIN A3 vor)

