

IBA FORUM 2010: Halbzeitbilanz

## **Tagesbeobachtungen – Die IBA Hamburg im internationalen Maßstab**

Am 26. Oktober fand das diesjährige IBA FORUM statt. Unter dem Motto „Halbzeitbilanz“ diskutierten rund 600 Bürgerinnen und Bürger, Mitglieder von Initiativen, Politiker, Journalisten, internationale Fachleute und Vertreter der IBA über die Themen der Internationalen Bauausstellung in Hamburg, erörterten Strategien, besprachen Projekte, zogen Resümee und gaben Anregungen für die „2. Halbzeit“. Lesen Sie im Folgenden Tagesbeobachtungen des ehemaligen Staatssekretärs im BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) **Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup** aus Berlin.

Der Anspruch der IBA-Halbzeitbilanz ist ein ganz besonderer: Die lokalen Akteure, die Wilhelmsburger Bürgerinnen und Bürger, bewerten vor dem Hintergrund ihrer Forderungen aus der Zukunftskonferenz 2001/ 2002 die IBA Hamburg. Also war der Tag keine Leistungsschau, wenngleich Uli Hellweg mit Recht auf Erfolge der letzten Jahre und die noch zu bohrenden „dicken Bretter“ z.B. im Verkehrsbereich hinwies, sondern ein Tag der Reflexion über den Ertrag eines langjährigen Bürgerengagements.

Die selbstbewussten und konstruktiven Bürgerinnen und Bürger aus Wilhelmsburg haben über viele Konflikte der Vergangenheit – von der Müllverbrennungsanlage bis zur Hafenquerspange – einen „Dialog auf Augenhöhe“ erstritten und sind heute ein ganz wichtigster Partner der IBA Hamburg. Viele Empfehlungen und Forderungen des „Weissbuchs“ aus der Zukunftskonferenz wurden von der IBA aufgegriffen und in einer Projektbewertung stellten die Bürger in den Arenen des IBA FORUMs fest, dass sich eine Vielzahl von Projekten auf einem erfolgreichen Weg befinden.

Aber es bleiben auch harte Konflikte vor allem im Verkehr. Neben den unbestrittenen Fortschritten wie der Wiederentdeckung des Fahrrads („Fahrradstadt Wilhelmsburg“) sind die Bauten der Großinfrastruktur höchst umstritten. Nahezu einhellig wird die Hafenquerspange vor Ort abgelehnt, aber auch bei der Reichsstraße scheiden sich die Geister. Dabei ist die Verlegung der Reichsstraße eine alte Forderung aus der Zukunftskonferenz und der Schlüssel für viele Verbesserungen: Die Rückgewinnung der Wilhelmsburger Mitte, ein deutlich verbesserter Lärmschutz in der Parallellage mit der Bahn und die Zukunftschance für eine partielle Überdeckung im Mittelbereich.

Diese lokalen Konflikte im Verkehrsbereich weisen auf eine auch international bedeutsame Fragestellung hin: Die Notwendigkeit der „Reurbanisierung“ der oft monströsen Großinfrastrukturen des Verkehrs. In vielen Städten kommen die Produkte der autogerechten Stadt in die Jahre. Weil ohnehin viele Bundesstraßen und Stadtautobahnen erneuert werden müssen, bietet sich die große Chance, die städtebaulichen Fehlleistungen konsequent zu korrigieren. Die anstehende Sanierung der Infrastruktur können wir für neue urbane Qualitäten nutzen. In Hamburg kann das bei der hoch belasteten Reichstraße mit der IBA und der internationalen Gartenschau im Rücken gelingen. In Saarbrücken könnte die

Stadtautobahn in einen Tunnel verlegt werden und die Stadtmitte am Fluss wieder belebt werden. Ähnliches wird in Heidelberg mit der Neckaruferstraße in der Altstadt versucht – in Düsseldorf ist die Wiedergewinnung urbaner Qualitäten mit der Rheinuferstraße bereits erfolgreich realisiert worden. Eine neue Kultur urbaner Mobilität lässt sich erreichen, wenn Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung endlich integriert betrachtet werden. Konsequente Innenentwicklung und Nutzungsmischung stärken die Stadt der kurzen Wege.

Ein weiteres Thema großer internationaler Relevanz wird in Wilhelmsburg bearbeitet: „Kosmopolis“ – die internationale Stadtgesellschaft und ihre besondere Bildungsproblematik. In der Diskussion wurde deutlich, dass Durchmischung kein „Ruhekissen“ für die lokale Bevölkerung ist und dass sie aus der mittelschichtorientierten Fernsicht viel leichter als vor Ort zu bewältigen ist. Die reale soziale Ungleichheit führt zu massiven Benachteiligungen. Auch durch die IBA kann Wilhelmsburg nur bedingt aus der „funktionalen Peripherie“ (Dangschat) herausgeholt werden, zumal das Gebaute und das Soziale oft Parallelwelten bleiben.

