Störschleife Itzehoe

Schlagwörter: Altarm, Kanal (Wasserbau), Fließgewässer, Wassergraben, Hafenbecken
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Itzehoe
Kreis(e): Steinburg
Bundesland: Schleswig-Holstein



Teil der Störschleife Itzehoe mit Hauptzollamt ca. 1960
Fotograf/Urheber: unbekannt



Objektbeschreibung

Die Störschleife war eine ehemalige Flussschleife der Stör, die seit dem Mittelalter als schützender Wasserlauf um die einstige Burg und Neustadt diente sowie als Hafenfläche der Stadt Itzehoe genutzt wurde. Sie ist Mitte der 1970er Jahre im heutigen Stadtgebiet zugeschüttet und teilweise überbaut worden.

Neben der Delfttorbrücke am Durchstich im Süden verband die Lange Brücke in der heutigen Breiten Straße die Neustadtinsel mit der Altstadt. Beide Brückenstandorte dürften bereits in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts bestanden haben. Die dritte Brücke wurde am westlichen Störufer zum damals unbebauten „Brook“ (plattdeutsch für Bruchwald) errichtet. Ihren volkstümlichen Namen „Schweinebrücke“ erhielt sie, weil auf ihr die Schweine aus der Neustadt auf die städtische Auslauffläche getrieben wurden. Die letzte Nachfolgerin der „Schweinebrücke“ zum „Brook“ wurde 1888 abgerissen. Danach musste die Bevölkerung die Bahnhofsbrücke benutzen, die seinerzeit auch Bahngleise vom Bahnhof auf dem „Brook“ in die Neustadt führte. Eine 1953 am östlichen Arm errichtete Brücke trug zwischenzeitlich auch den Namen „Schweinebrücke“. All diese Brücken verschwanden im Zuge der Flächensanierung der Itzehoer Neustadt und der Verfüllung der Störschleife im Jahr 1974.

Kulturlandschaftlicher Bezug

Bis zu ihrer Zuschüttung 1974 verlief die Störschleife mitten durch die Innenstadt. Die Neustadt war eine Insel im Stadtgebiet, umgeben von Hafenanlagen, die bis in die 1960er Jahre in Nutzung waren. Heute fließt die Stör südlich der Innenstadt hinter dem Hochwasserschutzdeich an der Stadt vorbei.

Die im Binnenland liegende Stadt Itzehoe verfügte seit dem Mittelalter über eine bedeutende Schifffahrtstradition. Der durch die Schiffe und Hafenanlagen geprägte maritime Charakter ging allerdings durch die Verfüllung der Störschleife im Zuge der Stadtsanierung weitgehend verloren.

Entstehungsgeschichte

Hinsichtlich der Entstehungsgeschichte der Itzehoer Störschleife gibt es zwei entgegenstehende Theorien. Entweder ist sie dem natürlichen Flusslauf der Stör zu verdanken oder durch Umleiten zweier Bäche und Wasserbaumaßnahmen künstlich geschaffen worden. Aufgrund ihrer Form, die als geplante Befestigungsanlage nicht optimal geeignet wäre, ist ein natürlicher Ursprung wahrscheinlicher.

Um das Jahr 1000 errichtete ein sächsischer Herzog aus dem Geschlecht der Billunger in der Schleife bereits eine erste Wallburg, die heute noch durch den Straßennamen „Burg“ kenntlich ist. Erstmals urkundlich belegt wurde der Bau einer Burganlage an gleicher Stelle durch Graf Adolf II. von Schauenburg im Jahr 1180. Der am südlichen Rand der Störschleife verlaufende Durchstich wurde in diesem Zusammenhang zugeschüttet und an anderer Stelle neu errichtet. Die Burganlage in der Störschleife erweiterte man in der Folge um eine Siedlung, die 1238 das Stadt- und 1260 das Stapelrecht erhielt. Damit mussten alle auf der Stör transportierten Waren hier ausgeladen und angeboten werden. 1303 wurde das Stadtrecht auf die benachbarte alte Siedlung am Geestrand ausgedehnt, wodurch die „Altstadt“ mit der „Neustadt“ durch die Störschleife vereinigt werden konnte. Über Jahrhunderte lag entlang der Störschleife der Itzehoer Hafen.

Südlich des alten Durchstichs am Delfttor schuf man 1893/94 zunächst einen zusätzlichen Durchlass. Dadurch sollte eine bessere Entwässerung der Marsch erreicht und ein höherer Tidenanstieg an den störaufwärts befindlichen Liegeplätzen erzeugt werden. Die Befürchtungen der Itzehoer, dass diese Maßnahmen auch zu einer zunehmenden Verschlammung der Hafenflächen an der Störschleife führen würden, bestätigten sich. Auch das Zuschütten des alten Durchstichs sowie der Einbau von Stautoren an der neuen Delfttorbrücke konnten die Situation nicht hinreichend verbessern. Als Hafenfläche verlor die Störschleife dadurch in den folgenden Jahrzehnten zusehends an Bedeutung. Das betraf auch den besser genutzten Brookhafen am westlichen Störarm. Im Jahre 1968 legten auch hier erstmals seit Jahrhunderten keine Schiffe mehr an. Das Hafenbecken wurde 1974 wie die gesamte Störschleife im Zuge der Sanierung der Neustadt zugeschüttet.

Baubeschreibung

Die Uferbefestigungen bestanden aus hölzernen Spundwänden, den angrenzenden Hausmauern sowie unbebauten Böschungen. Die Wasserfläche in der Schleife hatte eine Breite von etwa 10 bis 20 Metern. Zudem gab es im Brookhafen Werft- und Kaianlagen sowie Gleisanschlüsse.

Kultureller Wert

Die ehemalige Störschleife ist inzwischen nicht mehr vorhanden, allerdings noch gut im Stadtgrundriss nachvollziehbar. Für viele Itzehoer besitzt die ehemalige Störschleife noch immer ein hohes Identifikationspotential. Der emotional empfundene Verlust sowie die städtebaulichen Defizite führten 2011 zur Gründung des Vereins „Störauf e.V.“, der seitdem die Planungen einer neuen Störschleife auf dem historischen Verlauf für mehr Lebensqualität in Itzehoe aktiv gestaltet und begleitet.

Im Jahr 2018 legte das Ramboll-Studio Dreiseitl eine von der Stadt Itzehoe beauftragte Konzeptstudie vor, die auf Basis eines Entwurfes des „Störauf e.V.“ entwickelt wurde. Sie ist die Grundlage der Umgestaltung des Theaterumfeldes auf der ehemaligen Insel (freundlicher Hinweis von Michael Ruff, Störauf e.V; siehe Bildergalerie).

Lage und Anfahrt

Heute verläuft die B 77 nach Überquerung der Stör stadteinwärts teilweise auf dem verfüllten Hafenbecken des ehemaligen Brookhafens. Die Störschleife verlief von dort aus weiter nach Norden, machte zwischen dem heutigen ZOB und dem Theaters einen Bogen und und ist gegenwärtig noch ablesbar in Form einer künstlich angelegten Wasserrinne sowie Grün- und Teichanlagen, die vom Theater bis zur Stör führen. Die Anfahrt erfolgt über die B 77 und Schumacherallee bis zum Parkplatz Malzmüllerwiesen bzw. Meierei-Parkplatz.

(Jana Frank (www.agil-online.de), erstellt im Auftrag der Arge Maritime Landschaft Unterelbe in Kooperation mit dem Kreis Steinburg, dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) und der Lise-Wielatt Münster-Stiftung. Gefördert von der

Metropolregion Hamburg, 2018)

Die Störschleife Itzehoe war KuLaDig-Objekt des Monats im März 2021.

Internet

störauf.de: Stör auf e.V. (abgerufen am 21.11.2018)
ndr.de: Itzehoes Störschleife lässt die Bürger nicht los (abgerufen am 21.11.2018)

Literatur

Karting, Herbert (2015): Itzehoer Schifffahrtschronik. die maritime Geschichte der Stadt und ihres Hafens, ihrer Kaufleute, Schiffer, Reeder, Schiffbauer und deren Fahrzeuge bis zur Gegenwart. Bremen.

Störschleife Itzehoe

Schlagwörter: Altarm, Kanal (Wasserbau), Fließgewässer, Wassergraben, Hafenbecken
Straße / Hausnummer: Schumacherallee
Ort: 25524 Itzehoe
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Ende 1974
Koordinate WGS84: 53° 55 9,38 N: 9° 31 2,54 O / 53,91927°N: 9,51737°O
Koordinate UTM: 32.533.978,97 m: 5.974.663,92 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.534.062,21 m: 5.976.614,67 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Störschleife Itzehoe“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-290014 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**