Die beiden großen Konfliktthemen belegen, dass die IBA Hamburg an den zentralen Herausforderungen der Leipzig Charta für eine nachhaltige europäische Stadt arbeitet. Zum einen geht es um eine integrative Herangehensweise nicht nur im Verkehr und in der Bildung, sondern auch bei fast allen sonstigen Themen der IBA und zum anderen adressiert Hamburg mit der IBA das zentrale gesellschaftspolitische Thema unserer Großstädte: Wie kann das Auseinanderfallen der Städte aufgehalten werden? Mit dem Fokus auf die Elbinsel, einem traditionell benachteiligten Stadtteil, wird diese Frage ganz bewusst in den Mittelpunkt der IBA Hamburg gestellt.

In den Statements aus Gesellschaft, Wirtschaft und öffentlicher Hand wurden der IBA viele Ratschläge und Wünsche mitgegeben, die hier nur sehr verdichtet wiedergegeben werden können.

Der Leiter des Bezirksamtes Mitte Markus Schreiber hält die IBA für eine Jahrhundertchance für Wilhelmsburg und Wolfgang Becker, Harburger Nachrichten, hat die Wilhelmsburger dabei als gut organisiert und selbstbewusst kennengelernt. Die Schulleiterin Regine Seemann freut sich über die Bildungsoffensive, das Forum Bildung und die neuen Ganztagschulen.

Reinhard Wolf von der IHK träumt von einem „Modellstadtteil für junge Familien“ und will nach 2013 richtig in Wilhelmsburg loslegen. Manfred Braasch vom BUND sieht unter dem Stichwort dezentral und lokal viele gute ökologische Pilotprojekte und lobt die IBA-Akzente zur Energiewende. Ulrich Hatzfeld aus dem Bauministerium in Berlin unterstreicht die Notwendigkeit des Experiments bei der IBA und hält „Eigendoping“ der Planerszene für wichtig.

Ullrich Schwarz, Geschäftsführer der Hamburgischen Architektenkammer, findet es zwar schade, dass wenig gebaut wird, aber der „Sprung über die Elbe“ sei natürlich das entscheidende. Kay-Uwe Arnecke von der Deutschen Bahn AG weist darauf hin, dass die S-Bahn den „Sprung über die Elbe“ bereits 1983 vollzogen habe und die Wilhelmsburger Bahnhöfe gerade modernisiert werden. Die Museumsdirektorin Lisa Kosok sagt, Wilhelmsburg hat viel mit Kultur zu tun und der jetzt geöffnete Zollzaun sei das nächste Exponat für das Museum für Hamburgische Geschichte. Matthias Iken hat nachgezählt: Das

Hamburger Abendblatt hat bereits 148 Artikel über die IBA Hamburg veröffentlicht und damit die gefühlte Distanz zwischen dem Hamburger Norden und der Elbinsel etwas verringert.

Bürger, IBA-Macher, Fachleute und Verwaltung waren sich einig, dass es für die zweite Halbzeit bis zum Jahr 2013 zunächst gilt, die vielen begonnenen und oft beispielhaften Projekte fertig zu stellen. Damit kann die Vision der Innenentwicklung Wilhelmsburgs mit neuem Grün, neuen und gut sanierten Wohnungen, besseren Schulen, mehr Arbeit und schönen Wasserlagen einen großen Schritt voran gebracht werden. Die Bildungsinitiative, das „Erneuerbare Wilhelmsburg bis 2050“ und die Investitionen in das Soziale Kapital des Stadtteils werden Wilhelmsburg dauerhaft stärken und eine Kultur der Zusammenarbeit fördern. Auf dieser Basis kann in der „Nach-IBA-Zeit“ ab 2014 die Verantwortung gemeinsam und selbstbewusst wahrgenommen werden.

Aber es wurde anlässlich der Zwischenbilanz auch klar, dass der Großkonflikt im Verkehrsbereich um die Hafenquerspange mit den bisher erprobten Beteiligungsstrukturen nicht bewältigt werden kann. Hier bedarf es – auch basierend auf den aktuellen Erfahrungen mit „Stuttgart 21“ – eines ganz neuen Konsensversuches zwischen der Hafenwirtschaft und der Elbinsel. Vielleicht kann dabei das im Rahmen der IBA geschaffene Vertrauen zwischen den Beteiligten die Basis für eine nächste Stufe der Partizipation und des Interessensausgleichs bilden.

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup