



# **ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN FÜR DIE ELBINSEL WILHELMSBURG**

PROJEKTE DER IBA HAMBURG UND AKTUELLE  
ENTWICKLUNGEN DER ELBINSEL AUF DEM PRÜFSTAND  
DER ZUKUNFTSKONFERENZ 2001 / 2002





# **ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN FÜR DIE ELBINSEL WILHELMSBURG**

PROJEKTE DER IBA HAMBURG UND AKTUELLE  
ENTWICKLUNGEN DER ELBINSEL AUF DEM PRÜFSTAND  
DER ZUKUNFTSKONFERENZ 2001 / 2002

## **IBA FORUM 2010: Halbzeitbilanz**

Die internationale Bauausstellung IBA Hamburg steht 2010 im Jahr ihrer Zwischenpräsentation. Dies ist Anlass genug, um einen Blick auf die letzten Jahre und vor allem auf die zukünftige Entwicklung der Elbinseln zu werfen.

Bürgerengagement und -beteiligung auf der Elbinsel sind auch bundesweit beispielhaft. Die Arbeit der IBA und der igs Internationale Gartenschau Hamburg 2013 werden seit 2006 von großem Interesse der Bevölkerung begleitet. Aber über welche Themen sprechen die Menschen vor Ort heute? Und wie sehen Interessierte und Fachleute vom „Festland“ die Entwicklungen der IBA? Gibt es neue Überlegungen, haben sich Werte und Anschauungen im Laufe der Zeit verändert?

Diese und andere Fragen sollen vor dem Hintergrund der Ergebnisse und Empfehlungen der Zukunftskonferenz 2001/2002 und dem aktuellen Sachstand der IBA-Projekte im Rahmen des IBA FORUM 2010 beleuchtet werden.

Verfasserinnen und Verfasser dieses Kompendiums sind Sprecherinnen und Sprechern der Zukunftskonferenz 2001/2002 und ihrer Arbeitsgruppen sowie weitere engagierte Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburger. In vielen Diskussionen und intensiven Arbeitsgesprächen wurde eine kritische Bilanz gezogen – acht Jahre nach dem »Weissbuch«. Das nun vorliegende Werk dient als Diskussionsgrundlage für die Arenen auf dem IBA FORUM 2010: Halbzeitbilanz. Es erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Wir danken allen Beteiligten für Ihr großes Engagement im Rahmen der Vorbereitung.

# INHALTSVERZEICHNIS

ARENA 1A  
Räumliches Gesamtkonzept

## **DIE ELBINSEL IM RAUM-, ZEIT- UND FUNKTIONSGEFLECHT**

ZIEL DER ZUKUNFTSKONFERENZ:  
„VISIONEN FÜR EINE WÜNSCHENS-  
WERTE ENTWICKLUNG WILHELMS-  
BURGS VOR EINEM ZEITHORIZONT  
VON 20 PLUS JAHREN“. EINE BILANZ  
NACH ACHT JAHREN.

6

ARENA 1B  
Verkehr

## **WILHELMSBURG 21**

WIRD DIE ELBINSEL AUTOBAHN-  
KNOTENPUNKT ODER HAMBURGS  
UMWELT-HAUPT-STADTTEIL?

14

ARENA 1B  
Verkehr

## **WILHELMSBURG IM FADENKREUZ DES VERKEHRS**

DIE ERGEBNISSE DER AG VERKEHR

18

ARENA 1B  
Verkehr

## **FAHRRADSTADT WILHELMSBURG**

UM DIE WOHNGEBIETE VOM  
AUTOVERKEHR ZU ENTLASTEN,  
SOLLTE DAS FAHRRAD NEU ENT-  
DECKT UND ALS VERKEHRSMITTEL  
GEFÖRDERT WERDEN.

22

ARENA 2A  
Bildung

## **BILDUNGSOFFENSIVE ELBINSELN: LERN- LANDSCHAFT IM FLUSS**

BILANZ:  
WAS HATTEN WIR?  
WAS HABEN WIR?  
WO WOLLEN WIR HIN?

26

ARENA 2B  
Freizeit und Kultur

## **INSELN IM FLUSS. ORTE DER GLÜCK- SELIGKEIT?!**

WIE SIEHT DIE SITUATION VON  
FREIZEIT UND KULTUR IM JAHRE 8  
NACH DER ZUKUNFTSKONFERENZ  
IN WILHELMSBURG AUS?  
VERSUCH EINER REFLEKTION

30

ARENA 3A  
Zusammenleben

## **INSEL DER VIELFALT, INSEL DER KULTUREN:**

BETEILIGUNG – AUSEINANDER-  
SETZUNG – GLEICHWERTIGKEIT

34

ARENA 3B  
Wohnen und Freiraum

## **WOHNEN AUF DER ELB- INSEL WILHELMSBURG – EINE TEILBILANZ**

ÜBER VORZEIGBARE ERGEBNISSE,  
CHANCEN UND WIDERSPRÜCHE

38

## **ELEMENTARE KRAFT- QUELLEN FÜR ENERGIE- GELADENE ELBINSELN:**

ERNEUERBAR, EFFIZIENT UND  
EINGESPART!

42

## **ARBEIT UND WIRT- SCHAFT AUF DEN ELBINSELN**

KOMMENTIERENDE GEGENÜBER-  
STELLUNG DER ZENTRALEN  
FORDERUNGEN UND DER INZWI-  
SCHEN STATTEGEFUNDENEN  
ENTWICKLUNGEN

48

## **2010: WILHELMSBURG AM SCHEIDEWEG**

AUTOBAHNKREUZ DES NORDENS  
ODER GRÜNE UND WASSERSTADT  
IM HERZEN HAMBURGS?

54



Luftbild: Falcon Crest Air

ARENA 1A: Räumliches Gesamtkonzept

# DIE ELBINSEL IM RAUM-, ZEIT- UND FUNKTIONSGEFLECHT

ZIEL DER ZUKUNFTSKONFERENZ: „VISIONEN FÜR EINE WÜNSCHENSWERTE ENTWICKLUNG WILHELMSBURGS VOR EINEM ZEITHORIZONT VON 20 PLUS JAHREN“. EINE BILANZ NACH ACHT JAHREN.

LISA ZAHN

MATHIAS LINTL

Grundlage des Textes:  
Ergebnisse der AG 1  
„Räumliches Gesamtkonzept“  
aus dem Weissbuch

**Dies galt es für einen Raum zu formulieren, der über die vergangenen acht Jahrhunderte verschiedenen Ansprüchen gerecht wurde.**

Den Ansprüchen entsprechend wurde dieser Raum gestaltet. Deiche, Gräben und Wege wurden geschaffen, um den Naturgewalten zu trotzen und Landwirtschaft erfolgreich zu betreiben. Gehöfte und Siedlungen wurden errichtet; ein Gemeinwesen entstand. Durch Industrialisierung entstanden Arbeitsplätze, wurden Kanäle gebaut und Wohnraum geschaffen. Die Bevölkerung wuchs rasant und unterschied sich. Wirtschafts-

krise, administrative Neuordnung und der 2. Weltkrieg folgten. Zerbombte Industrien, Wohngebiete und Verkehrsrouten. Ein zweckmäßiger Wiederaufbau begann. Die Flut von 1962 stellte den gesamten Wilhelmsburger Westen jahrelang vor große Unsicherheit: Hafen oder Stadt. Die Bevölkerungsstruktur änderte sich abermals, und erst in den 80er Jahren war klar, dass das Reiherrstiegviertel eine Zukunft hat. Doch auch der Hafen benötigte immer mehr Landfläche. Containerberge wuchsen und LKWs donnerten in Scharen über die Insel. Soziale Mißstände und eine

allgemeine Unzufriedenheit führten zur Zukunftskonferenz, in der Bausteine für eine zukunftsweisende Entwicklung der Elbinsel niedergeschrieben wurden. Die städtebauliche Leitidee zum „Sprung über die Elbe“ mit der Bewerbung um die Internationale Gartenschau und um die Olympischen Spiele nahm viele Aspekte auf und entwickelte sie weiter. Nach der Zukunftswerkstatt 2003 war die IBA geboren, um das ambitionierte städtebauliche Projekt zu verwirklichen. Sie ist aber erst der Auftakt. Danach gilt es neu gewonnenes Entwicklungspotenzial weiter zu erschließen (Kleiner Grasbrook, Spreehafen, Areal entlang der ehem. Reichsstraße,...).

Im Folgenden beschreiben wir rückblickend die im Weissbuch dokumentierten Mängel und unsere Wünsche, schauen, was bislang realisiert wurde, was auf dem Weg ist und blicken in die Zukunft, um die nächsten Schritte abzu- stecken.

#### DER KLEINER GRASBROOK: HAFEN IM WANDEL

*„Im Fall einer Verlagerung des Hafens aus dem Kleinen Grasbrook heraus wird eine hochwertige städtebauliche Entwicklung des Gebietes begrüßt (Leitbild ‚Leben/Wohnen am Wasser/ Wasserstadt‘)“ (S. 22 des Weissbuchs).*

Größere Schiffe mit mehr Tiefgang und Containerumschlag brauchen viel Land. Die Terminals östlich des Alten Elbtunnels ermöglichen nur noch spezielle Nutzungen wie Stückgut-, Obst- und Autoumschlag. Beim Internationalen Workshop „Sprung über die Elbe“ gab es hierzu viele interessante Ideen. Die Diskussion um die (Teil-) Verlagerung der Universität befördert nun städtische Bestrebungen, aktuelle Hafennutzungen von dort auf andere Flächen zu verlagern und insb. rund um den Saale- und Moldauhafen eine Nutzungsdurchmischung zu erreichen. Ein Umbau des Kleinen Grasbrook bleibt eine Aufgabe für die kommenden Jahrzehnte. Hier gilt es hafenwirtschaftlich konforme Lösungen zu finden (z.B. Vereinbarkeit von kulturellen Nutzungen am Wochenenden, wie im Lagerhaus E 2005 ange- dacht).

*„50er Schuppenreihe: Das Bestreben des Denkmalschutzamts Hamburg, die Unterschutzstellung der 50er Schuppenreihe voranzutreiben, wird einhellig begrüßt. Die möglichen Verwendungszwecke (Erlebnispark mit Dampfzü-*

*gen, Hafenkränen, Museumsschiffen und Umschlagsbetrieb, Ausstellungs-, Vortrags- und Verkaufsräume, Konzert- und Event-Location.....) eröffnen die Möglichkeit des Brückenschlags von der Insel hin zur Neuen Mitte Hamburgs“ (S. 23).*

Eine Unterschutzstellung dieses ham- burgweit einmaligen Lagerhausensem- bles erfolgte zwischenzeitlich. Die ein- zelnen dort tätigen Akteure (Stiftung Hamburg Maritim, Museum der Arbeit im Hafen, Gerresheimer) verfolgen die oben genannten Ziele. Besonders das „Hafenmuseum“ entwickelte sich zu einem attraktiven Ausflugsziel für Touris- ten und Hafeninteressierte. Leider ste- hen gerade für das Hafenmuseum nicht die finanziellen Mittel zur Verfügung, diesen Standort samt Angeboten wei- ter auszubauen. Hier besteht weiterhin Handlungsbedarf.

#### HAFENRECHT AUF DEM PRÜFSTAND

*„Das Sonderplanungsrecht im Hafen- gebiet ist aus Wirtschaftssicht günstig, beeinträchtigt allerdings zukunfts- fähige Entwicklungen abseits reiner Ha- fen- und Logistikenutzung“ (S. 23).*

Wenn auch langsam: Stück für Stück passiert etwas, z.B. die Harburger Schlossinsel wurde aus dem Hafenge- biet entlassen. Aber aufgrund des Flä- chendrucks ist die HPA nicht in der Lage, allen Wünschen auf Verkleinerung des östlichen Hafengebietes nachzukom- men. Hier stehen in den kommenden Jahren noch viele Verhandlungen an. Allerdings muss auch immer betrachtet werden, wer nach einer Freigabe von Flächen die Instandhaltungspflicht für die Infrastruktur (Kaikanten, Anleger etc) übernimmt.

*„Kein Zuschütten weiterer Hafenbe- cken ... Die vorhandenen Wasserflä- chen sind zu erhalten. Insbesondere ist der ungehinderte Durchfluss zwischen Spreehafen und Muggenburger Zoll- hafen zu gewährleisten. Ökologische Gründe und die Bestrebungen, den Spreehafen schiffbar zu halten, spre- chen dafür“. (S. 24).*

Leider konnte das Verschwinden des Rodewischhafens nicht verhindert werden. Die Frage wird nun sein, was passiert im Mittleren Freihafen (Contai- ner- vs. Universalhafen)?. Das Veddel- er Wasserkreuz konnte trotz vieler Milli- onen Mehrkosten nach massiven Pro- testen vieler Seiten erhalten bleiben, neue Brücken werden aktuell errichtet.

Hier konnte HPA zu einer Kurskorrektur bewegt werden. Es muss auch aner- kannt werden, dass die HPA eine neue Hochwasserschutzstrategie betreibt, so dass nun auch Hafenbecken, die aktuell aufgrund von Verschlickung nur einge- schränkt nutzbar sind, ausgebaggert werden (z.B. Oberhafen). Der Spreeha- fen ist hoffentlich auch bald an der Rei- he, um zusätzlichen Retentionsraum bei Sturmfluten zu schaffen.

#### DER SPREEHAFFEN: IDYLLE IM SCHLICK

*„Platz für Wohn- und Büroboote.“ (S. 23).*

Zwar hat in Hamburg generell ein Be- wusstseinswandel bzgl. Wohnen auf dem Wasser stattgefunden (erste Pro- jekte wurden im Norden realisiert), doch gilt dies nur eingeschränkt für den Spreehafen. Dort ist u.a. durch Preis- politik von HPA die gewachsene Viel- falt bedroht. Rechtlich betrachtet muss man sich allerdings von der Vorstellung verabschieden, dass absehbar vor der Hochwasserlinie eine Wohnnutzung gestattet wird.

*„Öffnung des Zollzaun am Spreeha- fen.“ (S. 23).*

Die Öffnung erfolgte, der Abbau des Zauns wird nach dem Wegfall der Zoll- grenze geschehen.

*„Eine Fußgänger- / Radfahrerquerung am östlichen Ende des Spreehafens ist wünschenswert.“ (S. 23).*

Diese wird im Rahmen des Rundweges um den Spreehafen auf Betreiben der IBA hergestellt. Die zusätzlichen Nut- zungen im Spreehafen (Kanuterassen, Gastronomie- und Kulturangebote,...), die z.B. im Rahmen des IBA-Aufrufes „Ideen für Veddel und Spreehafen“ von einer Jury gelobt wurden, sollten zügig umgesetzt werden. Da die Nordtrasse der Hafenquerspange, die zu massiven Beeinträchtigungen für diesen Raum geführt hätte, endgültig vom Tisch ist, besteht endlich in dieser Hinsicht Pla- nungssicherheit.

#### DER REIHERSTIEG: EINE VIELSEITIGE WASSERACHSE

*„Der Reiherstieg als natürliche Wasser- achse zwischen Norder- und Süderelbe ist in vielen Bereichen in einem unan- gemessenen Zustand. Ausstehende Altlastensanierungen sind nicht länger zu tolerieren... Die bloße Einkapselung und Versiegelung von kontaminierten*



**Flächen und die Nutzung als Containerlagerplatz wird nicht länger als akzeptable Nutzung angesehen.“ (S. 25).** Am Reiherstiegknie erfolgt eine Teilsanierung, z.T. für die igs, doch besteht weiterhin Ungewissheit, was mit der großen DEA Fläche geschieht.

**„Insbesondere dort, wo aufgrund von Immissionen (Gewerbe entlang der Hohe Schaar Straße) bei vorherrschenden Westwinden eine hochwertige Nutzung (z.B. Wohnen) der östlichen Bereiche aktuell nicht möglich ist, sollten Grünflächen geschaffen werden.“ (S. 25).**

Einige interessante Ideen bestehen, und es ist davon auszugehen, dass ein igs-Parkausläufer inkl. Fähranleger am Äußeren Veringkanal entsteht. Wünschenswert ist eine langfristige Sicherung dieses Grünzuges und die Sicherung der Zugänglichkeit der Uferregionen für die Öffentlichkeit. An der Reiherstiegklappbrücke und am Reiherstiegknie wurde dies ermöglicht bzw. kann dies erfolgen. Wegen der Gewerbegrundstücke, die bis ans Wasser reichen, ist leider ein durchgängiger Zugang / Wanderweg entlang des Reiherstiegs derzeit nicht möglich. Bei zukünftigen Planungen sollte dies aber weiter Berücksichtigung finden. Die Wiederherrichtung von Kaikanten, um Hafenbetriebe mit Wasserbezug anzusiedeln, wird grundsätzlich begrüßt, um den Mittleren Reiherstieg weiterhin als lebendigen Hafen zu sichern.

**„Einrichtungen wie eine Rollschuh-/ Skatebahn, Boxarena, Örtlichkeiten für Events (Festsaal,...), Bootshaus für Wassersportvereine sind denkbar“ (S. 25f.).** Aufgrund der relativ schlechten Verkehrsanbindung ist dies derzeit für private Investoren wenig attraktiv (vgl. Diskussion um die Verlegung der Beachclubs). Doch dass das „Dockville Festival“ für die kommenden 10 Jahre nun am Reiherstiegknie gesichert ist, ist ein Erfolg und kann nachhaltig zu einer attraktiven Nutzung dieses Areals beitragen. Ein großer Gewinn für Hamburg, aber auch für Wilhelmsburg.

**„...zusammenhängendes Netz von Wegen, ... fußgängige Ost-West-Verbindung vom Reiherstieg über die Veringkanal Schleuse ... zum Alten Friedhof“ (S. 25).**

Das wird verwirklicht durch den igs-Weg vom Anleger, Brücke Veringkanal-Schleuse bis zum Mengepark. Die Brücke über den Veringkanal beim

Krankenhaus wurde wieder errichtet, ein Weg zur Schleuse etc. geschaffen, und die Schleuse ist wieder voll funktionsfähig.

**„Fährhaltestelle Fährstieg“ ... Diskothek, Musikübungsräume, Ateliers, Gastronomie...“ (S. 25f.).**

Planungen für einen Anleger bestehen, derzeit aber wohl eher nahe der Ernst August Schleuse. Wünschenswert wäre die Sicherung der alten Gewerbebauten am Fährstieg, auch für nicht-gewerbliche Nutzungen (Ateliers etc.). Dass alte Gewerbeimmobilien mit relativ wenig Aufwand zu attraktiven Kultur- und Kommunikationsorten werden können, zeigt die rasche Etablierung von der Soulkitchen Halle in der Industriestraße 101.

#### **DER VERINGKANAL: NICHT NUR EIN SANIERUNGSFALL**

**„Im Einklang mit der bisherigen gewerblichen Nutzung sollte ein Entwicklungsplan erstellt werden, der die höherwertige Nutzung des Veringkanals zum Ziel hat: ... Wohnbebauung mit Einzel-, Doppel- und Stadthäusern ... , wobei nichtstörendes Gewerbe weiter ansässig sein kann. ‚Wohnen am Wasser‘ wird so hier möglich“ (S. 26).**

Aktuell ist ein Flächentausch unter den Betrieben im Gespräch. Höherwertige Entwicklung an der Westseite ist als Entwicklungsziel im Sanierungsplan festgeschrieben. Allerdings kein Wohnen, weil zu nahe am Industriegebiet (24h Logistik). Der Erhalt des Unternehmens (Hellmann) an diesem Standort ist auch aus Wirtschafts- und Arbeitsplatzpolitischer Sicht anzustreben.

**„Am östlichen Ufer (des Veringkanals) zieht sich bereits ein Fuss- und Radweg entlang und bietet der Bevölkerung einen Wasserzugang“ (S. 26).**

Dies wurde im Rahmen von b-sure & Stadtbau West verwirklicht: Sanitaspark, Ausdünnung von wucherndem Ufergestrüpp, Steg, Bänke,... Sicherung des Interkulturellen Gartens am Standort des ehem. Deichverteidigungslagers.

**„Einem gastronomischen Betrieb sollte die Möglichkeit geboten werden, sich dort anzusiedeln“ (S. 26).**

Im Rahmen des Projektes „Veringhof Nord“ wird über Gastronomie an diesem Standort nachgedacht.

**„Eine Verlagerung der Ölmühle Carroux, die durch starke Geruchsemissionen die benachbarten Wohngebiete belastet und ein nicht mehr zu akzeptierendes Sicherheitsrisiko darstellt, ist zwingend notwendig“ (S. 26).**

Hier sieht man die Grenzen: rechtlich ordnungsgemäß geführte Unternehmen kann man nicht so einfach verlagern. Dennoch bleibt das Thema auf der Tagesordnung, und die Anstrengungen, die Geruchsbelastung weiter zu reduzieren, sollten verstärkt vorangetrieben werden, notfalls auch mit öffentlichen Zuschüssen.

Auch die Ansiedlung eines Containerlagerbetriebes in der Nähe des Krankenhauses ist indiskutabel. Mittelfristig ist eine Rückabwicklung dieses Geschäftes anzustreben.

#### **NEUE MITTE WILHELMSBURG: MEHR ALS NUR EIN PARK**

Wir konstatieren: **„Wilhelmsburg fehlt eine lebendige Mitte mit hoher Attraktivität für Erholung, Freizeit und Kommunikation. Einzelne Einrichtungen bilden bereits den Kern der möglichen Mitte (Rathaus, Bürgerhaus, Schulzentrum, Park)“ (S. 28).**

Dieser Missstand wurde von städtischer Seite erkannt und zu dem wichtigsten städtebaulichen Projekt der IBA erkorren. Zusammen mit der igs entstand ein schlüssige Nutzungs- und Freiraumkonzept: Der Fähranleger am Bürgerhaus, Neubau der BSU samt Stadtmodell, die Kletterhalle, das neue Schwimmbad, der Kanurundkurs, der igs Park im Allgemeinen, Gastronomie im Alten Wasserwerk ... und die in vielerlei Hinsicht innovativen Bauvorhaben der IBA (Water Houses, Hybrid Houses, Smart Price / Material Houses, ...), studentischer Wohnraum, Hostel, ... viel mehr kann man sich kaum wünschen.

Die Neue Mitte ist auf einem guten Weg, ein neues Quartier auf der Elbinsel zu werden, das eine wichtige Binfunktion zwischen dem Reiherstiegviertel und Kirchdorf wahrnimmt und wohnortnahe Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten bietet. Wichtig sind natürlich gute Nachnutzungskonzepte für die igs Hallen, wobei die anvisierte Nutzung als Basketball-Zentrum äußerst attraktiv erscheint. Wünschenswert wäre, dass die Pläne des Bürgerhauses Wilhelmsburg, den Bereich Musik und Kunst umfangreich auszubauen, umgesetzt werden können.



## VERLEGUNG REICHSSSTRASSE: NEUER SIEDLUNGSRAUM IN ZENTRALER LAGE

*„Die Wilhelmsburger Reichsstraße in ihrer jetzigen Lage verhindert seit Jahrzehnten eine hochwertige Entwicklung in der Mitte von Wilhelmsburg. Ihre Verlegung an die Bahntrasse ist zwingend. Die freiwerdenden Flächen sind wertvoll und können zunächst der IGA 2013 dienen und später zu attraktivem ‚Wohnen im Grünen‘ entwickelt werden“ (S. 34).*

Das Statement der AG fand Eingang in die allgemeine Bewertung der Situation und Projektion einer anzustrebenden Zukunft:

*„Schon in Vorbereitung auf die IGA wird auch die Wilhelmsburger Reichsstraße an die Westseite der Bahntrasse verschwenkt und mit Lärmschutz versehen. Das schafft Platz für über 1000 hochwertige Wohnungen, attraktive Gewerbeflächen und völlig neue Gestaltungsmöglichkeiten der Wilhelmsburger Mitte“ (S.10).*

Dieser gemeinsame Wunsch der Akteure aus der Zukunftskonferenz scheint nunmehr greifbar nahe zu sein. Bedenken hierzu wurden damals nicht geäußert. Einzig die BSU war nicht angetan, da die etwaigen Kosten ihnen zu hoch erschienen. In unserer AG interessierten wir uns speziell für die möglichen städtebaulichen Optionen, die eine verlegte Reichsstraße eröffnen. Uns interessierte das Gemeinwohl.

*„Im nördlichen Bereich kann endlich die Entwicklung eines neuen Wohngebietes mit hohem Wasseranteil in Angriff genommen werden: zwischen Jaffe-David-Kanal und Aßmannkanal, ergänzt durch weitere neue Wasserläufe werden attraktive Lagen am Wasser entstehen (vgl. Diplomarbeit Andresen / Adamietz)“ (S. 29).*

Dies kann perspektivisch nun endlich in Angriff genommen werden. Zeithorizont 2020, denkbare Ziel: > 1000 neue Wohnungen

Planung und Flächenfreimachung bedürfen bestimmt vieler Jahre, doch müssen endlich klare Aussage über die Verlagerung des Containerlagers am Ende der Jaffestraße getroffen werden. Dieser Betrieb ist an diesem Ort absolut indiskutabel. An der Jaffestraße ist mit dem Puhsthorf eine gute Keimzelle entstanden, Wohnen und Arbeiten miteinander zu verbinden. Ein schönes Beispiel, wie denkmalgeschützte Indus-

triegebäude energetisch optimiert und für neue Wohnnutzungen umgewidmet werden können.

Für das Gebiet südlich der Mengestraße / Neuenfelder Straße, also dem eigentlichen IGA-Gelände, befanden wir: *„Die Planungen zur Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) 2013 werden einhellig begrüßt. Zahlreiche neue Entwicklungsoptionen werden erkannt, die dazu beitragen können, Wilhelmsburg langfristig als attraktiven Standort zu sichern“ (S. 29).*

Die Behauptung gilt weiterhin.

*„Das freiwerdende Gelände der dann ehemaligen Reichsstraße kann für die IGA genutzt werden und steht später für einen familienfreundlichen Wohnungsbau zur Verfügung. Dann können hier ähnlich wie in den Gebieten nördlich der Kornweide und östlich der Georg-Wilhelm-Straße sowie beidseitig des Haulander Weges, Wohngebiete für Einfamilien- und Doppelhäuser in nicht festgelegter räumlicher Tiefe entstehen. Dies geht einher mit einer Aufwertung der Rathauswettern, die attraktiver zu gestalten (Wege, Brücken) und einer Freizeitnutzung zu öffnen ist (z.B. paddeln)“ (S. 30).*

Die Neubebauung entlang des Hauländer Weg ist ein anvisiertes IBA-Projekt. Der Bau der Neuen Hamburger Terrassenhäuser ist ebenfalls sehr zu begrüßen.

## GEORGSWERDER & DOVE ELBE

*„Deponie Georgswerder: Mittelfristig kann der Georgswerder Müllberg, die ‚Wilhelmsburger Höhe‘, mit seiner von dort möglichen Fernsicht zu einer besonderen Attraktion mit hohem Freizeitwert werden. ... Das Informationszentrum zur Aufklärung über Deponiegeschichte und Sanierungstechnik sollte ausgebaut werden“ (S. 30).*

Die Fokussierung auf das Energiethema ist nicht schlecht, doch soll weiterhin Wert auf Zugänglichkeit gelegt werden, wie die IBA es mit einer Aussichtsplattform realisieren will. Die ersten sportlichen Events zeigen, dass dieser Ort vielseitig nutzbar ist. Auch das anvisierte Informationszentrum zur Geschichte der Deponie spiegelt den Wunsch der Zuko wider.

*„Die Landschaftsachse Dove-Elbe sollte aufgewertet und dabei auch das Umfeld mit einbezogen werden. Themenfelder für die Entwicklung sind: u.a. ‚Erholung‘*

*und ‚Naturerlebnisraum‘“ (S. 30).* Bislang wurde verhindert, dass eine Bebauung in Ufernähe erfolgt. Weiter so! Es wurden Grundstücke, die direkt ans Wasser grenzen und bebaut waren, von der Stadt aufgekauft, entsiegelt und zu öffentlicher Grünfläche umgewidmet. Die Schaffung des multi-purpose way / Freizeitrundkurs bedient den Wunsch, ein zusammenhängendes Wegenetz für nicht-motorisierte Fortbewegung auch entlang der Doven Elbe zu errichten. Es erscheint aber geboten, am nördlichen Ufer auf asphaltierte Wege zu verzichten, und dadurch schnelles Fahrradfahren oder Skaten auf Wege und Straßen in Georgswerder zu konzentrieren.

## DER GRÜNE OSTEN: NOCH IN GEFAHR ODER FAST GESICHERT?

*„Spülfeld Obergeorgswerder: Eine gewerbliche Nutzung des Spülfeldes wird mit großer Mehrheit abgelehnt“ (S. 31).*

Hier wurden leider, bevor die IBA an den Start ging, durch die Politik Tatsachen geschaffen. Auch muss festgestellt werden, dass z.B. nachträglich nicht durchgesetzt werden konnte, die Hallenflächen als Ort für Photovoltaik Bürgerkraftwerke zu sichern.

*„Nach Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung kann die Anpflanzung eines Waldes geboten sein. Zusammen mit den nahe gelegenen Naturschutzgebieten Rhee und Kreetsand könnte so ein wirksamer Puffer zu der nördlich gelegenen stark Schadstoffe emittierenden Norddeutschen Affinerie gebildet werden“ (S. 31).*

Ein weitreichender Waldstreifen ist als Schutz weiterhin wichtig, ein Wall nur der erste Schritt. Die Einbeziehung des Streifens in ein Biotopverbundsystem ist anzustreben.

*„Goetjensort – Stillhorn – Moorwerder: Die historisch gewachsene und wertvolle Kulturlandschaft im Wilhelmsburger Osten muß erhalten bleiben. ... Im gesamten Bereich – auch im Elbvorland – verbietet sich jede Gewerbe- und Industrieansiedlung von selbst“ (S. 31).*

Die Verkehrsführung zum Industriegebiet Obergeorgswerder über die Peute und die Verhinderung von LKW Verkehr durch den Wilhelmsburger Osten, ist zwingend beizubehalten und zu überwatchen. Das Verbot von weiteren Gewerbe- und Industrie Flächen im Osten wird begrüßt.

**„Die weitgehend noch vorhandene Vielfaltigkeit der Landwirtschaft hat ihren besonderen Reiz für erholungssuchende Wilhelmsburger und Gäste der Insel“ (S. 31).**

Letztlich wird die landwirtschaftliche Nutzung, insb. Sonderkulturen (Salate, Blumen etc.) sich über den Markt regeln. Dann stellt sich die Frage: wer erhält die typische Kulturlandschaft. Ziel soll sein, Landwirtschaft und Gartenbau zu erhalten, um die typische Kulturlandschaft und das dörfliche Milieu zu sichern. Beetgräben durch standortgemäße Landbewirtschaftung zu erhalten ist weiterhin Gebot der Stunde. Die Erfolge des BUND bei der Wiedervernäsung von Arealen entlang des Deiches von 1333 zeigen, dass eine Renaturierung möglich ist. Weiter so!

**„Diese Kulturlandschaft im Osten der Elbinsel dient in zunehmendem Maße der Freizeit und Erholung – nicht nur von Wilhelmsburger Bürgern. Die Entwicklung in Richtung eines intensiv genutzten ‚Freizeitparks‘ muß jedoch unbedingt vermieden werden.“ (S. 32).**

Letztlich geht es um die Verwebung vieler Ziele: Landwirtschaft, Freizeit und Naturschutz. Daher ist das Konzept zum Naturschutzgebiet Auenlandschaft Norderelbe weiterhin reizvoll, und die Zeit scheint gekommen, es mit Akteuren umzusetzen, die man bislang nicht auf dem Plan hatte: HPA. Die von HPA angestrebte Neugestaltung der Tidellandschaft Spadenlander Busch / Kreetsand als Retentionsraum sowie die Erlebbarkeit, wie das studio urbane landschaften dies in der von HPA beauftragten Studie darstellt, ist genau das, was wir wollten. Stetige Deicherhöhungen sind kein langfristig taugliches Mittel, anstehenden Risiken zu begegnen.

**„Ein Wiederaufbau der durch Brand-schaden stark in Mitleidenschaft gezogenen Wasserburg wird sehr begrüßt. Eine Nutzung, die im Einklang mit der exponierten Lage steht und zugleich einen neuen Anlaufpunkt im Wilhelmsburger Osten darstellt, wird befürwortet“ (S. 31).**

Bedauerlicherweise wurde die Wasserburg abgeräumt und der Zugang in das Gebiet gleichzeitig unterbunden, um das Areal sich ungestört entwickeln zu lassen und es als archäologisches Bodendenkmal zu sichern. Der Standort des Tideaueninformationszentrum in der ehem. Stackmeisterei nahe der Bunthäuser Spitze ist eine bessere Alternative. Das Zentrum, mit viel Liebe

und Engagement aufgebaut, ist ein Ort für Umweltbildung für Schulkinder und für Erwachsene. Der göp (Gesellschaft für ökologische Planung) sei an dieser Stelle Dank für das Engagement und den Betrieb des Infozentrums ausgesprochen. - Weiterhin mangelt es an einer verlässlichen Querungsmöglichkeit über die Norderelbe. Warum dies bislang (ob abgehängt an der bestehender Autobahnbrücke oder Neubau) noch nicht intensiv geprüft wurde, bleibt die Frage. Eine temporäre Fährverbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer mit Knotenpunkt Bunthäuser Spitze (Vier- und Marschlande / Moorwerder / Bullenhausen), wäre, zumindestens in den Sommermonaten, ein Anfang.

Die touristische Weiterentwicklung der Elbinsel würde durch die Anbindung an den Elbe-Radwanderweg einen immensen Schub erfahren. Dies ist im Sinne Vieler, und IBA & igs sollten das in der verbleibenden Zeit berücksichtigen.

**KIRCHDORF: SCHLANK, HOCH, BREIT, GRÜN**

**„Kirchdorf Süd: Vorgeschlagen wird eine städtebauliche Neubetrachtung der Großwohnsiedlung und ihres Umfeldes unter Beteiligung der Anwohner und erfahrener Architekten. Auch sind die positiven Entwicklungen der letzten Jahre (Pfortnerlogen,...) weiter zu verfolgen. Eine Vermehrung von Kommunikationsräumen und kulturellen Angeboten ist erstrebenswert“ (S. 33).** In den vergangenen zehn Jahren und länger entstand ein Netz aus sozialen und kulturellen Einrichtungen, getragen von Akteuren und der Bevölkerung im Quartier, die vielschichtig und fantasievoll die Lebensqualität nachhaltig verbesserten. Ob Kinderbauernhof, Freizeithaus, Verikom, Seute Deerns, Tausend Steine, Laurenz-Jansen Haus, zahlreiche private Initiativen und das Engagement der Schulen ... alle sind wichtig. Leider fallen gute Ansätze und Projekte immer wieder der Unstetigkeit der Förderpraxis durch die Bundesanstalt für Arbeit, dem Senat, ... zum Opfer.

**„Es liegen Pläne vor, die Raststätte Stillhorn nach Meckelfeld zu verlagern“ (S.33).**

Von modernen Wohnmobilstellplätzen bis hin zu Vermarktungszentrum regionaler Produkte konnten wir uns vieles vorstellen. Die aktuelle Planungsunsicherheit ist inakzeptabel. Ziel muss sein: Keine weiteren LKW Stellflächen, Lärm-

schutz insb. bei Kühlcontainern. Diese und andere Ideen gilt es im Rahmen der Umzugspläne weiter zu verfolgen.

**„Es bestehen Überlegungen, Flächen als Bauland auszuweisen, die die historische Beetgrabenstruktur zeigen, ökologisch wertvoll und stark erhaltenswürdig sind. Im Rahmen der Zukunftskonferenz einigte sich die AG, für Kirchdorf Mitte-Nord eine Wohnbebauung vorerst abzulehnen und den Erhalt der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung zu befürworten“ (S 33).**

Eine von der IBA intendierte Bebauung wurde aufgrund der massiven Bedenken von Seiten des Naturschutzes und Einwänden von Anliegern im Rahmen eines aufwendigen öffentlichen Verfahrens verworfen. Hier zeigte sich, das IBA Projekte nicht mit aller Macht realisiert werden, sondern stets einem Abwägungsprozeß unterliegen.

Doch: neue Flächen für Wohnraum müssen erschlossen werden, um der inselinternen Nachfrage, der Schaffung eines langfristig tragfähigen Alters-Mixes, als auch des Zuzugs von außen zu entsprechen. Als wenig sensibles Gebiet bleibt daher mittelfristig die mittlere Achse Wilhelmsburg, also beidseits der zu verlagernden Reichsstraße.

## **ALLGEMEIN WOHNEN**

**„Attraktive und bezahlbare Wohn- und Arbeitsumgebungen wirken anziehend auf zahlreiche verschiedene Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichen Lebensstilen. Eine Durchmischung der aktuellen Bevölkerungsstruktur wird von vielen Seiten angemahnt, damit zugleich weitere Probleme einer Lösung zugeführt werden können. Dazu zählt insbesondere die Aufwertung des künftig bedeutendsten Produktionsfaktors, des wissenden, gut ausgebildeten Menschen. Hierzu ist das Bildungsniveau und die Bildungsqualität zu heben. Dies muß in Wilhelmsburg mit aller Kraft geschehen – und nutzt gleichzeitig der Attraktivität des neuen Wohnstandortes. Attraktiver Wohnraum und exzellente Bildung ergänzen und befördern sich somit gegenseitig“ (S.35).**

Dieser Zusammenhang gilt weiterhin. Mit dem Bildungszentrum „Tor zur Welt“ und dem Medienzentrum Kirchdorf geht die IBA auf diese Gedanken ein.

## ALLGEMEIN LOGISTIK

*„Logistik in einer sich dynamisierenden und globalisierenden Wirtschaft wird eine der Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte sein. Hamburg ist auf dem Weg, sich als nationale und internationale Güterdrehscheibe fest zu etablieren. Entlang der Wertschöpfungskette Logistik entstehen lukrative Bereiche. ... Will Hamburg sich als Logistikdienstleister etablieren, müssen Ausbildungs- und Forschungskapazitäten in diesem Sektor geschaffen werden. Aufgrund seiner Lage bietet sich hierfür Wilhelmsburg an. Die Ansiedlung eines Logistikkompetenz und Bildungszentrums wäre ein erster Schritt, weitere Entwicklungen zu initialisieren (Gewerbeneuansiedlungen, hochwertige Ausbildungsstellen) (S. 35).*

Dies gilt weiterhin uneingeschränkt.

## ALLGEMEIN WASSER:

*Wilhelmsburg ist eine „Wasserstadt“ (S. 19):*

Diese Bezeichnung hat die igs aufgegriffen. Mit dem Ausbau der Rathauswettern und der Errichtung eines Kanurundkurses zielt sie in diese Richtung. Weitere durchgeführte oder eingeleitete Maßnahmen: Fähranleger mit Biergarten am Ernst-August Kanal und Neubau der Schleuse, Sanierung Veringkanalschleuse, Tidepark Kreetzand, Maritim Cycle Line, ... Noch zu erfüllen: Sanierung Veringkanal.

*„Die Verbindungen zwischen der Hamburger Innenstadt, dem Grasbrook und Wilhelmsburg sollen verbessert werden, um Wilhelmsburg stärker an die innere Stadt anzubinden. Dazu kann u.a. die vorhandene gute Wasserlage Wilhelmsburgs zu einer Fährverbindung genutzt und der Hafen besser für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden (vgl. Anhang: Niemann S. 201).“*

Die privat organisierte Maritime Cycle Line als auch die temporären Angebote im Rahmen von Veranstaltungen zeigen, dass dies funktioniert. Wünschenswert wäre allerdings die Einbindung in das Hadag-Netz.

*„Wasser ist das Element in Hamburg, welches zunehmend Wertschätzung erfährt. Die Planungen der Hafencity belegen dies. Es ist der Wilhelmsburger Bevölkerung nicht vermittelbar, warum mit einem immensen Aufwand am Nordufer der Norderelbe Wasserzugangs-*

*möglichkeiten geschaffen werden und dies auf Wilhelmsburg nicht möglich sein sollte.“ (S.36)*

Dies gilt weiterhin uneingeschränkt. Dass sich das Institut für Klimafolgen-Engineering der TU Hamburg-Harburg mit Hilfe von H.C.Hagemann auf Wilhelmsburg ansiedelte und neue Konzepte im Umgang mit etwaigen Flutszenarien erarbeitet, ist sehr zu begrüßen. Wünschenswert ist, dass deren Erkenntnisse Eingang in die langfristige Stadtplanung finden.

## ALLGEMEIN FLÄCHE

*„Altlasten sind vielfach noch nicht saniert. Die Sanierung ist jedoch Grundbedingung, um Entwicklungsflächen zu erhalten“ (S. 34)*

Sanierungen erfolgen derzeit oftmals nur im Zuge von Bauvorhaben. Dies ist verständlich, doch muss weiterhin danach gestrebt werden, die Elbinseln insgesamt von Altlasten zu befreien (Ausnahme Georgswerder Höhe).

## FAZIT

Es wurde gewünscht, einen starken Verbündeten bei der Verbesserung der Wohn-, Lebens-, Arbeits- und Bildungsaspekten an der Seite zu haben. IBA & igs sind diese engagierten Akteure. Danke.

## Unsere konkreten Wünsche bis 2013:

- ▶ Sanierung von Altlasten auf Brachen statt Versiegelung,
- ▶ Einleitung Planung Kleiner Grasbrook,
- ▶ Zeitplan f. Ausbaggerung Spreehafen,
- ▶ mehr Engagement beim Verkehrskonzept Süderelbe,
- ▶ Forcierung der Planung für eine Fuß- und Radwegebrücke über die Norderelbe gen Osten,
- ▶ nachhaltiges Flächennutzungskonzept,
- ▶ intensives Einsetzen, dass die Reichsstraße verlegt wird,
- ▶ Sicherung der bei Verlegung freierwerdenden Fläche, so dass dort keine Containerlager etc entstehen.
- ▶ Sanierungskonzept Veringkanal und benachbarter Flächen.
- ▶ Querung der Norderelbe für Radfahrer und Fußgänger an der Autobahnbrücke



# BEWERTUNG DES ERREICHTEN UND KÜNFTIGE AUFGABEN – EINE AUSWAHL

Oktober 2010 / Mathias Lintl & Lisa Zahn



## ERFOLGREICH DURCHGEFÜHRT BZW. IN REALISIERUNG

1. Sicherung Vedder Wasserkreuz
2. Entwicklung 52er Schuppen (Hafenmuseum etc.)
3. Rundweg Spreehafen
4. Öffnung Zollzaun
5. Ernst-August Schleuse / Anleger
6. Weg entlang Veringkanal / Sanierungsgebiet Reiherstiegviertel
7. Sicherung Landschaftsachse Dove Elbe
8. Entwicklung Reiherstieg-Knie / Sicherung Dockville Gelände inkl. Festival
9. Erhalt funktionsfähige Veringkanal-Schleuse
10. Schiffbarer Wasserweg zum Bürgerhaus / Rathaus
11. Neubauten in der Mitte (BSU, Wohnen, Gewerbe)
12. IGS Park: Neubau Schwimmbad, Ausstellungs- bzw. Basketballhalle, Kletterhalle, Gastronomie im Alten Wasserwerk etc.
13. Attraktive Bebauung am Park (Hamburger Terrassen, Georg-Wilhelm Höfe)
14. Neugestaltung Bahnhof / Berta-Kröger Platz
15. Investitionen in Bildung & Sozialen, u.a. Tor zur Welt Schule, Sprach- und Bewegungszentrum, Medienzentrum, HdJ Kirchdorf, Familienzentrum Kirchdorf-Süd,...
16. Nichtbebauung Kirchdorfer Wiesen
17. Rückdeichungsgebiet Kreetsand und eventuell Retentionsraum
18. Ausgleichsmaßnahmen der IGS / ökologische Aufwertung
19. Tideelbauen Informationszentrum der GÖP
20. Energieberg Georgswerder mit Informationszentrum und Aussichtspunkt



## NOCH UNENTSCIEDEN / ENGAGEMENT NOTWENDIG

1. Laufende Diskussion Nutzung Kleiner Grasbrook (Lehre & Forschung, Wohnen,...)
2. Ausbaggerung des Spreehafens, Sicherung der Nutzervielfalt, HPA Gebührenordnung fraglich
3. Noch ausstehende Entscheidung, das endlich die Reichsstraße verlegt wird
4. Noch keine Festlegung für optimaler, attraktiver Lärmschutz
5. Wenig konkrete, ganzheitliche Planungen für Gebiet östlich des Veringkanals
6. Noch zu entscheiden: Wohnen am Hauländer Weg
7. Stockende Planung Raststätte Stillhorn
8. Langfristig, tragfähiger Konsens zwischen Landwirtschaft und Naturschutz
9. Mehr Engagement Verkehrskonzept Süderelbe
10. CO2-neutrales Wilhelmsburg



## VERGEBENE CHANCEN, MÄNGEL ODER FEHLER

1. Verkehrsführung Zoll / Autobahn, Abriss Alter Ballsaal und Gestaltung Elbufer
2. Keine Elb-Querung für Fußgänger und Radfahrer
3. Gewerbliche Nutzung Spülfeld Obergeorgswerder
4. Kein Weg entlang der Wasserkante
5. Keine Verlagerung Containerlager Jaffestraße
6. Kein Sanierungskonzept Veringkanal
7. Kein Sanierungskonzept DEA Gelände
8. Keine Verlagerung Nordische Oelwerke
9. Zusätzliches Containerlager nah am Krankenhaus
10. Unzureichende Integration von Kirchdorf Süd



Mathias Löffel / 2010





ARENA 1B: Verkehr

## WILHELMSBURG 21

WIRD DIE ELBINSEL AUTOBAHNKNOTENPUNKT ODER  
HAMBURGS UMWELT-HAUPT-STADTTEIL?

MICHAEL ROTHSCHUH

Die Zukunftskonferenz 2001/2002 war Teil der Protestgeschichte der Wilhelmsburger Bürgerbewegung gegen die Autobahnpläne der Senate aller politischen Couleure und zugleich quasi die Bewerbung Wilhelmsburgs um den Titel als Hamburgs Umwelt-Haupt-Stadtteil. Lange vor European Green Capital wurde hier die städtebauliche Entwicklung zu mehr lebenswertem Wohnen auf dieser innenstadtnahen Elbinsel gefordert, verbunden mit einer Verkehrswende zur Nachhaltigkeit: Vermeidung, Verlagerung sowie stadt-, umwelt- und klimaverträgliche Gestaltung von Güter- und Personenverkehr.

Die Zukunftskonferenz war kein Rat der Weisen, ihre Vorschläge kein Rezeptblock, von dem die Politik sich jeden beliebigen Mix zusammen stellen könn-

te. Es ging um Angebote für die Diskussion, bei der sich nach Wilhelmsburger Tradition viele Menschen in Bürgerversammlungen, bei Demonstrationen und Feiern einmischen: kontrovers und konstruktiv, politisch und fröhlich, voller Ärger und Begeisterung.

In diesen Wochen werden konkrete Entscheidungen zu den vielen Millionen Euro schweren Autobahnprojekten Hafenquerspange und Wilhelmsburger Reichsstraße getroffen, die das Bild Wilhelmsburgs für das ganze 21. Jahrhundert prägen werden.

Die Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburger werden es sich nicht gefallen lassen, dass Senat, IBA, igs, Handelskammer und andere von außen ihre Zukunft bestimmen. Sondern sie werden kraftvoll mitmischen. Und da wo sie mitmischen, gibt es bekanntlich gute Lösungen.

Grundlage des Textes:  
Ergebnisse der AG 2 „Verkehr“  
aus dem Weissbuch



## HAFENQUERSPANGE – 71 JAHRE PLANUNG, 31 JAHRE PROTEST

**1939**

Geplant wird ein Hamburger Autobahnring. In Schulatlanten wird die geplante Autobahn durch Wilhelmsburg 1943 eingezeichnet.

**1974**

Die Köhlbrandbrücke verbindet den östlichen Hafen mit der A7 und dem neuen Elbtunnel. Sie ist eine Stadtstraße, wird aber als Autobahnzubringer vom Bund mit finanziert.

**1979**

In den 70er Jahren scheitern die Stadt-autobahnpläne nördlich der Elbe (Alsterquerspange, Stadtautobahnen durch St.Georg, Ottensen, am zugeschütteten Isebekkanal u.v.m.) am Widerstand der Hamburger Bürgerinnen und Bürger. Als Ersatz dafür soll nach dem Generalverkehrsplan eine „Hafen-Autobahn“ durch Wilhelmsburg zusammen mit einem Tunnel vom Baumwall zum Spreehafen entstehen.

**1984**

teilt Bürgermeister von Dohnanyi auf einer von protestierenden Wilhelmsburgern einberufenen Bürgerversammlung das Ende der Pläne für eine Hafenquerspange mit.

**1992**

gelangt die HQS in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans, aus dem sie 2003 aufgrund des niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses wieder zurück gestuft wird in den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“. Das Planungsrecht wird fortan mit vielen Mio. Hamburger Steuermitteln ausgeübt.

**1998 bis 2005**

wird die Linienbestimmung durchgeführt. Die Südtrasse wird als ökologisch, städtebaulich und verkehrlich schlechteste Trasse bewertet.

**2005**

plant die CDU-Regierung ein Public-Private-Partnership-Projekt nach dem Vorbild des Lübecker Herrentunnels. Eine „Machbarkeitsstudie“ zeigt: Die Maut wäre den Fahrern zu teuer, lieber würden sie andere Strecken nutzen.

**2007**

Auf einem „Labor Hafen-Logistik-Stadt“ der IBA Hamburg werden erstmals Alternativen zu Autobahnplänen diskutiert.

**2008**

Im Januar wird das Scheitern der Planungen einer Nordtrasse bekannt gegeben: Kosten über 1 Mrd. Euro, mangelnde Verträglichkeit mit dem „Sprung über die Elbe“. Die IBA schlägt eine West-Diagonale vor, die die Wilhelmsburger Reichsstraße überflüssig machen könnte. Die neue Koalition von CDU und GAL sieht im April „Lösungen für zwei Ost/West-Straßenverbindungen“ vor. Die GAL will die Südtrasse als Autobahn. Die DEGES wird mit einer darauf gerichteten Studie beauftragt.

**2009**

Senatorin Hajduk stellt im März ausgewählten Pressevertretern eine von der DEGES erarbeitete Südtrasse vor. Diese Pläne führen im April zur ersten Großdemonstration mit 1000 Teilnehmern, im Herbst folgt eine weitere mit 2000 Menschen.

Es gibt Informations- und Diskussionsveranstaltungen zu den Plänen. Vom Juni bis November soll eine „Kernarbeitsgruppe“ von Behördenvertretern und Bewohnern Alternativen und Kom-

promisse ausloten. Die Senatorin nimmt nur an der Eröffnungssitzung teil, ein Ergebnis gibt es nicht.

Bei einem Scoping-Termin äußern sich IBA Hamburg und igs 2013 kritisch zur Hafenquerspange, aber veröffentlichen ihre Stellungnahme nicht.

**2010**

Im Februar stimmt die Hamburgische Bürgerschaft dem Antrag auf eine neue Linienbestimmung auf der Südtrasse zu: Die Autobahn soll als Verlängerung der künftigen Stader A26 durch Moorburg, Bostelbek und Wilhelmsburg zur A1 in Stillhorn führen. Seit dem 18. Oktober liegt der Linienbestimmungsantrag im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auszugsweise zur Einsicht aus.

**2011**

will die Behörde mit einem Planfeststellungsverfahren beginnen, das Hamburg zahlt.

**2015**

gilt ein neuer Bundesverkehrswegeplan. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird wohl weiter sinken: Es steht fest, dass eine Hafenquerspange für die Hamburger Innenstadt überhaupt keine Entlastung brächte. Der Masterplan Straße der HPA macht zudem deutlich, dass sie auch für den Hafenverkehr überflüssig ist. Geht es vernünftig zu, so wird die Autobahn auch in den nächsten 70 Jahren nicht gebaut.

*Ab 1998 wird die Linienbestimmung durchgeführt. Die Alternativen sind, wie auch 12 Jahre später, „Nordtrassen“, „Südtrassen“ sowie eine Diagonale Ost mit einer verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße und eine Diagonale West.*



## WILHELMSBURGER REICHSTRASSE NACH DEM SCHEITERN DER BEHÖRDENPLÄNE

Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist ein Ärgernis, weil sie als Schnellstraße vor allem mit lautem Durchfahrtverkehr den Stadtteil durchschneidet, parallel zu der 2 km weiter östlich gelegenen Autobahn A1. Seit 2000 gab es eine Diskussion zu einem möglichen Verzicht auf die Straße und ihrem Rückbau. Die Verlegung an die Bahn mit einem gemeinsamen Lärmschutz erschien vielen als das geringere Übel gegenüber der gegenwärtigen Situation und wurde als Vorschlag in das Weissbuch der Zukunftskonferenz aufgenommen.

Eine neue Chance zeigte Anfang 2008 der Plan des IBA-Chefs Hellweg, mit Hilfe einer Ringlösung für den Verkehr die Reichsstraße im Süden aufzugeben und im Norden zu einem Boulevard umzugestalten. Die Frühlingsbotschaft 2008 der IBA „Boulevard statt Bollwerk“ richtete sich auch gegen eine mögliche Doppeltrasse von Bahn und Straße. Aber sie verflog so schnell wie sie gekommen war, weil die dabei geforderte Autobahn über eine dafür ungeeignete Klappbrücke führen würde.

### „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße noch vor Beginn der igs/IBA 2013“

hieß nun die Parole von Uli Hellweg, der neuen Senatorin Anja Hajduk und des Oberbaudirektors Jörn Walter. Diskussion war nicht erwünscht, erst müsste die Finanzierung beim Bundesverkehrsministerium „in trockene Tücher“ gebracht sein.

Im Herbst 2008 wurde klar: Geplant ist nicht nur eine Verlegung der Bundesstraße, sondern zugleich deren Ausbau zu einer Autobahn mit doppelter Breite und höherer Geschwindigkeit. Der Sturm der Entrüstung brach los, besonders bei den Nachbarn der Eisenbahn, denen nun auch noch eine Autobahn zugemutet werden sollte. Die Senatorin ordnete an, dass die Stadtautobahn die Bezeichnung B 4/75 beibehalten sollte, sie war bereit, den Wilhelmsburgern den Bau „zu erklären“, nach einiger Zeit auch zu einem „Beteiligungsverfahren“. In der für die Auslotung von Alternativen und Kompromissen vorgesehenen Kernarbeitsgruppe erklärte sie den Vorrang der Bundesfinanzierung: „Sollten Bundesmittel zur Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße zur Verfügung gestellt werden, würde sie

die diese trotz des laufenden Verfahrens nutzen wollen“ und nahm an der Kernarbeitsgruppe nicht weiter teil.

So setzte sie sich auch weder mit den Vorschlägen der Kritiker, wie z.B. Lärmschutz und Geschwindigkeitsbegrenzung an der bestehenden Reichsstraße, noch der Befürworter einer Verlegung auseinander, die die Reichsstraße unter dem Ernst-August-Kanal hindurch führen wollten. Denn jegliche Änderungen gegenüber den vorgegebenen Planungen konnten die Finanzierung und die Fertigstellung vor 2013 gefährden.

Fast alle Bürgervertreter in der Kernarbeitsgruppe aber waren sich einig: „Das seitens der BSU/DEGES vorgelegte Konzept für einen Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße zu einer Straße mit Autobahnquerschnitt in einer Lage parallel zur Bahn ist nicht akzeptabel. Zu favorisieren ist eine allmähliche Entwicklung zu einer Stadtstraße anstelle eines Ausbaus zu einer Straße mit Autobahnquerschnitt. Es müssen alternative Pläne für die Zukunft der Wilhelmsburger Reichsstraße entwickelt werden, die Stadtplanung und Verkehrsplanung miteinander verbinden.“

### Der Zeitplan ist gescheitert, der Autobahnbau verliert seine Rechtsgrundlage

Nach dem eng kalkulierten Zeitplan von 2008 hätten die Bauarbeiten im Oktober 2010 beginnen müssen, damit die Straße bis zur Eröffnung der igs/IBA 2013 für den Verkehr freigegeben wird. Bisher aber sind die Pläne noch nicht einmal von der Bürgerschaft beschlossen. Nach dem nun vorgelegten Zeitplan des Senats soll die Autobahn von Anfang 2012 bis März 2013 fertig gestellt werden. Niemand, auch nicht die Sena-

torin, glaubt daran, dass die Autobahn in 15 Monaten gebaut werden kann.

Scheitert aber der Zeitplan, dann wird auch die Finanzierungsvereinbarung Hamburgs mit dem Bund hinfällig, wonach Hamburg sich deshalb mit 10,4 Mio. Euro beteiligen würde, weil es durch die „frühzeitige Fertigstellung“ Lärmschutzmaßnahmen an der bisherigen B4/75 für die igs einsparen würde: Ohne Fertigstellung gibt es keine Einsparung. Ist aber die Finanzierungsvereinbarung hinfällig, so ist auch der Hamburger Finanzierungsanteil nicht mit dem Art. 104a des Grundgesetzes vereinbar, auf das die Senatoren vereidigt sind.

Die Behörde mag jetzt versuchen sich durch zu schlängeln; für die igs/IBA werden provisorische Lärmschutzwände ins Spiel gebracht, die nach der Schau wieder abgerissen werden, oder eine halbjährige Sperrung der Wilhelmsburger Reichsstraße in einer Zeit, in der man Millionen zusätzliche Besucher erwartet.

### Chance zum Neuanfang: integrative Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung für die Elbinsel

Da eine Autobahn-Großbaustelle während der IBA/igs 2013 Chaos schaffen und Besucher abschrecken würde, gibt es keinen Zeitdruck mehr. Jetzt kann man mit einer integrativen Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung beginnen, bei der auch die Rolle und Lage der Wilhelmsburger Reichsstraße geklärt wird.

Heute, am 26. Oktober 2010, ist für die IBA, die igs und den Senat der richtige Zeitpunkt zur Entscheidung für einen Neuanfang der Planung zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, nicht über sie hinweg und nicht gegen sie.



„Autobahnen sind grundsätzlich trennende und mit erheblichen Emissionen verbundene Einschnitte. In städtischen Bereichen stellen sie Barrieren dar, durch die städtische Zusammenhänge und Verbindungen nachhaltig unterbunden oder massiv gestört werden.“

(Bürgerschafts-Drucksache zum A7-Deckel – 19/2471, 3.3.2009)



## DIE ELBINSEL WILHELMSBURG ALS HAMBURGS UMWELT-HAUPT- STADTTEIL

### Nachhaltige Verkehrsgestaltung:

Die S-Bahn erhält einen dichteren Takt und zwei neue Stationen: Bostelbek mit Park&Ride, nah am zukunftsfähigen Moorburg, vielleicht auch Kornweide mit der Nähe zu Kirchdorf Süd.

Die HVV-Fähre 73 legt auch am Ernst-August-Zoll an und verbindet das Reiherstiegviertel mit Hamburg nördlich der Elbe. Am Anleger halten zudem Schiffe der Circle Line und zum Wilhelmsburger Rathaus.

Die Busverbindungen zu den Nachbarstadtteilen werden verbessert, Radfahren auf der Insel wird sicherer und bequemer, man kommt mit dem Rad auch über die Elbe im Osten und Westen.

So wird der motorisierte Individualverkehr verringert.

Im neuen Masterplan (HPA, 2010: Straßenverkehr im Hamburger Hafen) zeigt sich der Hafen in einer neuen Rolle: als guter Nachbar der Stadtteile, an die er mit der Auflösung der Freizone näher

heran rückt. Ausdrücklich in Anlehnung an Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. schlägt er die Herausnahme des LKW-Durchgangsverkehrs aus den Wohnstraßen wie z.B. Harburger Chaussee, Otto-Brenner-Straße und Georg-Wilhelm-Straße und deren Verlagerung auf das „strategische Netz“ des Hafens vor. Möglich wird dies durch elektronisch gestützte Verkehrslenkung und kleinere Maßnahmen an Knotenpunkten. Einer neuen Autobahn bedarf es nicht. Die Übergänge zwischen Hafen und Autobahn werden bereits zwischen HPA und Stadtteilbeirat Veddel beraten. Ein ähnlicher Aushandlungsprozess sollte für den südlichen Übergang Kornweide und/oder Neuländer Straße beginnen. Beim Wegfall des Hafenverkehrs über die Harburger Chaussee gelangt auch die seit 2009 geforderte Zivilisierung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit weniger Durchgangsverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h und der langfristigen Umwandlung zur Stadtstraße in Reichweite.

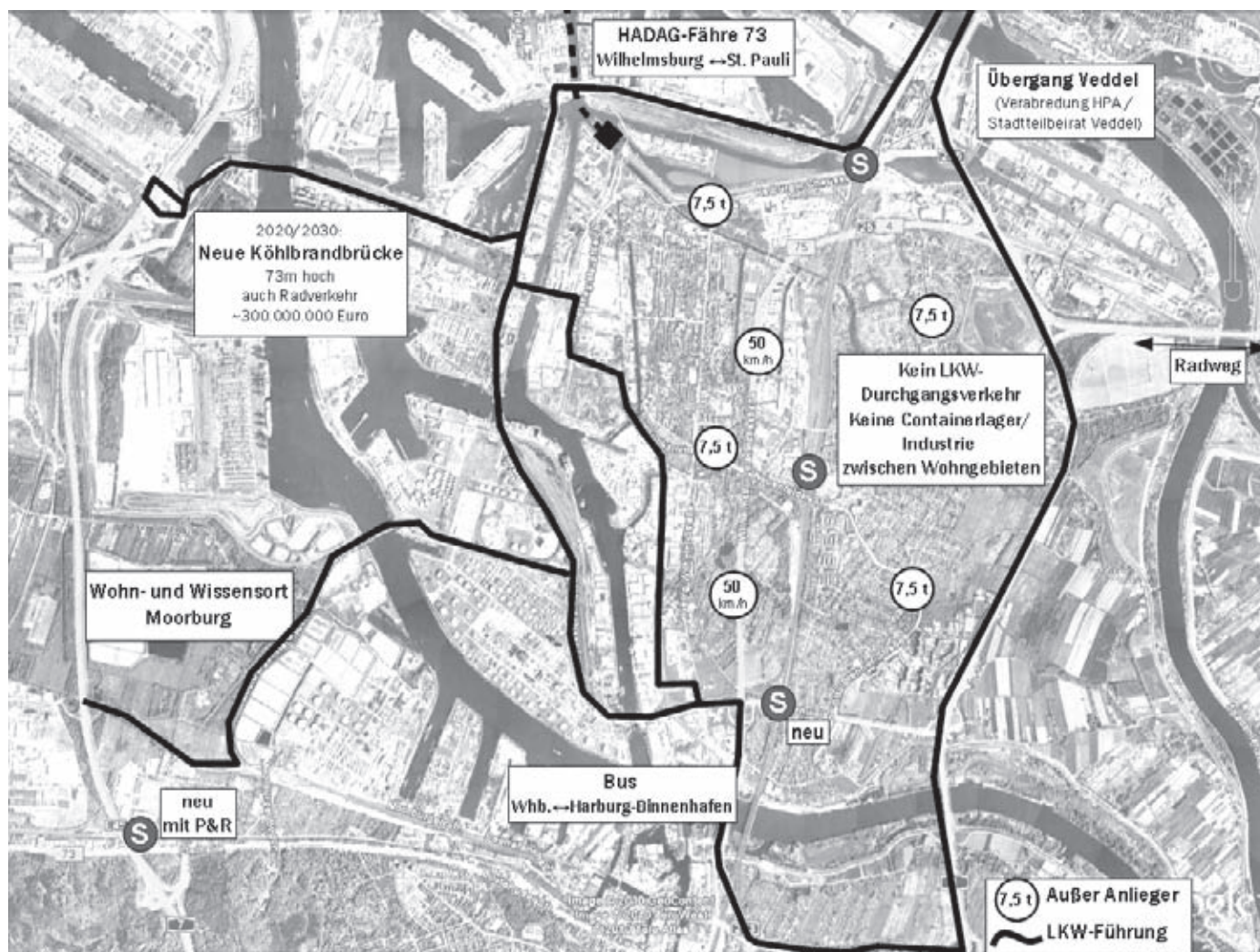
Der HPA-Masterplan macht zudem deutlich: Für den Hafen hat langfristig der Neubau einer höheren Köhlbrand-

brücke absolute Priorität vor dem Bau einer neuen Autobahn. Für die künftige Köhlbrandbrücke als wichtigste Hafen-hinterlandanbindung braucht Hamburg zwischen 2020 und 2030 Geld vom Bund, wofür es bei Finanzierung einer Autobahn-Querspange durch den Bund kaum Chancen gäbe.

### Elbinsel als Modell

Die Elbinsel Wilhelmsburg hat gerade wegen ihrer Verflechtung mit dem Hafen das Potential, Modell einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung zu sein. Voraussetzung ist, dass Hamburg die Elbinsel Wilhelmsburg nicht mehr als „Raum für den Rest“ ansieht und behandelt, sondern als einen lebendigen, vielfältigen Ort des Wohnens, der Freizeit, der Kultur und der Arbeit.

*Nachhaltiger Verkehr auf der Elbinsel*  
Michael Rothschuh, 2010







Wie sollte die Reichsstrasse künftig den Ernst-August-Kanal kreuzen?

ARENA 1B: Verkehr

# WILHELMSBURG IM FADENKREUZ DES VERKEHRS

DIE ERGEBNISSE DER AG VERKEHR

HANS-JÜRGEN MAASS

Mit Ende der ZuKo im März 2002 löste sich unsere AG nicht auf, sondern existierte bis Sommer 2004 als Arbeitsgruppe Verkehr von Zukunft Elbinsel weiter. Wir aßen in dieser Zeit eine Menge Schnittchen und lernten viel.

Unsere wichtigsten Ziele waren:

**1. Verhinderung der Hafenquerspange**  
„Das wichtigste Ergebnis unserer Arbeitsgruppe ist, dass wir die geplante Hafenquerspange ablehnen“, definierte Angad (Anja) Swiderski in ihrer Rede auf der Abschlussveranstaltung der ZuKo das wichtigste Ziel unserer AG.

Die Zeitungen schrieben damals unisono: Ohne Hafenquerspange droht

dem Hafen der Verkehrsinfarkt! Und alle glaubten das. Wir aber wollten sie verhindern. Das teuerste Autobahnteilstück Deutschlands, parallel zur Köhlbrandbrücke, dort 75m hoch, der ganze Rest in 15 Meter Höhe – hoch wie ein 6-stöckiges Haus – und so im Bogen um das gründerzeitliche Reiherstiegviertel herum und dann schnurgerade quer über den Spreehafen. Auf Höhe des Ernst-August-Kanals galt es ein Autobahndreieck zu verhindern; dies auch, weil es die derzeitige Lage der Reichsstrasse zementiert hätte.

Es war ein 500 Mio. Euro-Projekt. Das es zu verhindern galt, zu einer Zeit, als Wilhelmsburg noch „no-go“ war. Um überhaupt erst einmal die Aufmerksam-

Grundlage des Textes:  
Ergebnisse der AG 2 „Verkehr“  
aus dem Weissbuch

keit der Öffentlichkeit auf den geplanten Tatort für das „städtebauliche Jahrhundertverbrechen“ zu lenken, hob der Verein „Zukunft Elbinsel“ zunächst das jährliche „Spreehafenfest“ aus der Taufe. Wir machten begeistert mit. Und wir schwärmten aus, auf der Suche nach Verbündeten und Argumenten.

Das entscheidende Argument lieferte schließlich, da bestand die Gruppe schon gar nicht mehr, eine Studie, die der Industrieverband Hamburg unter seinem damaligen Vorsitzenden Dr. Marnette in Auftrag gegeben hatte. Vereinskollege Prof. Michael Rothschuh hatte sie ertrüffelt. In dieser Studie stand alles drin was wir, was die ganze Stadt wissen musste.

Am 13.11.2007, vor dem Hintergrund des Bürgerschaftswahlkampfes 2008, gelang es, mit der Unterstützung von 700(!) Wilhelmsbürgern, die Spitzenkandidaten der Parteien im Bürgerhaus Wilhelmsburg mit den Fakten zu konfrontieren, dass nicht etwa die Brücke, sondern vielmehr die Kreuzung dahinter die Ursache der Staus ist. Astrid Christen als Moderatorin gelang es, CDU-Fraktionsführer Bernd Reinert zu entlocken, dass er sich um die Angelegenheit kümmern werde.

Es klingt banal, aber daraufhin wurde die Kreuzung in Waltershof im Sommer 2008 umgebaut. Weil damit die Staus schlagartig beseitigt waren, wurde der Plan einer Autobahn im Norden von Wilhelmsburg fallen gelassen. Inzwischen wurden deren Kosten bereits offiziell mit 995 Mio. Euro beziffert, während der Umbau 2 Mio. gekostet hat. Status: **ERLEDIGT**

Betrachtet man die Dinge bei Licht, so hatte die zuständige HPA (bzw. deren Vorläuferorganisation), um den Bau der Hafenquerspanne herbei zu pressen, der Hafenwirtschaft über bald 35 Jahre einen Millionenschaden zugefügt. Und weder die Presse noch die Politik hatte es erkannt. Wir lernten damals: ein politisch-administratives System, das derart grobe Fehlleistungen produziert, hat ein Problem – diplomatisch gesagt: es verfügt über Potential.

So konnte es kaum verwundern, dass schon bald neue Pläne, dieses mal zum Bau einer HQS-Süd, im Koalitionsvertrag von 2008 auftauchten. Dazu 3x Entwarnung: 1. Die GAL, aus deren Reihen der Vorschlag kam, ist dazu inzwischen

auf Distanz gegangen, 2. Die Aufnahme der HQS-Süd in den Bundesverkehrswegeplan wäre frühestens 2015 möglich, 3. Weil aber im BVWP selbst der sog. „vordringliche Bedarf“ unterfinanziert ist, hat die südliche Kopie des nördlichen Originals kaum den Hauch einer Chance.

## 2. LKW-Durchfahrtsverbot

Einvernehmlich wurde von uns auch ein Lkw-Durchfahrtsverbot befürwortet, dass vorsah den Hafenverkehr ringförmig um die Wohnviertel herumzuführen; im Süden über die Kornweide zur A1, im Norden zu den Elbbrücken über den Veddel Damm, die Rampenstraße und die Tunnelstraße.

Dazu sollte auf der Veddel die Tunnelstraße, „mit einem Deckel versehen“ werden, und zwar „in Abstimmung mit der Veddel“ (S. 49). Denn auf der Veddel hielt man den Vorschlag für unzumutbar und das Werk von St. Florians Jüngern. Die so angesprochenen scherzten über den „Wilhelmsburger Imperialismus als Hauptfeind der Menschheit“, aber – möge die Vernunft eines Tages siegen – wir wurden uns an diesem Punkt leider nicht einig.

Für den Lkw-Durchgangsverkehr sollten gesperrt werden: „die Harburger Chaussee, der nördliche Teil des Reierstieg Hauptdeichs, die Neuhöfer Straße, die Mengestraße und die Otto-Brenner-Straße“ (S. 49). In diesem Zusammenhang gelte es die „Straßenverbindung Schmidts Breite–Pollhornweg (zu) vervollständigen“ (S. 61). Eine Mehrheit innerhalb der AG Verkehr war zudem bereit, dieses Durchfahrtsverbot bei besonderen Verkehrslagen (Unfälle, Baustellen) zeitweilig aufzuheben, um nicht den Bau neuer Straßen zu provozieren. **UNERLEDIGT** (angeblich gibt es Pläne bei der HPA für ein dynamisches LKW-Leitsystem)

Die Kreuzung nach dem Umbau



## 3. Verlegung der Reichsstraße

Einvernehmlich wurde auch die Verlegung der „Autobahn“ (in Gänsefüßchen – S. 53) an die Bahn gefordert. Ziel war es, die Flächenreserve zwischen den beiden Trassen zu erschließen, insbesondere für den Wohnungsbau und anschließend die gemeinsame Doppeltrasse von Bahn und Straße mit massivem Lärmschutz gegen den Stadtteil abzuschirmen. Unsere Bedingung war: „Die Lärmbelastung im Zentrum der Insel wird durch die Umgestaltung der Reichsstraße gesenkt“ (S. 62).

Der kühne Plan von C. Andresen / S.O. Adamietz hatte in unseren Augen drei Nachteile: 1. die Häuser am oberen Vogelhüttendeich, 2. das grüne Haus am Ende der Rotenhäuser Straße und 3. die Abgase, die dann dichter an der bestehenden Bebauung frei würden. Das lief ungefähr darauf hinaus, 50% weniger Lärm gegen 5% mehr Feinstaub einzutauschen. Wer wollte das entscheiden? Der Plan wurde daher nicht mit Nachdruck verfolgt.

Erst nachdem Manuel Humburg im Sommer 2006 auf einer Podiumsdiskussion im Rahmen einer IBA-Veranstaltung im Hochzeitssaal Schlenzigstraße (sinngemäß) die Parole ausgegeben hatte: „Und wenn die IBA nichts weiter als die Verlegung der Reichsstraße bewirken würde, dann hätte sie sich schon gelohnt!“ und wenige Monate später bekannt wurde, dass zwei Brücken im Zuge der Reichsstraße erneuert werden müssen, war klar: entweder wird die Reichsstraße in den kommenden Jahren in der bestehenden Lage ausgebaut oder sie muss jetzt(!) verlegt werden. Nun wurde die Idee von verschiedenen Seiten aufgegriffen und fand sogleich Eingang in den schwarz-grünen Koalitionsvertrag vom April 2008. Damit hatte niemand gerechnet. **KOMMT**

## DAMIT HATTE NIEMAND GERECHNET...

Der Verein Zukunft Elbinsel, der sich Mitte 2002 eigens gegründet hatte, um die Ziele der ZuKo politisch zu begleiten, hätte nun den besorgten Anwohnern erklären können, was sich die ZuKo bei ihrer Forderung nach Verlegung der Reichsstraße gedacht hatte. Doch er tat das Gegenteil! Der Vorstand distanzierte sich im Oktober 2008 per Pressemitteilung von der ZuKo-Forderung nach Verlegung und schürte die Ängste der Anwohner nach Kräften.

Der unerwartete Richtungswechsel im Verein war nicht das Ergebnis langer Diskussionen der Mitglieder, sondern wurde beschlossen & verkündet ohne vorher die Mitglieder zu befragen. Damit verabschiedete sich der Vorstand nicht nur von einem Ziel der ZuKo sondern von deren Geist gleich mit.

Der ehemalige Sprecher der AG Verkehr beamte sich in die Verantwortungslosigkeit mit den denkwürdigen Worten: „Wenn ich gewusst hätte, das die das wirklich machen, hätte ich es nie gefordert!“. Andere machten sich die Sache noch einfacher und behaupteten, die ZuKo habe gar nicht die Verlegung der Reichsstraße gefordert, sondern deren Rückbau. Das war der Abschied von der Wahrheit. Der Rückbau wäre „realistisch“. Das war der Abschied von der Realität.

Dass man die Reichsstraße nicht 1:1 neu bauen würde, mit nur 14 m Breite, war zu erwarten gewesen. Sie deshalb gleich als Autobahnmonster zu bezeichnen war der Sache wenig dienlich. Gleichwohl ist die Breite der Schnellstraße nicht unwichtig. Der jetzt vorgesehene Regelquerschnitt von 28m senkt die „gefühlte Geschwindigkeit“ herab, verführt zu schnellerer Fahrt und verstärkt so das Abrollgeräusch der Fahrzeuge.

Zwar beklagten die Verlegungs-Gegner immer wieder die Breite der Straße, doch im Spätsommer 2009, im „kooperativen Planungsprozess“, wurde diese Frage von ihnen nicht weiter verfolgt, und das obwohl die „Behördenseite“ von sich aus die Möglichkeit ansprach, in unserem Fall vom üblichen Regelquerschnitt abzuweichen und die Straße zwei Meter schmaler zu bauen. Da hätte man nachhaken können.



So wurden weder die Fragen einer Abfahrt in der Mitte verfolgt, noch eines Landschaftsdeckels zwischen der neuen BSU und dem Bahnhof und auch nicht

ein Tunnel unter dem Ernst-August-Kanal. Allenfalls die Entdröhnung der Eisenbahnbrücke über die Wilhelmsburger Doove Elbe fand etwas Interesse.

Statt die Gunst der Stunde zu nutzen und eine schriftliche Vereinbarung zu den obigen Punkten zu erzielen, solange noch etwas Geld im Stadtsäckel war (die HSH-Nordbank-Pleite war schon bekannt), wurden die Gespräche von Beginn an als Farce bezeichnet. Es gäbe nichts zu verhandeln. Die anderen wären „Lügner“ und „Trickser“.

Die Senatorin hatte im „kooperativen Planungsprozess“ auf der Bürgerseite vorzugsweise ihre schärfsten Kritiker eingeladen. Die drehten ihr daraus sofort einen Strick und empörten sich bei der Presse, man habe die Teilnehmer des Kreises „handverlesen“. Andere schlugen gleich zu Beginn einen bemerkenswerten Ton an. Kostprobe: „die fehlenden Unterlagen sind unverzüglich vorzulegen!“ und es folgte eine Liste mit 25 Dokumenten, schätzungsweise ein Aktenstapel von 2 m Höhe. Wer hätte das alles lesen wollen?

Und während man auf den Veranstaltungen der „Gegenseite“ mit Transparenten und Trillerpfeifen antrat, duldete man auf den eigenen noch nicht einmal das Verteilen eines Flugblattes. Notfalls rief man die Polizei. Bereits ein Jahr später war im Stadtteil „ein Klima entstanden, wo sich viele Menschen nicht mehr trauen öffentlich ihre Meinung zu sagen“, wie Corinna Peters-Leimbach Ende 2009 treffend feststellte.

Um die ehemalige Schill-Hochburg Kirchdorf (42%!) hatte sich eine denkwürdige Koalition gebildet, die von dem Gedanken beherrscht war, die Sorgen und Ängste der Anwohner zu verstärken, um den zivilen Ungehorsam auf die Mühle ihres neuen Parteiladens zu lenken. Eine befriedigende Lösung für die Anwohner wäre da kontraproduktiv gewesen.

Diese Politik war nicht nur reichlich undemokratisch eingefädelt worden. Sie war auch unehrlich, manipulativ, nur am schnellen Erfolg interessiert, ständig auf der Suche nach einem Sündenbock, ohne Mitgefühl, verantwortungslos und tarnte dies sehr geschickt hinter einer (bürger)freundlichen Maske. Diese Politik war psychopathisch. Sie stand im vollständigen Widerspruch zum Geist der ZuKo.

#### 4. Veddeler Wasserkreuz

Nur sehr kurz geht die AG Verkehr im Weissbuch auf die drohende Zuschüttung des Veddeler Wasserkreuzes ein (siehe S. 48), wohl weil die Frage damals gerade erst aufkam.



Es gelang 2006, die Stadtöffentlichkeit auf die Bedeutung dieses Wasserwegs für den Tourismus aufmerksam zu machen. Dr. Marnette, damals noch Chef der Norddeutschen Affinerie, finanzierte aus eigener Tasche ein Gutachten, wonach die von HPA-Chef Düker favorisierte Zuschüttung keineswegs die kostengünstigste Lösung war, wie zuvor behauptet worden war.

Der Vorgang weist im nach hinein erstaunliche Parallelen zur Kreuzung Waltershof auf, weil hier erneut der Hafenverkehr behindert werden sollte, in diesem Fall die Anlieferung von Kupfererzkonzentrat auf dem Wasserweg. Schließlich setzte sich der Kulturausschuss der Bürgerschaft einstimmig(!) für den Erhalt der Durchfahrt ein. So kam es zu einer Erneuerung der Brücken. **ERFOLGREICH**

#### 5. Verbesserungen im ÖPNV

Einvernehmlich wollte die AG Verkehr:

- eine Erhöhung der Taktzahl auf der S3 zur Hauptverkehrszeit (S. 50). **JA**
- Nachtbetrieb wichtiger U/S-Bahnlinien unter der Woche (S. 50). **NEIN**
- zeitlich unbeschränkte Fahrradmitnahme in Bus & Bahn. **NEIN**
- verbesserte Fahrradabstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen. **UNKLAR**
- Prüfung einer Schienenquerung westlich der Elbinsel (S. 51). **UNBEKANNT**
- mehrere Fährlinien, Pflege des inselinternen Wassernetzes. **TEILWEISE**

Die Erhöhung der Taktzahl im morgendlichen Berufsverkehr war uns besonders wichtig. Wir witzelten über die S3 als „die Linie der Ölsardinen“. Mathias Bölkow blieb an der Sache dran. Mit dem Winterfahrplan 2010/11 soll nun der Takt morgens verdichtet werden. Strittig waren nach meiner Erinnerung:



► eine 2. Schienenanbindung an die Elbinsel ggf. als Stadtbahn (S.50). **NEIN**  
 ► zwei neue Haltestellen auf der S3: Veddel-Olympia und Kornweide. **NEIN**

Grundsätzlich strittig war die Frage, ob Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) in seiner heutigen Form als nachhaltig gelten kann, wenn dabei im statistischen Mittel der Verbrauch eines Kleinwagens erforderlich ist. Zudem ist der ÖPNV nicht attraktiv genug, denn das Angebot des ÖPNV wird in mehr als 80% der Fälle ignoriert. Daraus hätte man auf die Notwendigkeit eines neuen, innovativen Personenverkehrssystems schließen können, doch die Mehrheit der AG verwies auf unsere zentrale Lage in einer Großstadt, wo der ÖPNV am umweltfreundlichsten ist.

## 6. Rad- und Fußwege

► Schaffung neuer Fußwegen am Wasser / Öffnung des Zollzauns. **TEILWEISE**  
 ► Ausbau des Radverkehrs insbes. zum Alten Elbtunnel. **KOMMT**  
 ► und entlang der A1 (blaue Brücke) in die Vierlande. **NEIN**  
 ► Schaffung eines schnellen und sicheren Radwegenetzes. **TEILWEISE**

Zu einer Zeit, als wir mit der HPA (bzw. deren Vorläuferorganisation) noch im ständigen Streit lebten, schlug diese einen neuen Radweg vor, der an der Klütjenfelder Brücke erneut mit Treppenstufen versehen war. Weil klar war, dass wir dann niemals einen vernünftigen Radweg nach Hamburg kriegen würden, lehnte der Stadtteilbeirat den Bau dieses Radwegs rundweg ab. Die HPA legte dann später neue Pläne für einen stufenlosen (barrierefreien) Radweg vor, der jetzt realisiert wird.

## 7. Gütertransport

► Verlagerung der verkehrsintensiven Betriebe aus dem Wohnumfeld (S. 50). **NEIN** (im Gegenteil!!)

Mit gerunzelter Stirn betrachteten wir das Wachsen des Containergebirges an der Ecke Reiherstiegshauptdeich / Neuhöfer Straße und dessen absurde Verkehrsanbindung von Norden, an den Wohnhäusern entlang. Ebenso das Entstehen neuer Leerlager in unmittelbarer Nähe des Krankenhauses und bei Schluisgröve. Die häufigen Staus der Lkw vor dem Leerlager Jaffestraße waren mit unseren Vorstellungen, was im Zentrum einer Metropole geht oder gar nicht geht, in keiner Weise vereinbar. Die Überplanung des verlärmten und

verseuchten Spülfeldes Obergeorgs-werder mit einer Lkw-Logistikhalle fand ebenfalls nicht unsere Zustimmung.

Für den Containerverkehr hatten wir gleich drei Vorschläge parat:

Kurzfristig:

► Wassertaxi für Container. **JA**, aber geringer Effekt

► Bahn-Shuttle (S. 49). **NEIN**

Langfristig:

► innovative Verkehrsträger (S. 63) **NEIN**

Wassertaxi und Bahn-Shuttle erfordern auf der Empfängerseite einen entsprechenden Anschluß, der häufig fehlt und beide Verkehrsträger rentieren sich nur bei größeren Mengen. Das Verhältnis der „unproduktiven“ Warte- und Beladungszeit zur tatsächlichen Transportzeit ist ungünstig. Mit viel gutem Willen hätte man bestenfalls eine Teilentlastung der Strassen erreichen können.



Road Train im Hafen von Rotterdam

Einige von uns verfolgten die Idee, die Container vom Schiff auf automatisierte, elektrische Fahrzeuge zu laden, ähnlich denen, die bereits auf dem Terminal Altenwerder eingesetzt wurden. So sollten die Container leise vor die Tore der Stadt gerollt werden, um sie dort zu lagern und auf andere Verkehrsträger umzuladen. Womit man zugleich etwas gegen den Platzmangel im Hafen (Zuschütten von Hafenbecken), die Überlastung des Straßennetzes und die Containerlager vor den Wohnzimmerfenstern getan hätte.

Ob automatisierte Fahrzeuge dazu geeignet sind, wurde 2005 an der TU Delft für den Hafen von Rotterdam untersucht. Das Ergebnis war negativ. Doch alles was in Rotterdam eindeutig dagegen spricht, spricht in Hamburg dafür! Die Vermutung liegt also nahe, dass sich unser Hafen ganz hervorragend als Keimzelle für ein neues Verkehrssystem eignen würde, das den Lkw ablöst.

## 8. Forschungsförderung

► auf dem Gebiet alternativer (innovativer) Verkehrsträger. **NEIN**

Wir versuchten mehr über innovative Transportlösungen zu erfahren. So machten einige Mitglieder der AG eine Reise an die Ruhruniversität nach Bochum, um sich das Konzept „CargoCap“ anzuschauen und eine weitere Reise nach Delft an die dortige Technische Universität, wo wir die Möglichkeiten der Flottensteuerung automatisierter Fahrzeuge bestaunten.



Innovatives Fahrzeug am Flughafen Heathrow

Als in der CDU-Bürgerschaftsfraktion darüber diskutiert wurde, ob das unterirdische Frachtsystem „CargoCap“ für die HafenCity eignet wäre, waren uns dessen Schwachpunkte bereits bekannt und wir rieten ab. Es gab bessere Systeme, die zudem weiter entwickelt waren.

## DER GEIST DER ZUKUNFTSKONFERENZ

Noch wichtiger als die Ziele der Zukunftskonferenz war der Geist der ZuKo.

Nach der ZuKo begannen wir, die erarbeiteten Lösungen schrittweise umzusetzen. Wir hatten Erfolge und hatten Spaß dabei, die Demokratie demokratischer gemacht. Damals kam der Spruch auf „Von Wilhelmsburg lernen – heißt siegen lernen!“

Entscheidend für unsere Erfolge war, dass sich der Stadtteil in wichtigen Fragen einig war und die vielleicht wichtigste Voraussetzung dafür war, dass wir bereit waren mit allen(!) Parteien in der Sache zusammen zu arbeiten und fair miteinander umzugehen.

# FAHRRADSTADT WILHELMSBURG

UM DIE WOHNGEBIETE VOM AUTOVERKEHR ZU ENTLASTEN,  
SOLLTE DAS FAHRRAD NEU ENTDECKT UND ALS VERKEHRSMITTEL  
GEFÖRDERT WERDEN.

HILDEBRAND HENATSCH



*Fahrradfahrer auf dem Deich an der Süderelbe, Höhe Finkenriek*



1. UM DIESES ZIEL ZU BEFÖRDERN HAT SICH DER VEREIN  
„FAHRRADSTADT WILHELMSBURG“ E.V. GEGRÜNDET.  
SEIN MOTTO: „WILHELMSBURG SOLL FAHRRADSTADT WERDEN!“

Denn das Fahrrad als Verkehrsmittel

- ▶ schont die Umwelt,
- ▶ spart Verkehrsfläche,
- ▶ fördert die Gesundheit,
- ▶ weckt Lebensfreude und stiftet Gemeinschaft

2. ZUR ZEIT IST WILHELMSBURG ALS „FAHRRADSTADT“ NOCH UTOPIE.

*Radfahrer haben es schwer, wenn beide Straßenseiten von Autos zugeparkt sind. (Vogelhüttendeich)*



*Die Wohnstraßen werden von parkenden Autos beherrscht. (Weimarer-Str.)*



*Die mit viel Aufwand durchgeführte Erneuerung der Mannesallee zur Quartiersachse folgte leider weiterhin dem Konzept der „autogerechten Stadt“. Der Umbau zur Gemeinschaftsstraße wäre ein gutes Signal gewesen, die Dominanz des Autos zu begrenzen (Mannesallee)*



Fotos: Hildebrand Henatsch





Zum Einkauf auch im Nahbereich wird vorwiegend das Auto benutzt. Man sieht nur wenige Radfahrer auf den Straßen. (vor dem Pennyladen in der Zeidlerstraße)



### 3. RADFAHRER HABEN ES SCHWER!

Die Radwege verlaufen auf den dafür zu schmalen Bürgersteigen. Fußgänger fühlen sich durch Radfahrer belästigt. (Veringstraße vor dem Stübenplatz)



Die Radwege sind schadhaft. Baumwurzeln machen das Fahren zur Stuckerpartie und das Laub – später der Schnee – machen den Fahrradweg unkenntlich. (südliche Veringstraße)







*Der als Fahrradweg ausgebaute Gert-Schwämmle-Weg wird durch drei Straßen – vor allem die Georg-Wilhelm-Straße – unterbrochen, ohne dass es eine Querung für Radfahrer und ein Warnschild für Autofahrer (Vorsicht Radfahrer) gibt.*

#### 4. FORDERUNG: DAS VERKEHRSMITTEL FAHRRAD MUSS DEM VERKEHRSMITTEL AUTO GLEICHGESTELLT WERDEN.

- ▶ Anstatt die Radwege auf dem Bürgersteig einzurichten und damit den Radfahrer dem Fußgänger zuzuordnen, sollte der Fahrradverkehr im Wohnbereich generell auf die Straße verlegt werden.
- ▶ Dazu muss der Autoverkehr im Wohnbereich auf 30 km/h begrenzt werden.
- ▶ Die Einbahnstraßen sollten für Radfahrer auch in der Gegenrichtung benutzt werden können.
- ▶ Im Verkehrsunterricht muss im besonderen die Rücksichtnahme auf den Fahrradverkehr eingeübt werden.
- ▶ Geschäfte und öffentliche Einrichtungen sollten angehalten werden, für Fahrradstände nach neuem Standard vor ihren Eingängen zu sorgen.

Der Verein „Fahrradstadt Wilhelmsburg“ will durch geeignete Veranstaltungen, wie Fahrradfesten und Fahrradwochen in der Bevölkerung die Breitschaft stärken, im Nahbereich das Fahrrad zu nutzen. Er freut sich, dass die Förderung des Fahrradverkehrs nun als gleichrangiges Ziel im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Elbinsel hier auf dem IBA-Forum diskutiert wird und hofft auf geeignete Schritte zur Umsetzung der Forderungen.



Foto: Heinz Wernicke

ARENA 2A: Bildung

# BILDUNGSOFFENSIVE ELBINSELN: LERNLANDSCHAFT IM FLUSS

BILANZ: WAS HATTEN WIR?

WAS HABEN WIR? WO WOLLEN WIR HIN?

ASTRID CHRISTEN

HEINZ WERNICKE

Mit Unterstützung von

JÜRGEN DEGE-RÜGER

(Koordination BOE)

Grundlage des Textes:  
Ergebnisse der AG 6 „Bildung  
und Schule“ aus dem Weissbuch

Das IBA-Querschnittsthema „Bildungsoffensive Elbinseln“ (BOE) findet seine Vorläufer bereits bei der Zukunftskonferenz 2001/2002 in den sehr ausführlichen Vorschlägen der Arbeitsgruppe Bildung, die bereits kurz nach Erscheinen des Weissbuchs zu einer dauerhaft finanzierten halben Stelle führte, mit der das Forum Bildung Wilhelmsburg seine Netzwerkarbeit zusammen mit den Bildungsakteuren auf den Elbinseln Veddel und Wilhelmsburg aufnehmen konnte.

Nächster Schritt des „Sprung über die Elbe“: Keine IBA ohne IBA – Keine Internationale Bauausstellung ohne Inter-

nationale Bildungsausstellung. Diese Forderung überzeugte aus plausiblen Gründen (siehe Auszug aus dem Weissbuch) den Hamburger Senat. Inzwischen ist die BOE zu einem dynamischen Gebilde innerhalb eines dialogischen und vielschichtigen Prozesses herangewachsen, wie die nachfolgenden Übersichten inkl. sechs Kriterien für eine Lernlandschaft veranschaulichen werden.

Ausgehend von dem folgenden kurzen Auszug aus dem Weissbuch von 2002 stellen wir die aktuelle BOE in Grafiken vor und kommen dann zu einem Resümee, dessen drei Thesen wir zur Diskussion stellen wollen.





Foto: Heinz Wernicke

### 5.6 Schule und Bildung auf hohem Niveau

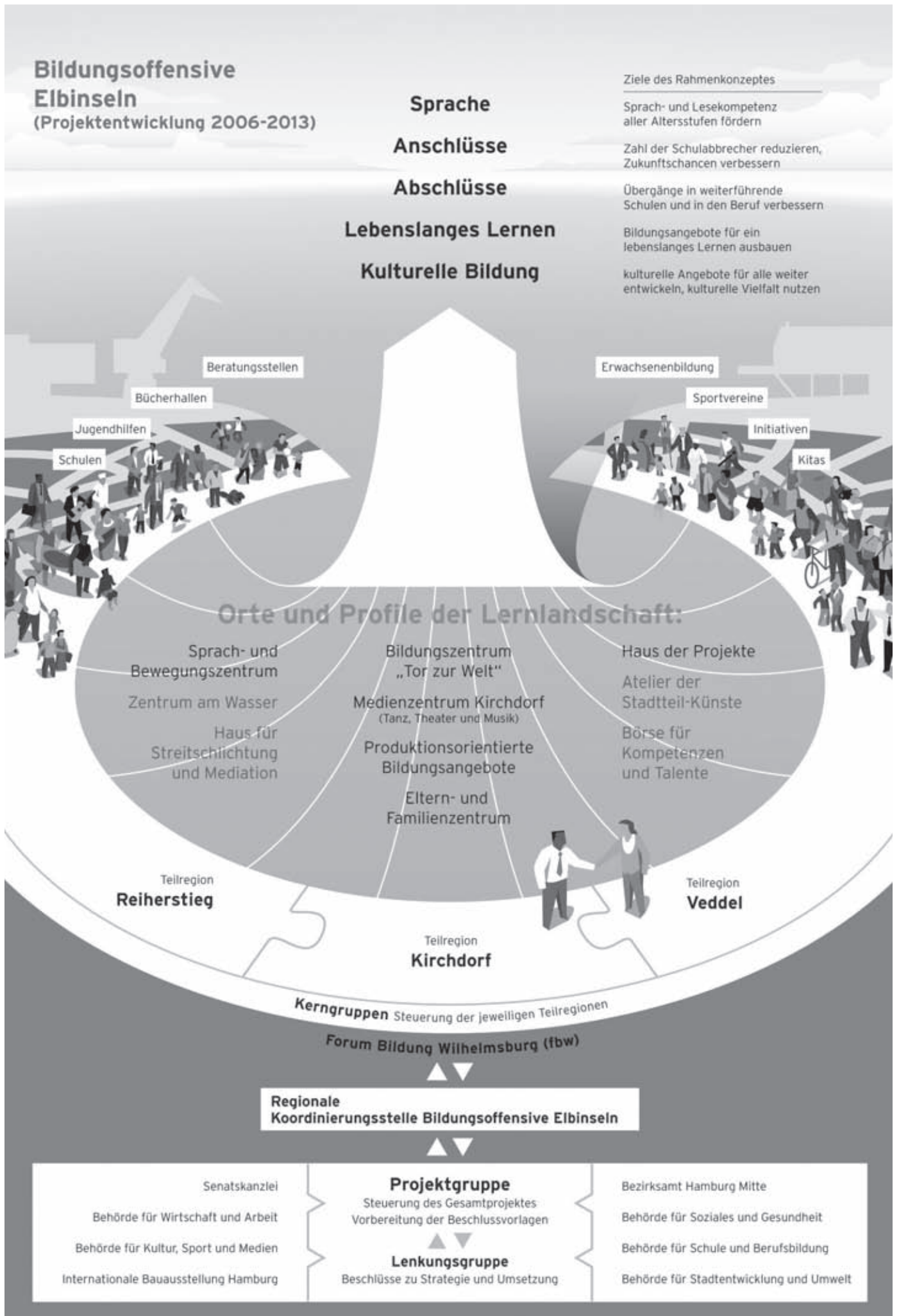
„Das schlechte Image der Schulen und die weit unterdurchschnittlichen Bildungsergebnisse sind derzeit noch ein häufig genannter Grund für den Wegzug vieler Menschen von der Elbinsel. Wer es sich leisten kann, kehrt Wilhelmsburg den Rücken, spätestens wenn die Kinder in die Schule kommen. Das gilt gleichermaßen für deutsche wie für Einwandererfamilien, die an einer guten Ausbildung und an Zukunftschancen ihrer Kinder interessiert sind.

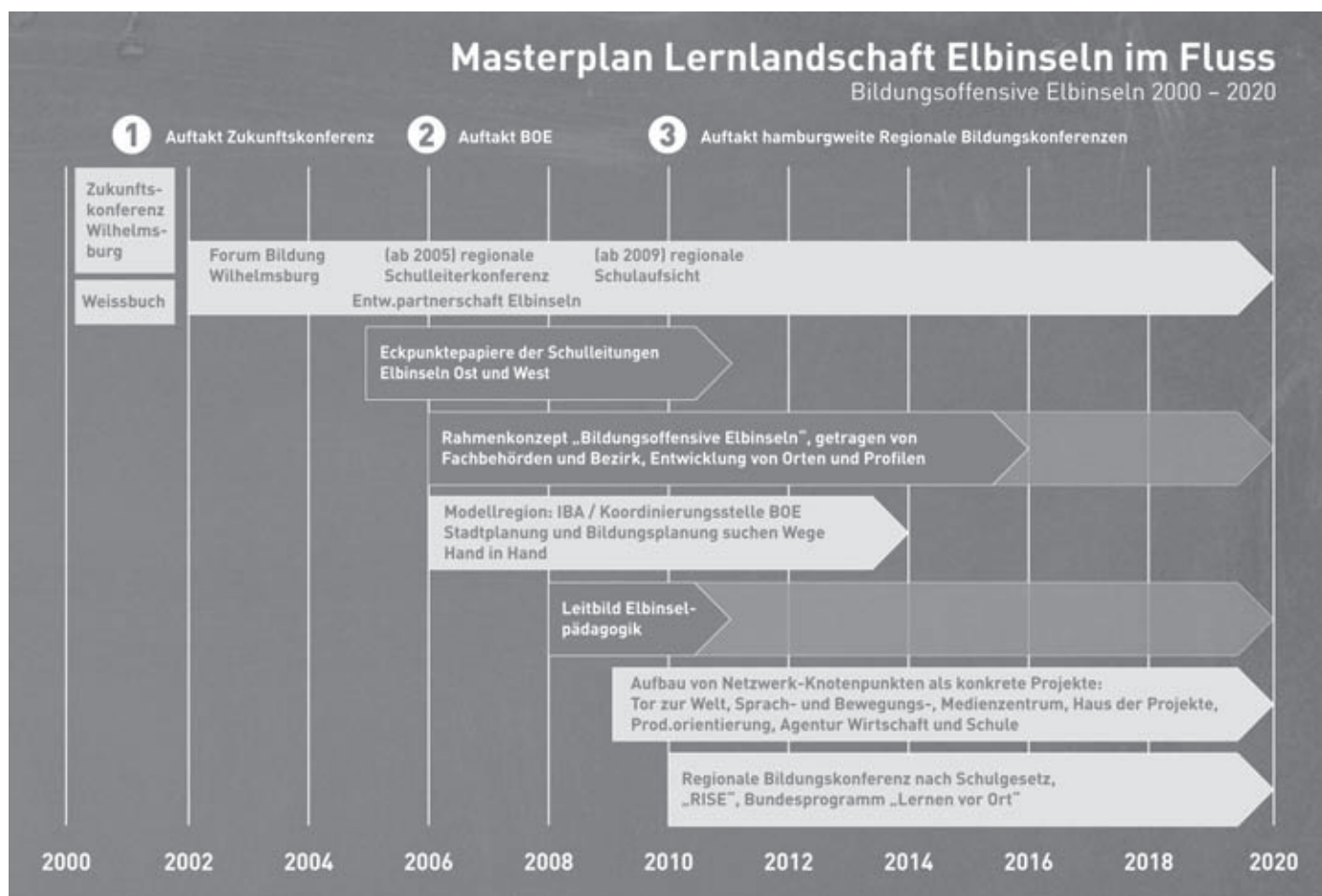
In Zukunft werden Wilhelmsburgs Kindergärten und Schulen zu einem Plusfaktor: Mehrere Jahre konsequenter Sonderförderung, die flächendeckende Einrichtung von Ganztagschulen, die Vernetzung von Schulen und Bildungseinrichtungen in einem „Forum Bildung

Wilhelmsburg“, der Ideenaustausch von „best-practice“-Erfahrungen, neuartige Verknüpfungen zwischen Schule, Sport, Freizeit, Elternhaus und Berufswelt schaffen zusammen mit den sich verändernden Rahmenbedingungen auf der Elbinsel eine ungeahnte Aufbruchstimmung im Schul- und Bildungsbereich.

Unter diesen Voraussetzungen wird die Internationalität der Schulen als attraktiver und zukunftsweisender Faktor erachtet und die Mehrsprachigkeit der SchülerInnen als wertvolles Potential erkannt.“

Zukunftskonferenz Wilhelmsburg:  
Insel im Fluss – Brücken in die Zukunft.  
Weissbuch. Bericht der Arbeitsgruppen  
Mai 2001 bis Januar 2002





Grafik: „Koordinierungsstelle Bildungsoffensive Elbinseln“

## RESÜMEE:

### SITUATION IM OKTOBER 2010:

Der vorausschauende Wunsch aus der Zukunftskonferenz nach einer systematischen Vernetzung und besonderen Förderung aller Bildungseinrichtungen auf den Elbinseln, um den Schul- und Bildungsbereich zu einem Plus-Faktor zu machen, um die Zukunftschancen der Kinder zu erhöhen, hat einen historischen Stein ins Rollen gebracht: die behördenübergreifende Lenkungsgruppe. Erstmals in der Hamburger Geschichte kooperieren seit 2005 alle beteiligten Behörden und der Bezirk in dem für die Zukunft der Stadt hochrelevanten Bildungsbereich!

Die Akteure aus der Zukunftskonferenz haben beherzt zu ihrem Wort gestanden: Ca. 120 Bildungsakteure haben seit 2006 in 19 (!) Arbeitsgruppen die Schwerpunkte der Bildungsoffensive gemeinsam entwickelt und beständig auch in einer neuen „gouvernance“-Struktur in sog. Kerngruppen in drei Teil-Regionen der Elbinseln (Veddel, Reiherstieg, Kirchdorf) erarbeitet. Darüber hinaus sind für das „Tor zur Welt Bildungszentrum“ 18 bis 20 Arbeitsgruppen aktiv. Dieser engagierte Einsatz neben dem verantwortungsvollen Beruf als Lehrer /

Erzieher, Sozialpädagoge oder Berater stellt einen unschätzbaren Wert dar - weit über den ökonomischen Tellerrand hinausgehend. Da steckt Herzblut drin.

Dennoch fordert die konkrete Projektentwicklung auf den Elbinseln und in den Behörden zu einem sehr kritischen Blick heraus, bezogen auf einen breiten Bildungsbegriff, auf dessen Grundlage sich ein Modellvorhaben letztlich nur durch konsequente behördenübergreifende Zusammenarbeit verwirklichen lässt.

#### 1. Breiter Bildungsbegriff

Im Fokus von Bildung steht der Mensch. Wenn er auf die Welt kommt, will er sie begreifen. Es ist die Aufgabe von Eltern und Großeltern, ErzieherInnen und LehrerInnen, Freizeitpädagogen und Weiterbildnern – nicht nur von Schule - diesen Wissensdurst das ganze Leben lang zu bedienen. Diese Motivation muss tief in der Lernlandschaft verankert und im Alltag deutlich erfahrbar sein.

#### 2. Behördenüberggr. Zusammenarbeit

Die BOE braucht alle: alle Einrichtungen der Bildung, Beratung und Erziehung. Und es müssen alle Verwaltungseinheiten auf allen Ebenen lernen zusammen zu arbeiten mit dem Ziel einer hohen

Lebenszufriedenheit der Elbinsel-Bewohner in einer lebendigen Bildungslandschaft, die auch dem Gemeinwohl dient. - Jede sog. Sparmaßnahme im Bildungsbereich bedroht die notwendige und gerade begonnene Bildungsoffensive existenziell! Bildung ist eine Investition, keine Belastung.

#### 3. Modellcharakter

Die BOE ist nicht nur für die Elbinseln gut, sie ist mit ihren besonderen Möglichkeiten im Rahmen der IBA auch ein Modell für Hamburg, für Deutschland, für Europa, das den kritischen Diskurs für den gemeinsamen Austausch, ihre Weiterentwicklung und die Fragen des Transfers dringend braucht. Ihre gesellschaftsrelevante Bedeutung sollte entsprechend auch jedem Hamburger (Beschäftigten in Einrichtungen und Behörden) bekannt sein.

Abschliessend ein Zitat von Albert Schweizer, weil die BOE nur zusammen mit „Herz und Verstand“ funktionieren kann:

*Das Gefühl, das sich dem Denken entzieht, verfehlt seine Bestimmung. Das Denken, das meint, am Gefühl vorbeigehen zu können, kommt von dem Wege ab, der in die Tiefe führt.*





Foto: Sven Lohmeyer

ARENA 2B: Freizeit und Kultur

# INSELN IM FLUSS. ORTE DER GLÜCKSELIGKEIT?!

WIE SIEHT DIE SITUATION VON FREIZEIT UND KULTUR IM JAHRE 8  
NACH DER ZUKUNFTSKONFERENZ IN WILHELMSBURG AUS?  
VERSUCH EINER REFLEKTION

Text / Redaktion:

CLAUDIA ROSZAK

Beiträge / Inputs von:

ULI GOMOLZIG

(Haus der Jugend Wilhelmsburg)

ARNE BENS

(Haus der Jugend Kirchdorf)

THOMAS GIESE

(Honigfabrik)

Grundlage des Textes:

Ergebnisse der AG 7 „Freizeit  
und Kultur“ aus dem Weissbuch

## SOZIALPOLITISCHE BETRACHTUNG UND SITUATION DER KINDER UND JUGENDLICHEN

Unser damaliger Arbeitsgruppenbericht aus dem Jahr 2002 begann mit einer Zustandsbeschreibung der Freizeitsituation in Wilhelmsburg. Besonders hervorgehoben haben wir die aktivierende Rolle der Freizeiteinrichtungen und deren Bedürfnisse:

(...) Kinder und Jugendliche benötigen Raum, um ihre eigene Identität entdecken und ihre Kreativität entwickeln zu

können. Dies gilt besonders in unserem Stadtteil, der einen hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen aus problembehafteten Familien aufweist. Kinder und Jugendliche aus Einwandererfamilien – mit unterschiedlichem kulturellem und sprachlichem Hintergrund – machen zusätzliche Anstrengungen und besonders aufbereitete Angebote sowie behutsame Anleitung erforderlich, um zu einer Inselgemeinschaft heranwachsen zu können. In diesem Entwicklungsprozess tragen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer Freizeiteinrichtungen besondere Verantwortungen und

Belastungen. Deshalb müssen mehr Freizeiteinrichtungen und entsprechend mehr Personal zur Verfügung gestellt werden (...).“

**Diese Forderung wurde bisher nicht erfüllt – im Gegenteil:**

Kurz vor dem Bezirkswechsel im März 2008 hat der Bezirk Harburg Stellen abgebaut und dem Bezirk Hamburg-Mitte das entsprechende Geld vorenthalten. Dies hat die ohnehin angespannte Personalsituation weiter verschlechtert. Betroffen sind alle Kinder- und Jugendeinrichtungen, speziell jedoch:

**Haus der Jugend Wilhelmsburg:**

Vollzeitstellen gekürzt von 6 auf 4

**Haus der Jugend Kirchdorf:**

Vollzeitstellen gekürzt von 5 auf 4

**Jugendzentrum Kirchdorf-Süd:**

Vollzeitstellen gekürzt von 4 auf 2

Die dünne Personaldecke ist insbesondere deshalb prekär, weil sich das Arbeitsfeld für die Häuser der Jugend verschoben hat. Von einer überwiegenden Freizeitpädagogik hin zu einer Bildungs- und Familienarbeit mit Kindern, Jugendlichen und deren Eltern. Diese qualifizierten Angebote bedürfen oft einer intensiven persönlichen Betreuung und sind sehr zeitaufwendig. Zusätzliche sinnvolle Projekte, wie z.B. das mehrfach ausgezeichnete Psychomotorikprojekt für SchülerInnen oder das Musikprojekt („music with friends“) im HdJ Wilhelmsburg finden überwiegend mit Hilfe von ehrenamtlichen Helfern und mit Hilfe von Sponsoren statt.

Insgesamt gesehen ist das Publikum in den Kinder- und Jugendhäusern kulturell gemischerter geworden: Nicht nur türkische Jugendliche nutzen die

Einrichtungen, sondern Kinder und Jugendliche aus vielfältigsten Nationen und Kulturen.

Die Bildung der Wilhelmsburger Jugendlichen ist trotz positiver Ansätze nach wie vor ein großes Problem. Zu viele junge Menschen verlassen die Schulen ohne einen Abschluss und haben in der Konsequenz kaum eine Chance auf eine gesellschaftliche Teilhabe sowie Integration. Besonders muslimische Jugendliche sind hiervon betroffen. Ein Großteil der muslimischen Jugendlichen stammt nach wie vor aus Familien mit einem sehr konservativen Hintergrund. Positiv wird jedoch ein zunehmendes Interesse vieler Eltern an Bildung für ihre Kinder attestiert. Es werden z. B. vermehrt türkische SchülerInnen für das Gymnasium angemeldet und die Hausaufgabenhilfen nachgefragt. Inzwischen gibt es in vielen Kinder- und Jugendeinrichtungen lange Wartelisten.

**These:**

**Die Situation der Kinder und Jugendlichen in Wilhelmsburg ist nach wie vor schwierig. Die spezielle Wilhelmsburger Situation schließt deshalb jegliche Kürzungen aus. Wir halten darum unsere alte Forderung nach personeller und finanzieller Stärkung aller bestehenden und erfolgreich arbeitenden Kinder- und Jugendeinrichtungen im Stadtteil aufrecht. Dazu gehören nicht nur die Häuser der Jugend, sondern auch der Kinderbauernhof, das Jugendzentrum Kirchdorf-Süd, der Bauspielplatz Galgenbrack und die vielen anderen Institutionen, die sich hingebungsvoll darum bemühen, den Wilhelmsburger Kindern und Jugendlichen eine gute Zukunft zu ermöglichen und die hervorragende Arbeit leisten.**

**WAS HAT SICH IM STADTTEIL AUF DER KULTURELLEN EBENE VERÄNDERT?**

Seit dem Ende der Zukunftskonferenz hat sich die kulturelle Landschaft in Wilhelmsburg sehr verändert. Es gibt mehr Raum und Mittel für Experimente. Andererseits haben die Veränderungen jedoch auch ihre Schattenseiten:

Es gibt zu wenig Kulturprojekte mit lokaler Reichweite und lokalen Akteuren, wie z.B. die Kunst Werk Wilhelmsburg Ausstellung, die Kulturangebote in der Soulkitchen Halle oder die Zeitung „Florida“ von Maknete im Rahmen des Sidewalk Deli (Kooperation Kunstverein mit der IBA GmbH) oder auch das Projekt Bunkerwandlung.

Gemäß Auskunft von Thomas Giese/HoFa werden bereits bestehende lokale Kulturstrukturen mit guten Angeboten von der IBA nicht ausreichend wahrgenommen.

Statt die bestehenden Angebote zu nutzen und weiterzuentwickeln, würden z.B. Festivals geplant, die eine internationale Reichweite erzielen sollen. Die Eintrittspreise seien hoch und Wilhelmsburger Bands hätten keine Chance. In der Kulturvermittlung gäbe es zu wenig Bemühungen, internationale Kultur mit der lokalen Ebene sinnvoll zu verknüpfen.

Thomas Giese betont in dem Interview, wie wichtig es sei, dass Menschen in der Beschäftigung mit Kunst und Gestaltung die eigenen Freiräume erfahren können. Gute Projekte erreichen das Innere eines Menschen. Wichtig sei das Prinzip Freiwilligkeit. Nur dann kann Kultur als Freizeit und als Inspiration erlebt werden.

**Die ohnehin angespannte personelle und finanzielle Situation der Kinder- und Jugendeinrichtungen hat sich weiter verschlechtert.**

(v.l.n.r.) HdJ Wilhelmsburg, Bauschild für das neue Gebäude des HdJ Kirchdorf, Bauspielplatz Galgenbrack – Fotos sind den jeweiligen Webseiten entnommen





### These:

Kultur bedeutet, dass Kreativität auf der persönlichen Ebene erlebbar wird. Dazu braucht es entsprechend passende Angebote, die auch Menschen ohne künstlerische Erfahrungen ansprechen und Potentiale entwickeln helfen. Kulturprojekte sollten stärker als bisher auf ihren Nutzen für die Elbinseln analysiert werden.

Es gibt in Wilhelmsburg gute Kulturprojekte, die einerseits örtliche Bedürfnisse erfüllen und positiv in andere Stadtteile ausstrahlen. Ein gutes Beispiel hierfür sind die Gypsiefestivals 2009 und 2010, die in Zusammenarbeit zwischen der Musikerfamilie Weiss aus Georgswerder und dem Bürgerhaus Wilhelmsburg veranstaltet wurden. Diese und ähnliche Projekte erfüllen eine wichtige Identifikationsfunktion für die BewohnerInnen und stellen unsere Besonderheiten den Besuchern aus dem übrigen Hamburg positiv vor. Wir wünschen uns mehr solcher Angebote, die eine sinnvolle Verknüpfung der lokalen Kulturebene mit der „großen Kultur“ ermöglichen.

In diesem Zusammenhang kommt u.a. dem Bürgerhaus Wilhelmsburg eine wichtige Bedeutung zu. Die bereits beschlossenen Einsparungen im Bürgerhausetat von insgesamt €64000 bis zum Jahre 2014 werden sich auch auf die kulturellen Angebote auswirken und die Entwicklung neuer Netzwerke (z.B. „Musik auf den Elbinseln“) behindern. Gleiches gilt für das Freizeithaus Kirchdorf-Süd und für die Hamburger öffentlichen Bücherhallen, deren Arbeit durch die beschlossenen Kürzungen ebenfalls deutlich erschwert wird.

Wir wünschen uns deshalb, dass ein Weg gefunden wird, die Kürzungen zurückzunehmen. Das Bürgerhaus in Wilhelmsburg und alle weiteren Kulturangebote im Stadtteil müssen erhalten bleiben.

### KONKRETE UMSETZUNG VON PROJEKTEN AUS DER ZUKUNFTSKONFERENZ

Die Arbeitsgruppe Freizeit und Kultur hat während der Zukunftskonferenz

zahlreiche konkrete Projektvorschläge erarbeitet. Es führt hier zu weit für alle damaligen Ideen eine Analyse über den konkreten Sachstand durchzuführen. Insofern verweisen wir hier auf unseren ausführlichen Bericht, der an unserem Stand für Sie bereit liegt.

An dieser Stelle möchten wir nur sagen, dass in den Jahren seit dem Ende der Zukunftskonferenz mit der Umsetzung von diversen Projekten zur Verbesserung der Umfeldqualität begonnen wurde. Teilweise handelt es sich um IBA/igs Projekte, teilweise jedoch auch um unabhängige Projekte.

Beispielsweise gibt es in Wilhelmsburg, speziell im Reiherstiegviertel, deutlich mehr Cafes als früher, die von den verschiedenen Zielgruppen recht gut angenommen werden. KünstlerInnen und Kreative entdecken Wilhelmsburg für sich. Häuser und Wohnungen werden aufwändig saniert. Das Straßenbild hat sich erheblich verändert. Inzwischen sieht man/frau vielfach „trendy“ angezogene Personen, die auch in Ottensen oder Altona wohnen könnten.

*Kulturprojekte in Wilhelmsburg: Soulkitchen Halle (lokale Reichweite und lokale Akteure) und Dockville Festival am Reiherstiegknie (Segen oder Fluch?)*



Foto: Sven Lohmeyer



Foto: flickr.com / Tobias Mandt

Im Rahmen der igs Planungen wurde mit der Umsetzung von umfangreichen Freiraumprojekten für Bewegung und Wellness im Freien begonnen. Es wird bis 2013 ein großer Park gebaut, der nach der Gartenschau den BewohnerInnen zur Erholung dienen soll. Im Park werden Kanurundkurse, Kletterhallen, Kanuanleger, Laufwegen und großzügige Wegeverbindungen zur Verfügung stehen. Die Wilhelmsburger Wasserwege werden ausgebaut, so dass Barkassen und Ausflugsschiffe den igs Park (fast) direkt anlaufen können. Die Radwege im Stadtteil werden ausgebaut bzw. saniert. Irgendwann wird es auch den so ungeduldig erwarteten Radweg zum Alten Elbtunnel geben (falls der Lieferant es schafft, das benötigte Material in einer korrekten Qualität zu liefern).

Baugemeinschaften bilden sich, multikulturelle Wohnprojekte stehen kurz vor der Umsetzung. In den öffentlichen Bereich des multikulturellen Wohnprojektes Veringeck für demente migrantische Senioren wird ein Hamam integriert. Dennoch sind noch wichtige Projekte unbearbeitet, wie z.B. die Sanierung des Veringkanals oder die Fahrradbrücke entlang der A1 in die Vier- und Marschlande.



## ÜBERGEORDNETES KONFLIKTPOTENZIAL

Man könnte also meinen, dass in Wilhelmsburg nun endlich alles zum Besten steht.

Tatsächlich hat sich im Stadtteil einiges zum Besseren gewendet. Seit dem Ende der Zukunftskonferenz im März 2002 hat auf den Elbinseln eine sehr spannende Entwicklung mit vielfältigen Chancen zur Bewältigung des alten Traumas „vom Raum für den Rest“ begonnen. Trotzdem findet sich im Stadtteil eine hohe Dichte an ungelösten Themen und Konflikten.

**Beispielsweise können wir BewohnerInnen nach wie vor nur eingeschränkt die Ufer unserer Insel nutzen.**

Auch wenn im Juli 2010 zwei neue Schlupftore eingeweiht wurden, die uns unkomplizierten Zugang zum Spreehafen ermöglichen, sind die Ufer doch mehrheitlich Industrie und Containerlagern vorbehalten. Den Menschen in Wilhelmsburg ist durchaus klar, dass die Hafennähe unseres Lebensraums eine besondere Qualität darstellt, die auch Konzessionen und Zugeständnisse an die Hafenwirtschaft erfordert.

**Dennoch haben wir oft den Eindruck, dass dem „Goldenen Kalb Hafen“ unsere berechtigten Wünsche nach mehr Lebens- und Umfeldqualität unterzuordnen sind.**

Diese Hafenfixierung der Hamburger Wirtschaft und auch der Politik behindert eine nachhaltige Stadtteilentwicklung. Aus meiner Perspektive als langjährige engagierte Bürgerin halte ich es für sehr wichtig, Lösungen für den Hafen-Stadt-Konflikt zu finden. Die Lösung dieses Konfliktfeldes bietet m.E. nicht nur die Chance, einen Interessenausgleich zwischen BewohnerInnen und Wirtschaftsinteressen zu erreichen. Ich bin der festen Überzeugung, dass die Lösung des Hafen-Stadt-Konfliktes auch der Hafenwirtschaft langfristig neue Perspektiven und Entwicklungsfelder eröffnet.

**Ein weiteres Konfliktfeld mündet in der Frage, wie viel Privatisierung und Gentrifizierung sich eine zukunftsfähige Stadtgesellschaft leisten kann.**

Diesbezüglich machen sich viele BewohnerInnen große Sorgen um ihr Wohnumfeld. Diese Sorgen sollten auf jeden Fall ernst genommen und entsprechend Lösungen entwickelt werden. Dies halte ich insbesondere des-



Foto: IBA Hamburg GmbH/Thies Rätzke

Foto: Wilhelmsburger Ruderclub



Der Spreehafen ist zugänglich und die Wilhelmsburger Wasserwege werden ausgebaut

halb für wichtig, weil es ursprünglich der Anspruch der IBA war, Lösungen für die Stadt im 21. Jahrhundert zu finden. Diesem Ziel wird die IBA m.E. bisher nicht gerecht. Deshalb sollten die verbleibenden drei Jahre bis zur finalen Präsentation dazu genutzt werden, die obigen grundlegenden Fragen zu bearbeiten und Strategien für die Zeit nach 2013 zu entwickeln, die dazu beitragen, Wilhelmsburgs Status als attraktiven Wohnstandort zu sichern.

### FAZIT:

Ingesamt gesehen hat sich m.E. die Lebensqualität in Wilhelmsburg seit der Zukunftskonferenz deutlich erhöht. Dennoch sind die Inseln im Fluss nach wie vor keine Orte der reinen Glückseligkeit. Um langfristig eine positive Entwicklung zu erreichen, müssen gemeinsam mit den BewohnerInnen

► Lösungen für den Hafen-Stadt-Konflikt gefunden werden

► Strategien zur Verhinderung von Gentrifizierung durchgesetzt werden

**und last but not least die Frage geklärt werden**

► welche Formen von Freizeit und Kultur Hamburg und die Elbinseln wirklich brauchen, um lebenswert für alle BürgerInnen dieser Stadt zu sein.

Wir, die ehemaligen Mitglieder der Arbeitsgruppe Freizeit und Kultur der Zukunftskonferenz würden uns freuen, Sie in unserer Arena begrüßen zu dürfen und die obigen Fragen mit Ihnen zu diskutieren.



Foto: Melanie Johns

ARENA 3A: Zusammenleben

# INSEL DER VIELFALT, INSEL DER KULTUREN:

BETEILIGUNG – AUSEINANDERSETZUNG – GLEICHWERTIGKEIT

JULIANE CHAKRABARTI  
CORINNA PETERS-LEIMBACH  
TIMM KUNSTREICH

## KOSMOPOLIS: AUS VIELFALT STÄRKE MACHEN

Im Dezember 2006 wurde von der Stadt ein Handlungskonzept „Integration von Zuwanderern“ vorgelegt.

Zu begrüßen ist, dass die Stadt Hamburg mit diesem Konzept erstmalig eine klare Definition von Leitbildern und Zielen der Integrationspolitik vorgelegt hat.

Es umfasst alle wichtigen Handlungsfelder der Integration: „Sprache, Bildung und Ausbildung“, „Berufliche Integra-

tion“, „Soziale Integration“, „Zusammenleben in der Stadt“ und „Zuwanderungsfreundliches Hamburg“. Diese fünf Handlungsfelder mit insgesamt 20 Themen werden beschrieben und Integrationsziele sowie Handlungsansätze benannt.

Für die Situation in Wilhelmsburg fehlt allerdings die Analyse, der Bezug zu den konkreten Fragestellungen vor Ort und die in 2001 geforderten stadtteilspezifischen Maßnahmen

In der 108 Seiten starken Broschüre, die unter Beteiligung des Integrationsbe-

Grundlage des Textes:  
Ergebnisse der AG 5 „Zusammenleben“ aus dem Weissbuch



rates und unterschiedlicher Akteure in der Integrationsarbeit vorgenommen wurde, wird unter anderem folgendes Ziel beschrieben:

*„...Hamburg so zu entwickeln und gezielt zu positionieren, dass Hamburg auch international als attraktive Stadt wahrgenommen und qualifizierte Zuwanderung aus dem In- und Ausland gefördert wird.“*

Wir gehen im Wesentlichen davon aus, dass damit andere Gruppen von Einwanderern angesprochen werden, als die, die bereits jetzt und schon seit vielen Jahren in Wilhelmsburg leben. Damit wurde es für die AG 5 der Zukunftskonferenz aus 2001 umso wichtiger, die damals vorgelegte Beschreibung, die sich spezifisch auf die Lebensbedingungen in diesem Stadtteil bezog, auf Aktualität zu überprüfen.

Aus unserer Sicht haben viele der damals von uns entwickelten Thesen und Betrachtungsweisen bis heute Gültigkeit behalten. Die seinerzeit angerissenen Problemlagen und Schwierigkeiten unterscheiden sich zwar in Details, es sind auch in einigen Bereichen durchaus Verbesserungen zu verzeichnen, in der Grundaussage jedoch verbunden mit der zentralen Forderung nach Partizipation aller auf der Elbinsel lebenden Bevölkerungsgruppen ohne Ausnahme sehen wir unsere damalige Analyse zutreffend.

Vor allem der Leitsatz der IBA zur Kosmopolis – aus Vielfalt Stärke machen – sollte zur Folge haben, dass die Auswirkungen aller getroffenen Maßnahmen auf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen- Migranten, Nichtmigranten, Frauen, Männer, Kinder, Behinderte, Nichtbehinderte, alteingesessene, zugezogene Bürger- analysiert und kritisch bewertet werden.

Nur so kann es gelingen, die Fragestellungen von „Verelendung und Veredelung“ bzw. „Segregation und Gentrifizierung“ (hierzu s. Papier von Manuel Humbug „IBA im Spannungsfeld“) als zugehörig zum Thema Zusammenleben zu betrachten.

Aus diesem Grund fügen wir im Folgenden der zutreffenden Analyse aus dem Weißbuch die wichtigsten Forderungen mit einer kurzen Kommentierung zu.

## 1. PROBLEMLAGE

(Fast) alle Menschen, die in Wilhelmsburg wohnen, leben gerne hier und füh-

len sich als Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburger.

### Aber...

... ein Teil würde sich wohler fühlen, wenn nicht so viele „Ausländer“ in Wilhelmsburg wohnen würden. Sie fühlen sich „überfremdet“ und würden es am liebsten sehen, wenn die Einwanderer genauso werden würden wie sie selbst (so die Mehrheit dieses Teils) oder wenn die Einwanderer wieder dorthin gehen würden, wo sie hergekommen sind (so die Minderheit).

... ein weiterer Teil würde sich in Wilhelmsburg wohler fühlen, wenn ihnen auf der Straße, in den Schulen, in den Behörden und Wohnungsgesellschaften nicht immer wieder deutlich gemacht würde, dass sie nicht willkommen sind. Diese Einwanderer kapseln sich immer mehr ab, erwarten von den Einheimischen aber mindestens, dass z. B. ihre Religion und ihre kulturellen Eigenheiten geachtet werden.

... nur ein dritter Teil, der aus Einheimischen und Einwanderern besteht, fühlt sich in Wilhelmsburg eigentlich ziemlich wohl. Sie erleben sich nicht als Einheimische oder Einwanderer, sondern als Kollegin oder Kollege in der Arbeit, als Mitglied in einem Verein oder einem Elternrat, oder schlicht als Nachbar.

Eines aber haben alle drei Gruppen gemein: Sie erleben in vielfältiger Weise, dass Wilhelmsburg benachteiligt wird. Insbesondere diejenigen, denen der Zugang zum Arbeitsmarkt verwehrt wird, die auf das Überleben mit Sozialhilfe angewiesen sind, die in ihren schulischen Möglichkeiten ebenso wenig gefördert werden wie in der Ausbildung, aber auch diejenigen, die die Schule erfolgreich absolviert haben, die über eigenes Einkommen verfügen und Arbeit haben, erleben sich als Einwohner Wilhelmsburgs durch die herrschende Wirtschafts- und Stadtplanungspolitik benachteiligt und ausgegrenzt.

Arbeitslosigkeit, Entwertung erworbener Qualifikationen, Verarmung, verstärken Tendenzen, soziale und ökonomische Ausgrenzungen durch die Brille nationaler oder ethnisch-kultureller Zugehörigkeiten zu bewerten. Nicht mehr die gemeinsam erlittene Ausgrenzung steht im Vordergrund, sondern der wechselseitige Verdacht, die einen könnten sich auf Kosten der anderen ein „gutes Leben“ machen.

Die Kehrseite dieses Erlebens ist das

Wissen, dass vielfältige Kompetenzen brach liegen und dass individuelle und stadtteilspezifische Entwicklungsmöglichkeiten verhindert werden. Beides zu verändern, darauf zielen die folgenden Vorschläge und Forderungen.

## 2. ZIELE UND ZIELKONFLIKTE

Keine und keiner möchte vorgeschrieben bekommen, mit wem er oder sie wie zusammen leben soll. Ein sich achtendes und wertschätzendes Zusammenleben kann nur gelingen, wenn die Möglichkeiten dazu gegeben werden und die Bedingungen förderlich sind. Diese Möglichkeiten und Bedingungen lassen sich in drei Zielsetzungen konkretisieren:

1. Teilhabe sichern
2. Auseinandersetzung ermöglichen
3. Gleichwertigkeit praktizieren

### Zu 1.: Teilhabe sichern

Nach der UN-Menschenrechtskonvention stehen allen Menschen die gleichen sozialen, wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Rechte zu. Einwanderern stehen grundsätzlich die gleichen Rechte zu wie Einheimischen. Dort, wo es offensichtlich ist, dass Einwanderer strukturell benachteiligt sind (höhere Arbeitslosigkeit, höhere Sozialhilfequote, niedrigere Schulabschlüsse), ist alles zu unternehmen, dass diese Benachteiligung beendet wird. Die Maßnahmen sind so zu gestalten, dass sie auch den einheimischen Arbeitslosen, Sozialhilfempfängern und Schulbenachteiligten nützen. So lange Sondergesetze ganze Personengruppen ohne Ansehen der einzelnen Person diskriminieren (Ausländergesetze), solange das Wahlrecht an die Staatszugehörigkeit geknüpft ist und nicht an den tatsächlichen Lebensmittelpunkt eines Menschen (Ausschluss Nicht-Deutscher vom Wahlrecht, selbst wenn sie hier schon lange leben, arbeiten und z. B. mithelfen, die Renten- und Krankenversicherungen funktionsfähig zu halten), solange kann von einer gleichberechtigten Teilhabe nicht die Rede sein.

### Zu 2.: Auseinandersetzung ermöglichen

Um die sich wechselseitig sich verstärkende Spirale von Ablehnung und Rückzug zu durchbrechen, sind vielfältige Formen und Möglichkeiten der Aus-

einandersetzung zwischen unterschiedlichen Positionen anzustreben. Neben dem aktiven Willkommen-heißen der Einwanderer durch Öffnung von Vereinen, Kirchen und Verbänden, geht es hier um demokratische Teilhaberrechte aller in Kindertagesheimen, Schulen, kulturellen Angeboten usw. und um die Erweiterung der schon bestehenden Feste und Wilhelmsburg-spezifischen Veranstaltungen. Unterschiede in Kultur und Lebensweise sollen nicht verwischt werden, sondern als Vielfalt und Bereicherung erlebt werden können.

### Zu 3.: Gleichwertigkeit praktizieren

Gleichwertigkeit bedeutet nicht Gleichmacherei, sondern im Gegenteil: Anerkennung des Unterschiedlichen als Gleichwertiges. Das trifft insbesondere auf die Vielfalt von Kulturen und Sprachen zu. Nur wessen Muttersprache wertgeschätzt und gefördert wird, ist in der Lage, fremde Sprachen zu lernen. Zwei- und Mehrsprachigkeit ist in Wilhelmsburg so verbreitet wie sonst kaum in einem Hamburger Stadtteil. Mit diesem Pfund sollte gewuchert werden.

„Insel der Vielfalt, Insel der Kulturen“ ist ein offenes, aber auch konfliktträchtiges Leitbild. Es kann vieles integrieren, aber nicht alles. Rassistische, neofaschistische und verfassungsfeindliche Positionen sind nicht integrierbar und müssen in allen öffentlichen Auseinandersetzungen um Teilhabe und Gleichwertigkeit bekämpft werden.

Anregungen zu dem in 2001 entwickelten Maßnahmenkatalog kamen unter anderem aus dem Bericht der Unabhängigen Kommission „Zuwanderung“: „Zuwanderung gestalten, Integration fördern“ vom 04. Juli 2001 (der s. g. Süßmuthbericht). Ihm entnehmen wir auch zwei begriffliche Klärungen:

**(1) Zuwanderung und Einwanderung:** „Unter ‘Zuwanderung’ werden ... alle Arten der Migration verstanden, auch diejenige, die nur vorübergehenden Charakter haben. Von ‘Einwanderung’ wird nur dann gesprochen, wenn ausdrücklich die dauerhafte Niederlassung in Deutschland gemeint ist“ (S. 13). Da über sieben Millionen von den ca. acht Millionen in Deutschland lebenden Menschen ohne deutsche Staatszugehörigkeit sich in Deutschland dauerhaft niedergelassen haben oder es wollen und da dieser Sachverhalt auch auf Wilhelmsburg zutrifft, sprechen wir im folgenden von Einwanderungen bzw. von Einwanderinnen und Einwanderern.

**(2) Integration:** „Auch im heutigen Sprachgebrauch beschreibt Integration einen Prozess, zu dessen Gelingen Aufnahme- wie Zuwanderergesellschaft wechselseitig beitragen. Beide Teile sind nicht wegzudenkende Bestandteile eines Ganzen. ... Dabei geht es zugleich um Erwartungen der Zuwanderer wie der Aufnehmenden. Die Neuankömmlinge wollen akzeptiert und willkommen sein. Wer nur geduldet ist, kann sich nicht wohl fühlen. Sie wollen fast alle Arbeit und nicht Sozialhilfe, suchen eine gute Schul- und Berufsausbildung, wollen mit den Deutschen leben, ohne ihre Herkunft (Identität) aufzugeben. Die Einheimischen erwarten, dass ihnen keine Nachteile durch Zuwanderung erwachsen, dass sie mit den Zuwanderern deutsch sprechen können und dass sie als Aufnahmegesellschaft ihre Identität bewahren können.“ (S. 200).

## 3. MASSNAHMEN

### 3.1 Förderung von Mehrsprachigkeit und deren Wertschätzung

Hier wurde in 2001 der Erhalt und die Förderung von Deutschkursen und der Ausbau von schulischer und beruflicher Qualifizierung von Einwanderinnen gefordert. Abgelehnt wurden Sondermaßnahmen, die einzelne Einwanderergruppen diskriminieren. Mitgebrachte Kompetenzen sollen anerkannt und im Arbeitsmarkt bezahlt eingesetzt werden. Eine Förderung sollte an den bestehenden Kompetenzen ansetzen.

#### 3.1.3 Bildung/Ausbildung

Hier verweisen wir auf die Projekte der Bildungsoffensive, weisen aber gleichzeitig darauf hin, dass eine zentrale Forderung von 2001 – kostenfreier Zugang zu den Kindertageseinrichtungen – nicht umgesetzt wurde und durch die Finanzsituation der Stadt auch weiter entfernt scheint, als in 2001 vorstellbar war. Viele Bildungs- und Sozialprojekte sind von Schließung bedroht.

### 3.2 Beschäftigung

2001: „Die Merkmale: geringer beruflicher Status, schlechter Zugang zum Arbeitsmarkt, geringe Arbeitsplatzsicherheit und kaum Zugangsmöglichkeiten auf Dauerarbeitsplätze im Arbeitsmarkt treffen im überproportionalen Maße auf die Einwanderer zu, bestimmen aber zu einem nicht unerheblichen Maße die Situation vieler Einheimischer. Um hier für

alle Ausgeschlossenen einen gerechten Zugang zu diesem zentralen Lebensbereich zu gewährleisten, sind neben Bildungsmaßnahmen auch Arbeitsplatz beschaffende Vorhaben zu fördern.“ Dem ist nichts hinzuzufügen – erst recht nach der Finanzkrise

### 3.3 Wohnen und Freizeit

„Leitthema: Wohnen heißt Bleiben – Strategien für Aufwertung ohne Verdrängung“ (IBA im Spannungsfeld, Manuel Humburg) Die Debatte hat gegenüber 2001 eine andere Dynamik erhalten, die auf die Diskussion in einem größeren Kontext verweist

### 3.4 Kultur und Religion

Forderungen aus 2001:

► Eine bessere und bewusster Einbeziehung der Migrantenorganisationen und die Kooperation mit ihnen in den Stadtteilgremien (so fühlten sich z.B. die meisten Vereine weder vom Beirat noch von der Zukunftskonferenz angesprochen)

► Die Organisation von Migranten ist unter anderem ein Mittel, um ihre Interessen zu artikulieren. Daher ist die Förderung der Selbstorganisation insbesondere von Migrantinnen durch finanzielle und fachliche Mittel erforderlich

► Die Entwicklung von Pilotprojekten mit dem Ziel, die Voraussetzung für eine bessere Partizipation zu schaffen (s. u. den Vorschlag für die Leitstelle Zusammenleben)

Diese Forderungen sehen wir bisher nicht verwirklicht.

Im Weiteren wurde in 2001 speziell die Situation der Muslime in Wilhelmsburg und ihr Wunsch nach einer attraktiven, geräumigen und zentral gelegenen Moschee betrachtet. Wir stellen allerdings fest, dass seit 2001 die gesellschaftliche Debatte sich eher noch ablehnender Muslimen gegenüber verhält und nur allzubereit ist, den Wunsch nach Ausübung der Religion als Beweis für eine fundamentalistische Haltung zu sehen, die der Integration entgegenwirkt. Damit wird die Isolation vorangetrieben und genau der Effekt verstärkt, der vermieden werden soll.

Stattdessen gilt es, durch geeignete Maßnahmen, die Gleichwertigkeit und Achtung der vielseitig und häufig negativ thematisierten Muslime zu stärken und einer zunehmenden Desintegration



entgegenzuwirken. Nur so könnten die Religionsgemeinschaften sich öffnen, sich hiesigen Problemen mehr zuwenden, und die Beteiligung im Stadtteil ansatzweise sichern.

#### 4. LEITSTELLE „ZUSAMMENLEBEN“

(2001) *„Die hier und in den anderen Arbeitsgruppen geforderten Maßnahmen verwirklichen sich nicht von allein, selbst wenn ihnen staatlicherseits grundsätzlich zugestimmt wird. Es ist deshalb eine besondere Stelle in Wilhelmsburg einzurichten, deren zentrale Aufgabe es ist, alle politischen Entscheidungen und getroffenen Maßnahmen daraufhin zu überprüfen, ob sie dem Ziel des Zusammenlebens förderlich sind.“*

*Diese Leitstelle soll eine kommunale Fachstelle sein mit Kenntnissen und Erfahrungen zu den Themen Integration und Zuwanderung. Sie soll allen Bevölkerungsgruppen zur Verfügung stehen. Ihre zentrale Aufgabe ist es, die Integration als eine Querschnittsaufgabe in den kommunalen Ressorts zu implementieren.*

*Sie soll ressortübergreifend arbeiten und keinen Amtscharakter haben. Sie muss direkt dem Senat angegliedert werden und unabhängig die vorgegebenen Leitziele verfolgen können. Dabei kann sie keiner anderen Stelle oder Person weisungsgebunden sein. Die Leitstelle soll hamburgweite Ausstrahlung haben. Der Standort Wilhelmsburg wurde gewählt, um die Bedeutung des Stadtteils für alle Fragen des Zusammenlebens hervorzuheben. Die notwendigen Instrumente müssen zum einen in Kooperation mit den Dezernaten entwickelt werden, zum anderen sind eigene Vorschläge zu entwickeln. Eine derartige Stelle müßte von einem oder mehreren interkulturellen Beiräten unterstützt werden. In jedem Fall ist auf die Rückkoppelungswirkung in die Quartiere zu achten.*

*Die Leitstelle soll interkulturell besetzt sein, um Vorbildcharakter zu haben.“*

Zu den Leitzielen, der Herleitung und Beschreibung der Aufgaben verweisen wir auf das Weissbuch

Wir stellen fest, dass diese zentrale Forderung nicht in Angriff genommen bzw. umgesetzt worden ist.

Stattdessen wurde im Juni 2008 bei der Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz (BSG) die

Leitstelle Integration und Zivilgesellschaft eingerichtet.

Sie hat folgende Referate:

► (LIZ 1) Management für den Integrationsbeirat, Grundsatzaufgaben der Integration von Zuwanderern, Bürgerschaftliches Engagement und Freiwilliges Soziales Jahr

► (LIZ 2) Fachbehördliche und überbehördliche Aufgaben der Integration von Zuwanderern, der Rückkehrförderung und Re-Integration

► (LIZ 3) Opferschutz

Im Integrationsbeirat, der sich aus 70 Mitgliedern zusammensetzt, sind folgende Gruppen vertreten:

► 19 erstmalig von Migrantenorganisationen gewählten Personen mit eigenem Migrationshintergrund sowie

► 39 Vertreter diverser Handlungsfelder (u. a. Politik, Wirtschaft, Arbeit, Bildung und Kultur), die vom Präses der Sozialbehörde berufen worden sind,

► zwölf assoziierte Mitglieder von Fachbehörden und der sieben Bezirksverwaltungen.

#### 4.1 Chancen, Risiken und andere Nebenwirkungen

(2001) *„Darüber sind in den bisherigen Ausführungen schon einige Andeutungen gemacht worden. Grundsätzlich lässt sich jedoch feststellen: Wenn die hier vorgeschlagenen Maßnahmen nicht in Angriff genommen werden, wird sich die jetzt schon für viele nur schwer erträgliche Situation weiter verschlechtern, und ein noch stärkeres Auseinanderleben der verschiedenen Bevölkerungsgruppen ist nicht auszuschließen – mit allen fatalen Konsequenzen.“*



Foto: Sven Lohmeyer

ARENA 3B: Wohnen und Freiraum

# WOHNEN AUF DER ELBINSEL WILHELMSBURG – EINE TEILBILANZ

ÜBER VORZEIGBARE ERGEBNISSE, CHANCEN UND WIDERSPRÜCHE

LIESEL AMELINGMEYER

HELGA SCHORS

KLAUS WILKE

Grundlage des Textes:  
Ergebnisse der AG 4  
„Wohnen“ aus dem Weissbuch

Während der Zukunftskonferenz 2001/2002 beschäftigte sich die Arbeitsgruppe Wohnen mit der Frage wie sich der Wohnstandort Wilhelmsburg bis zum Jahr 2013 (damals IGA Präsentationsjahr) und darüber hinaus entwickeln sollte. Dabei ging es vor allem darum, kurz- bis mittelfristig umsetzbare Handlungsmaßnahmen und Projekte zu entwickeln, die dem Wohnstandort Wilhelmsburg eine neue Qualität geben sollen. Anhand der damals aufgestellten Forderungen soll nun eine Zwischenbilanz zu den bisherigen Veränderungen im Stadtteil gezogen werden.

Für den **Wilhelmsburger Westen** wurde von der Zukunftskonferenz eine Aufwertung des Wohnumfeldes sowie die Sanierung und Bestandsentwicklung gefordert. Durch die durchgeführten Sanierungsmaßnahmen hat sich die Wohnstandortqualität z.B. in der Manesallee, der Weimarer Straße oder der Julius-Ertel-Straße verbessert. Auch die Bevölkerungsstruktur hat sich in den letzten Jahren dadurch langsam zum Positiven verändert. So haben vermehrt Studenten und junge Leute den Stadtteil für sich entdeckt. Es sind mehr junge Familien mit Kindern zu sehen und



inzwischen haben sich auch Künstler im Reiherstiegviertel angesiedelt. Man findet immer mehr kleine Cafés und Restaurants und auch der Sanitaspark oder der schöne Rad- und Wanderweg am Veringkanal mit dem Internationalen Garten sind aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Zudem wurden mehrere Neubauvorhaben für den Wohnungsbau gestartet oder stehen kurz vor dem Abschluss. Somit gibt es für den Stadtteil eine Vielzahl von erfolgreichen Ansätzen, die positiv in die Zukunft blicken lassen. Jedoch gibt es auch einige „Sorgenkinder.“ So zum Beispiel die Wohn- und Geschäftsstraße Veringstraße. Die Wohnqualität stellt sich hier zum Teil nach wie vor desolat dar.

Auch bei der medizinischen Infrastruktur gibt es Defizite. Die (fach-) ärztliche und therapeutische Versorgung hat sich auf der gesamten Elbinsel nicht gebessert, was mit der städtebaulichen Entwicklung, der Bewohnerstruktur und dem Image des Stadtteils zu tun hat. Für den Wohnstandort Wilhelmsburg hat das Thema aber einen hohen Bedeutungsgrad und muss deshalb wieder aufgegriffen werden.

#### Weitere Forderungen der Zukunftskonferenz waren:

- die städtebauliche Neuordnung der nördlichen Reiherstiegspitze und die Heranführung an die Wohngebiete Reiherstiegdeich, Hakenstraße, Fährstieg, Am alten Schlachthof, Ernst August-Deich sowie die Verbindung zum historischen Stadtkern,
- eine Fährverbindung vom Fährstieg zu den St. Pauli-Landungsbrücken,
- die Errichtung von Wohnanlagen und Stadthäuser am Veringkanal, am Reiherstieg in Höhe des Wilhelmsburger Krankenhauses sowie auf dem kleinen Grasbrook
- sowie die Öffnung und Entwicklung des Spreehafens zu Hamburgs erstem Wohnboothafen.

**Bis auf die Öffnung des Spreehafens im Juli 2010 ist bisher keine Umsetzung erfolgt.**

Beim Thema **Wohnen am Wasser** wird der Hafen-Stadt-Konflikt deutlich. Von den in der Zukunftskonferenz vorgeschlagenen Projekten konnte bisher keines umgesetzt werden. Daher wird

die Initiierung von Pilotprojekten bis 2013 sowie auch eine langfristige Umwidmung der Projektgebiete (analog des Harburger Binnenhafens) gefordert. Dazu müssen Verhandlungspositionen mit der Hamburger Port Authority erarbeitet werden.

Wilhelmsburg ist sturmflutgefährdetes Gebiet. In der Zukunftskonferenz wurde daher angeregt, eine finanzierbare Gebäudeelementarversicherung für Eigentümer zu prüfen. Alternativ könnte ein Bundesfonds zur Absicherung von Sachwerten in flutgefährdeten Gebieten eingerichtet werden. Dieses Problem darf auf Dauer nicht individualisiert bleiben. Zudem hindert es Investoren und potentielle Neueigentümer vor einer Ansiedlung auf der Elbinsel. Die Behörde für Inneres soll innerhalb der nächsten 12 Monate ein Konzept für eine Flutversicherung erarbeiten.

Zentrale Forderung der Zukunftskonferenz war die Planung einer neuen und attraktiven **Wilhelmsburger Mitte**, die die S-Bahn und das Wilhelmsburger Einkaufszentrum (WEZ) einschließt. Im Rahmen der igs und IBA wird diese Forderung aktuell umgesetzt. Auch die Forderung, das WEZ sowie den Berta-Kröger-Platz zum Sanierungsgebiet zu erklären, wurde mit der Einrichtung des Sanierungsgebietes S6 umgesetzt. Die beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen der SAGA stimmen weitgehend mit den Forderungen aus der Zukunftskonferenz überein. Die Sanierung der Hochhäuser bedeutet eine erhebliche Aufwertung des Gebietes. Handlungsbedarf besteht nach wie vor bei den eingeschossigen Bauten am Berta-Kröger-Platz, da die aktuelle Situation nicht zum Shoppen oder Verweilen einlädt. Auch die Bahnhofspassage zwischen den Gebäuderückseiten und den Wohngebäuden weist nach wie vor erhebliche gestalterische Mängel auf. Der Sanierungsbeirat sollte sich daher weiterhin um eine Grundsanierung mit kleineren baulichen Veränderungen – z.B. eine attraktive Fassadengestaltung – bemühen. Auch der Branchenmix, der ausdrücklich für das WEZ gefordert wurde, sollte stärker als bisher Beachtung finden. Die Ideen für die Umgestaltung des Berta-Kröger-Platzes werden derzeit noch im Sanierungsbeirat diskutiert. Ggf. ist die Durchführung eines Wettbewerbs sinnvoll.

Mit den Planungen um die neue Mitte treten jedoch auch einige Konflikte auf. So sorgen die Überlegungen über die

**Verlegung der Reichsstraße** für erhebliche Konflikte im Stadtteil. Es wird befürchtet, dass es mit der Verlegung der Reichsstraße an die Bahnstrecke gleichzeitig zu einem erheblichen Ausbau kommt. Auch die Gestaltung des Lärmschutzes, die Planungen der Bahn für ein Überwerfungsbauwerk und die entstehende Barrierewirkung bzw. Zerteilung der neuen Wilhelmsburger Mitte sind strittige Punkte. Die Verlegung der Reichsstraße sollte deshalb in ein gesamträumliches Konzept eingebettet werden, in dem auch Aussagen zur Nachnutzung der alten Trasse getroffen werden. Im Fokus sollten dabei die Bedürfnisse des Wohnstandortes Wilhelmsburg stehen. Die Ergebnisse des Beteiligungsprozess aus dem Jahr 2009 wurden bisher nicht in den Planungen berücksichtigt. Eine weitere Überprüfung des Projekts erscheint daher sinnvoll. Dabei sollte auch die Optimierung der bestehenden Trasse mit Flüsterasphalt und Lärmschutz berücksichtigt werden. Das Lärmschutzkonzept sollte in einer öffentlichen Sitzung vorgestellt und diskutiert werden.

Das **igs-Gelände** muss den Hamburgern auch nach 2013 für Freizeit und Erholung zur Verfügung stehen. Für den Park wird, gerade vor dem Hintergrund der Sparmaßnahmen in der Grünpflege, ein langfristig angelegtes Unterhaltungs- und Pflegekonzept benötigt. Dies gilt jedoch auch für alle anderen öffentlichen Grünanlagen und Gewässer im Stadtteil, da diese aufgrund von IBA und IGS aber auch als Naherholungsgebiete für die Hamburger Bevölkerung an Bedeutung gewinnen. Daher sollte ein neues Pflegekonzept für das öffentliche Grün und die Gewässer entwickelt werden. Hierfür ist verstärkt auf Kräfte des ersten Arbeitsmarktes zurückzugreifen.

Des Weiteren sollten auch die Flächen der **Kleingartenvereine** (z.B. in Niedergeorgswerder) gesichert werden. Teilweise besteht auf diesen Flächen Sanierungsbedarf aufgrund von Kontamination. Einige Flächen könnten so bspw. als Flächen für Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden.

Der **Fähranleger** am Bürgerhaus wird ausdrücklich begrüßt, ebenso die geplante Kletterhalle und der Neubau des Schwimmbades. Auch der **Neubau der BSU** ist ein Erfolg. Die Wilhelmsburger haben seit Jahren gefordert, eine Behörde nach Wilhelmsburg zu verlagern. Diesem Wunsch wurde nun entsprochen.



Weitere große Bauvorhaben in dem **Gebiet zwischen Georg-Wilhelm-Straße und den Bahngleisen** können nur im Rahmen eines Gesamtkonzeptes geplant und realisiert werden. Alle Planungen müssen frühzeitig mit den Wilhelmsburger Bürgern diskutiert und deren Ideen, Anregungen und Kritik berücksichtigt werden.

Eine weitere Forderung der Zukunftskonferenz war die Sanierung und Aufwertung des **Bahnhofsviertels** und des **Korallusviertels**. Das städtebauliche Bild ist heute jedoch immer noch verheerend. Das vor Jahren geplante igs-Projekt „Neue Kleider für alte Hochhäuser“ wurde nicht weiterverfolgt. Die GAGFAH als Eigentümerin unternimmt nichts zum Erhalt der Bausubstanz und nimmt die Entwicklung zu einem massivem sozialen Brennpunkt billigend in Kauf. Ein wesentliches Ziel der Zukunftskonferenz, von IBA, igs und Stadtentwicklung ist die Durchmischung der Wohnbevölkerung. Hier zieht jedoch jeder weg, der es sich leisten kann, was zu einer einseitigen Bewohnerstruktur führt, so dass dringender Handlungsbedarf besteht. Als erster Schritt sollte der Stadtteil in das Rahmenprogramm integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) aufgenommen und ein Quartiersmanagement installiert werden. Bedenken und Anregungen von Seiten der Bevölkerung sollten dabei berücksichtigt werden.

**Kirchdorf-Mitte-Nord (B-PLAN WB79) und Wilhelmsburger Osten westlich und östlich der Autobahn A1** – Der Bebauungsplan WB 79 (Wohnungsneubaugebiet) wurde von der Zukunftskonferenz abgelehnt. Stattdessen wurde gefordert, die Flächen für Grünlandnutzung durch geeignete Planungsinstrumente zu sichern. Von Seiten

der IBA wurde auf den B-Plan verzichtet. Der gesamte Bereich soll nun als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden. Diese Planung soll zügig umgesetzt werden. Zudem sollte der von der Zukunftskonferenz gewünschte Archehof für Wilhelmsburger Kinder als Beitrag für Naherholung und Kulturerlebnis sowie zum Erhalt der Landschaft eingerichtet werden. Das Gebiet bietet sich zudem für alle Ausgleichsmaßnahmen an, die nicht in unmittelbarer Nachbarschaft des jeweiligen Eingriffs umzusetzen sind.

**Kirchdorf Süd / Finkenriek** – Kirchdorf Süd leidet unter dem Lärm der A1. Ein Rückbau der Otto-Brenner-Straße als langjährige Forderung der Zukunftskonferenz aber auch der Kommunalpolitik ist nicht erfolgt. Hinzu kommen die Planungen zur **südlichen Hafenquerspange**, die eine starke Beeinträchtigung für die Stadtteile Kirchdorf, Kirchdorf-Süd und Finkenriek bedeutet. Auch die Forderung der Zukunftskonferenz die Kulturlandschaft zu stärken, wird durch diese Planungen konterkariert. Die Hafenquerspange würde Kirchdorf-Süd / Finkenriek südlich entlang der Kornweide zusätzlich mit Lärm belasten und somit die Wohn- und Freizeitqualität erheblich beeinträchtigen. Das Naherholungsgebiet würde keine Zukunft mehr haben. Zudem führt die Hafenquerspange zu einer Entwertung der Wohngebiete.

Die Forderungen der Zukunftskonferenz bleiben nach wie vor bestehen. Die B-Pläne WB 17, der für das Gebiet eine Verkehrserweiterungsfläche vorsieht, und WB 66, der Gewerbeansiedlung ermöglicht, müssen umgehend aufgehoben werden. Auch auf die südliche Hafenquerspange sollte verzichtet werden. Zum einen ist sie verkehrstechnisch nicht erforderlich, zum anderen entlas-

tet sie den Hafenverkehr nicht, sondern schafft lediglich neue Verkehrsbedarfe. Daher wird die Aufhebung der Bebauungspläne WB17 und WB77 in Finkenriek und Kirchdorf gefordert.

**„Öko-Siedlung“ an der Kirchdorfer Straße** – Die Siedlung ist gebaut worden. Eine Öko-Siedlung ist diese Siedlung mit 44 Reihenhäusern wahrlich nicht, es sei denn, man bezeichnet das Vorkommen von Mikroorganismen wie Schimmelpilze als „Öko.“ Die Siedlung ist weder in Passivhausbauweise errichtet noch hat sie andere ökologische Besonderheiten. Der Bauträger hat die Reihenhäuser mit erheblichen Baumängeln an die Käufer übergeben, bspw. bei Fassaden- und Putzarbeiten sowie anderen Techniker- und Handwerkerleistungen. Viele Reihenhäuser weisen deutlich sichtbare Schimmelpilze auf. Aus diesen Gründen sind mit dem Bauträger/Verkäufer Rechtsstreitigkeiten anhängig.

Künftig sollten solche Baugebiete nicht mehr einem einzigen Bauträger überlassen werden, da man davon ausgehen muss, dass Investoren ihrem Profitstreben den Vorrang geben. Das bedeutet eine deutlich verdichtete Bauweise, um viele gewinnträchtige Objekte unterzubringen sowie Abstriche bei der Architektur und Bauqualität. Ein weiteres Problem ist die fehlende soziale Durchmischung. Auffällig ist, dass viele Kinder mit erheblichen Defiziten in der deutschen Sprache eingeschult werden.

**Bebauungsplan Wilhelmsburg 81** – Gefordert wurde, dass der B-Plan in Georgswerder („Kirchenwiese“) ausgesetzt wird, um erste Erfahrungen mit dem B-Plan WB18 (Bei der Windmühle) und der „Öko-Siedlung“ Kirchdorfer Straße zu gewinnen. Der bereits rechtskräftig festgestellte Bebauungsplan ist



bis heute nicht realisiert worden. Das vom Arbeitskreis Georgswerder entwickelte Konzept für „Generationsübergreifendes und ökologisches Wohnen“ wurde zwar von der IBA, nicht jedoch von der Finanzbehörde unterstützt und daher wieder verworfen. Sollte der B-Plan verwirklicht werden, sollten diese Vorschläge umgesetzt werden.

### **Bebauungsplan Wilhelmsburg 83 –**

Der B-Plan WB83 („Wohnpark Dove Elbe“) wurde im Rahmen der Zukunftskonferenz abgelehnt und ist bis heute nicht realisiert worden. Zurzeit arbeitet die BSU an der Konkretisierung der Landschaftsachse Wilhelmsburger Dove Elbe, d. h. an der Überprüfung des Verlaufs, der Zugänglichkeit und Durchgängigkeit sowie ihrer Bedeutung für die Erholungsnutzung, die Biotopvernetzung und das Landschaftsbild. Auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme und Bewertung wird ein Konzept zum Erhalt und zur Entwicklung der Achse sowie Verbesserung ihrer Funktionen entwickelt. Das Ergebnis wird in die Diskussion, insbesondere mit dem Bezirk Hamburg-Mitte, über die weitere planerische Entwicklung der Landschaftsachse Dove Elbe einfließen. Zurzeit ist die Behörde allerdings noch in der Abstimmungsphase.

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Landschaftsachse, die sich nun auch aus der Aktivitäten der BSU entnehmen lässt, sollte für diesen Raum zum Schutz von Natur und Landschaft endlich Rechtssicherheit geschaffen werden, bspw. durch einen B-Plan mit dem Ziel der „Nichtbebauung.“

### **Spülfeld Obergeorgswerder (B-Plan WB86) –**

Die ca. 55 Hektar große Fläche des Altspülfeldes sollte als Wald- oder Erholungsgebiet entwickelt werden. Eine gewerbliche Nutzung wurde von der Zukunftskonferenz abgelehnt. Im Rahmen des B-Plans WB 86 wird diese Fläche nun zum Industriegebiet entwickelt. Neben der Hafencity und dem IBA-/igs-Gelände handelt es sich dabei um Hamburgs größtes Baugebiet. Aufgrund der im Rahmen des B-Plan-Verfahrens von den Bürgern eingereichten Bedenken und Anregungen konnte hinsichtlich der Gestaltung und der Abschirmung zum Wohnstreifen sowie hinsichtlich des Eingriffsausgleiches Einfluss genommen werden. Der Wohnstreifen mit Lückenschließung wurde in dem B-Plan mit aufgenommen, allerdings hält die Aurubis AG ihre Einwendungen hiergegen weiterhin aufrecht.

Den Bemühungen der Aurubis AG auf Verhinderung der Festschreibung als Wohngebiet sollte nicht nachgegeben werden. Neben der Hinnahme der realpolitischen Gegebenheiten als nunmehr Industriegebiet, halten wir diese Nutzung im Nachhinein immer noch für falsch. Die Verwaltung wird aufgefordert dafür zu sorgen, dass der B-Plan WB 86 rechtskräftig wird.

### **S- und Busbahnhof Veddel und Ortseingang Georgswerder –**

Der nördliche Eingangsbereich nach Wilhelmsburg lädt Besucher nicht dazu ein, die Elbinsel zu entdecken. Das gilt auch für den Ortseingang von Georgswerder. Eine Achse in den Stadtteil ist nicht vorhanden, so dass er quasi abgeschnitten ist. Zudem fehlt eine entsprechende Verkehrslenkung und Beschilderung. Gerade für das IBA Projekt „Energieberg“ wäre dies jedoch von Bedeutung. Auch hier trifft man auf ein „unwirtliches Gebiet“ mit punktuellen Angsträumen und städtebaulichen Sünden. Für beide Bereiche ist stadtgestalterischer Handlungsbedarf nötig. Für Georgswerder könnte man auf den Wettbewerb des AK Georgswerder aus dem Jahr 2006 zurückgreifen, bei dem zahlreiche gute Vorschläge eingereicht wurden.

### **FAZIT**

#### **Die wohnliche Aufwertung von Quartieren der Elbinsel treibt bei den ersten privaten Wohnungseigentümern die Mieten in die Höhe!**

Wohnen in Wilhelmsburg ist in weiten Teilen der Elbinsel attraktiver geworden. Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten von Genossenschaften und der SAGA/ GWG haben gebäudetechnisch und von der Architektur zu einem höheren Wohnwert beigetragen und werden es, z.B. mit dem Umbau des Weltquartiers, weiterhin tun. Die Öffnung des Spreehafens ist der erste Schritt für Freizeit und Erholung am Wasser im Norden der Elbinsel. Gleichwohl entstehen durch diese Aufwertung Ängste vor Verdrängung, vor Gentrifizierung. Nicht unbegründet, so treiben bereits private Vermieter die Mieten im Reiherstiegviertel in die Höhe.

#### **Keine Aussicht auf Wohnen am Wasser- eine Chance wird vertan!**

Projekte für Wohnen an den natürlichen Wasserläufen der Insel (Reiherstieg, Spreehafen, kleiner Grasbrook, Kanäle) konnten bisher durch die IBA und im Rahmen des Sprungs über die Elbe

der Hansestadt Hamburg nicht realisiert werden. Sie wurden insbesondere auf Grund von Interessenkollisionen mit der Hafenwirtschaft (Port Authority) verworfen. Sie wären der größte Magnet für innovatives Wohnen auf der Elbinsel. Damit wird eine große Chance vertan.

#### **Die „Bremsfaktoren“ für attraktives Wohnen auf der Elbinsel: Containerberge, Geruchsbelästigung und Verkehr!**

Die IBA will Maßstäbe für bezahlbares, kreatives und ökologisches Wohnen in der Wilhelmsburger Mitte und im Reiherstiegviertel setzen. Containerberge am Jaffe-David-Kanal, die bestehenden Gewerbegebiete in der Wilhelmsburger Mitte sowie massive Geruchsbelästigung (wie von den Nordischen Ölwerken, NOW) sind ein deutlicher Widerspruch dazu. - An dem Willen, nördlich der Neuenfelder Straße Wohngebiete zu schaffen, darf außerdem gezweifelt werden, da die Pläne für die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße in der Höhe der möglichen Wohnbebauung nur einen „Lapidarlärmschutz“ von 2 Metern vorsehen.

#### **Im Westen: Alles saniert und aufgehübscht – In der Mitte: Alles häuslich und blumig – Im Osten: Nichts Neues, aber aller(s) Verkehr(t)!**

Das Bekenntnis der Hansestadt zum Wohnstandort Wilhelmsburg und dem grünen Wilhelmsburger Osten ist halbherzig. Wie sonst könnte in Kirchdorf / Kirchdorf-Süd / Finkenriek neben den Plänen für eine Verlegung der Reichsstraße noch eine neue Autobahn, die Hafenquerspange, mitten durch Wohngebiete geplant werden? Diese Absicht schwächt in weiten Teilen der Bevölkerung die Zustimmung zur Innovationskraft der IBA in puncto Wohnen, weil diese gegenläufigen Strategien als unglaubwürdig und „Schlag ins Gesicht“ der Elbinsulaner wahrgenommen werden.

#### **Planungssicherheit schafft Vertrauen und neue Chancen auch im gesamtstädtischen Interesse!**

Die Elbinsel braucht für Wohnen, Freizeit und Erholung eine verlässliche Planungssicherheit und in sich schlüssige Entwicklungsstrategien. Hierfür sind die geeigneten Planungsinstrumente noch im Zeitfenster der Internationalen Bauausstellung voranzubringen.



Foto: Martin Kunze

# ELEMENTARE KRAFTQUELLEN FÜR ENERGIEGELADENE ELBINSELN:

ERNEUERBAR, EFFIZIENT UND EINGESPART!

ASTRID CHRISTEN

HELGA SCHORS

„Alles hängt mit allem zusammen“ ist nicht nur eine Weisheit der Tibeter, sondern eine wissenschaftliche Erkenntnis von globalen oder regionalen Zusammenhängen und ihrer Wechselwirkung. Obwohl die Umweltvorsorge angesichts des Klimawandels verstärkt gefordert wird, kreisen die Diskussionen trotz zunehmender Umweltkatastrophen überwiegend um alternative Konzepte einer nachsorgenden Umweltpolitik.

Da die gesellschaftliche Verantwortung für die Zukunft unserer Umwelt den Wissenschaftlern und Regierungen in

aller Welt durchaus bewusst geworden ist, wurden in den letzten Jahren und Jahrzehnten auf regionaler und internationaler Ebene (besonders innerhalb der EU) Gesetze und Normen erlassen, um den Schutz der Umwelt zu regeln. Doch nach wie vor treten gravierende Divergenzen in der Abwägung zwischen ökologischen und ökonomischen Zielen auf, innerhalb der einzelnen Länder und Regionen, innerhalb der EU, besonders aber in den Vereinigten Staaten von Amerika, in China und den sogenannten Schwellenländern, die einen erhöhten Wachstumsbedarf haben.



Letztlich geht es um ein Anhalten des Klimawandels durch die Vermeidung von CO<sub>2</sub> und andere die Umwelt schädigende Emissionen, den Einsatz erneuerbarer Energien, um die Reduzierung der Ausbeutung von Ressourcen, um umweltschonende Produktionsverfahren, sauberes Wasser für alle, Schutz der Gewässer, Schutz der Umwelt und Natur und unserer Gesundheit global und regionalspezifisch, also insgesamt um unsere Lebengrundlagen und die unserer Nachkommen.

## KLIMA UND ENERGIE

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Hamburg nimmt folgerichtig das Thema Klima und Energie einen breiten Raum ein und zeigt an exemplarischen Projekten, wie man aus mehr oder weniger brachliegenden und zu „Altlasten“ zählenden Baukörpern durch erneuerbare Energien klimaschutzfördernde Projekte entwickelt und wie man eine das Klima schonende „Wohn-, Arbeits- und Lernwelt“ durch regenerative Energien gestalten kann. Dieses Thema wurde in der Zukunftskonferenz nicht behandelt, da der Fokus auf soziale und räumliche Entwicklungen lag und darüber hinaus zeitlich sehr begrenzt war. Insofern ist das wichtige Spektrum Klima und Energie von der IBA Hamburg aufgegriffen und zu ihrem Leitthema „Stadt im Klimawandel“ geworden.

Zur Unterstützung der IBA Hamburg wurde im Jahre 2008 eigens ein sechsköpfiger Fachbeirat ins Leben gerufen. Drei IBA-Labore haben sich mit dem Thema „Anpassung an den Klimawandel und Vermeidung von Treibhausgasemissionen“ dezidiert beschäftigt und ein Zukunftsbild der Europäischen Stadt im 21. Jahrhundert entworfen. Hier geht es auch um die Internationalisierung der Stadtgesellschaft und die Bedeutung eines stadtverträglichen Wachstums.

## ALTER BUNKER

Die Transformation des alten Flakbunkers in ein Kraftwerk erneuerbarer Energie unter sehr konstruktiver Beteiligung des Denkmalschutzamtes zeigt schon jetzt Wirkung. Gerade durch solche IBA-Projekte und der Diskussion in der Stadtgesellschaft wurde verhindert, dass u. a. das „Weltquartier“ als verdichteter städtischer Raum der Elbinseln an die Fernwärmetrasse von Vattenfall im Kontext des neuen Steinkohlekraft-

werkes Moorburg angeschlossen wird. Es wird angestrebt, das komplette Reiherstiegviertel langfristig mit erneuerbarer Energie zu versorgen. Die Elbinseln haben somit tatsächlich die Chance zum Experimentierfeld für dezentrale und erneuerbare Lösungen der Energieversorgung zu werden.

Der Wunsch nach einer Aussichtsmöglichkeit auf die Hamburger City und über Wilhelmsburg ist auch für Besucher sehr vielversprechend und lässt sich erst durch dieses IBA-Projekt realisieren. Durch das bürgerschaftliche Engagement und durch die Aktivitäten der Geschichtswerkstatt wird dieser Ort einer schrecklichen Zeit mit einem Dokumentationszentrum gewürdigt. Wünschenswert wäre noch, wenn die IBA Hamburg den Bunker hinsichtlich seiner multifunktionalen Möglichkeiten ganzheitlich betrachten würde. An den nicht für erneuerbarer Energie genutzten Fassaden könnten sicherlich Naturschutzmaßnahmen wirken (z.B. Rankhilfen für Efeu, Löcher für Fledermäuse).

## ENERGIEBERG

Schon im Bewerbungsverfahren für die IBA 2013 ging von der Landschaftsarchitektin Frau Dr. Oldengott der Wunsch aus, die Landmarke Müllberg entlang der A 1 zu einem einladenden und zukunftsweisenden Symbol für die Gartenschau zu machen.

Die Bevölkerung organisierte mit Frau Marianne Gross vom Wilhelmsburger Inselrundblick bereits vor 10 Jahren die ersten jährlichen „Berg-Spaziergänge“, um diesen für die Öffentlichkeit sonst geschlossenen Ort in das Bewusstsein der Menschen zu rücken und von oben die ungewöhnliche Aussicht zu genießen. Es handelt sich um einen sehr schwierigen Ort, der zwar zugänglich sein soll, aber auch behutsam und respektvoll behandelt werden muss aufgrund der Gefahren, die dieses technische Bauwerk immer noch in sich birgt. Das große Bürgerengagement hat seinerzeit mit dazu beigetragen, dass der Müllberg via eines geforderten internationalen Symposiums zu Europas innovativsten technischen Bauwerk in der Sanierungsbranche geworden ist.

Auch hier wird ein neues Informationszentrum entstehen, das Zeugnis über die Entstehung und die Sanierung dieser Deponie geben wird und über den zukünftigen Umgang mit Ressourcen und erneuerbaren Energien informieren soll. Die neue ab 2011 von Hamburg

Energiebetriebene Windenergieanlage und die 5000 qm großen Fotovoltaikanlagen sind sichtbare Zeichen für eine vorsorgende Umweltpolitik, die Sanierung und Überwachung des Energieberges hingegen ist zwingender Nachsorge zwecks Reparatur von Fehlern in der Vergangenheit geschuldet. Diese Gegensätze von negativer Energie im Berginneren und positiver Energie auf dem Bergäußeren, also an ein und demselben Ort, sind einzigartig und dementsprechend spektakulär.

## KLIMAGERECHTES BAUEN

Die IBA befördert nicht einfach einzelne isolierte Klimaprojekte, sondern begegnet dem Thema „Klimagerechtes Bauen“ sehr breit angelegt in all seinen gesellschaftlichen Facetten. Hierzu sind zusammen mit dem Klimabeirat und bei einem IBA-Labor „Die 12 Thesen zum Klimagerechten Bauen“ entstanden:

- ▶ Kommunale Klimaschutzkonzepte
- ▶ Klimaschutz durch Klimamanagement
- ▶ Ziele des „Klimagerechten Bauens“
- ▶ Klimaschutz im Bestand
- ▶ Kommun. Energieversorgungsmodelle
- ▶ Wirtschaftlichkeit und Anreizsysteme
- ▶ Neue Verfahren u. Diskussionskulturen
- ▶ Soziale Akzeptanz
- ▶ Rechtl. Rahmen (z.B. ENEC-Verordnung)
- ▶ Zertifizierung
- ▶ Qualitätssicherung und Monitoring
- ▶ Bildung und Ausbildung (Energieberater, Architekten, Handwerk etc.)

Diese Thesen stellen die Grundlage für die vier strategischen Säulen, auf denen das IBA-Leitthema „Stadt im Klimawandel“ gründet.

- ▶ Reduzierung des Energieverbrauchs durch einen hohen gebäudetechnischen Standard (Neubau und Bestandsanierung)
- ▶ Verbesserung der Energieeffizienz durch den Einsatz von Blockheizkraftwerken sowie lokalen und regionalen Energieverbundsystemen
- ▶ Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien in der Energiegewinnung bis zum schrittweisen Erreichen von „100 % Erneuerbar“
- ▶ Einbindung und Motivation der Bewohnerinnen und Bewohner der Elbinseln durch umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen und die Schaffung ökonomischer Anreize zum „Mitmachen“



Foto: [www.nordmeier-photodesign.de](http://www.nordmeier-photodesign.de)

Die IBA-Impulse haben in der Internationalen Fachwelt bereits große Anerkennung gefunden.

So waren die 12 Thesen zum „Klimage-rechten Bauen“, der Energiebunker und der Energieberg, Bestandteil des deutschen Beitrages auf der Architektur Biennale in Venedig 2008.

Vornehmlich als Beitrag zu Klima und Energie hat die IBA Hamburg den deutschen Pavillon auf der Biennale in Sao Paulo 2009 zum Thema „Balanced City“ gestaltet. Hier wurden auch Beispiele aus anderen Städten und zu anderen Balance-Themen wie demografischer Wandel, Innenstadt und sozialer Zusammenhalt vorgestellt.

Zur EXPO 2010 in Shanghai hat Hamburg als Partnerstadt außerhalb des EXPO-Geländes ein eigenes Hamburg-Haus. In diesem privilegierten Hamburg-Haus präsentieren sich auch die IBA Hamburg und igs sowie Green Capital 2011.

Wilhelmsburg und seine Energie ist also weitaus bekannter, als die Wilhelmsburger Bewohner/innen und die Hamburger Stadtgesellschaft ahnen.

Zum „Klimaschutzkonzept Erneuerbare Wilhelmsburg“ sind folgende klimaneutral konzipierte IBA-Projekte neben dem „Energieberg“ und dem „Energiebunker“ besonders hervorzuheben:

- ▶ Schule „Tor zur Welt“:  
Hier wird das Energiesystem gleich in das didaktische Lehrprogramm mit aufgenommen
- ▶ Brennstoffzellen beim Haus d. Projekte
- ▶ Das Tiefengeothermieprojekt
- ▶ Das Projekt Prima-Klima-Anlage zur energetischen Sanierung des Gebäudebestands für Hauseigentümer der Elbinseln
- ▶ Die Bioenergienutzung
- ▶ Die „Neuen Hamburger Terrassen“ am Schlöperstieg mit dem regenerativem Nahwärmenetz
- ▶ Das Wohnbauprojekt Open House als sogenanntes Passivhaus-Plus
- ▶ Das VELUX Model Home 2010 – eine architektonisch und energetisch anspruchsvolle Sanierung am Katenweg
- ▶ Die „Smart-Material-Houses“ in der Wilhelmsburger Mitte (intelligente Baustoffe)
- ▶ Das IBA DOCK

## DER NEUBAU DER BSU IN DER NEUEN WILHELMSBURGER MITTE:

Gerade die Verlegung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in einem der energetisch anspruchsvollsten Gebäude in Deutschland verspricht eine geistige Aussicht und erzeugt gerade deswegen einen klimafreundlichen Handlungsdruck auf die zukünftige Stadtentwicklungspolitik, dem Politikfeld mit der wachsenden Bedeutung. In der neuen Mitte, im Zentrum, eben im Mittelpunkt des politischen Handelns sollten die Herausforderungen an die europäischen Städte stehen, nämlich eine Balance herzustellen zwischen den ökologischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Aspekten einer nachhaltigen Stadtgestaltung.

Die neue BSU direkt gelegen an hochwichtigen Infrastrukturen für Bahn-, LKW-, PKW-Verkehr und ÖPNV sowie für Fußgänger und Radfahrer ist hier eindeutig gefordert, den sehr hohen Qualitätsmaßstäben an die Architektur auch inhaltlich und politisch gerecht zu werden und schließlich wegweisende



Antworten auf bisher ungelöste, unbefriedigende oder widersprüchliche Planungsabsichten zu geben.

## KLIMAFOLGENMANAGEMENT

Bereits im Jahre 2009 veranstaltete die IBA Hamburg ein IBA-Labor als eine dreitägige Fachveranstaltung zum Thema „Klimafolgenmanagement–Herausforderung Wasser.“ Hier diskutierten Experten zu den bereits eingetretenen Folgen des Klimawandels:

- Leben mit mehr Hochwasser
- Leben mit mehr Tidedynamik
- Leben mit mehr Regenwasser

Dieses Thema wird weltweit die Zukunft bestimmen, da viele große Städte in aller Welt wie eben auch Hamburg direkt an Flussmündungen liegen.

Auch auf diese Frage versucht die IBA Hamburg, zukunftsfähige und nachhaltige Antworten zu geben. Hier gehen aber die Diskussionen auf den verschiedensten regionalen und politischen Ebenen weiter.

Im Jahre 1999 wurde nach Beteiligung der Wilhelmsburger Bürgerinnen und Bürger die Rückdeichung Spadenländer Busch / Kreetsand beschlossen. Eine neue Deichlinie ist auch gebaut worden. Unter Federführung von Hamburg Port Authority (HPA) soll das 42 ha große ehemalige Spülfeld mit Deichvorland nun zu einem tidebeeinflussten Flachwassergebiet entwickelt werden. Durch den mittlerweile eingetretenen Bedeutungszuwachs ist hierfür inzwischen eine Qualifizierung als IBA-Projekt vorgesehen.

Der World Future Council und die HCU haben im März 2010 in Rio de Janeiro auf dem World Urban Forum, der weltweit größten Städtekonferenz, einen Sieben-Punkte-Plan vorgestellt, mit dem Städte sich selbst das Ziel der Vollversorgung mit Erneuerbaren Energien setzen können. Der Hintergrund ist der Umstand, dass der Klimawandel zu drei Vierteln in Städten verursacht wird und zugleich deren größte Bedrohung ist. Dabei stellt die Verbrennung von Kohle, Öl und Gas den größten Faktor. Der Report „100 % Erneuerbare Energien für Städte“ stellt mit seinem Sieben-Punkte-Plan folgende Strategien vor: Die Notwendigkeit von ordnungspolitischen Maßnahmen und Anreizprogrammen auf städtischer und nationalstaatlicher Ebene. Es werden Möglichkeiten aufgezeigt, die Pri-

vatwirtschaft einzubeziehen und Planungs- und Genehmigungsprozesse zu erleichtern. Darüber hinaus betont der Report die Bedeutung von Weiterbildungsmaßnahmen für die Bevölkerung sowie die Vorteile von sogenannten „carbon sinks“, also z. B. des gezielten Ausbaus von Grünflächen zum Zweck der CO<sub>2</sub>-Speicherung.

Dieser Herausforderung begegnet die IBA Hamburg durch die Erarbeitung eines langfristig angelegten Konzeptes für eine Umstellung der gesamten Elbinsel.

Der World Future Council setzt sich insgesamt für ein verantwortungsvolles, nachhaltiges Denken und Handeln im Sinne zukünftiger Generationen ein. Seine etwa 50 Mitglieder kommen aus Politik, Geschäftswelt, Wissenschaft und Kultur – und von allem fünf Kontinenten. Der Rat identifiziert mithilfe seines Netzwerks von Wissenschaftlern, Parlamentariern und Umweltorganisationen weltweit zukunftsweisende Politikansätze und fördert ihre Umsetzung auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene.

Hierzu passt ein Zitat von Albert Einstein: „Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind“!

## THESEN:

► **Nur bei einem mit großer Außenwirkung vermarkteten „IBA-Klimaschutzkonzept Erneuerbares Wilhelmsburg“ springt ein Funke über, erschließen sich Besonderheit und Bedeutung!**

► **Nur klar definierte Ziele mit verbindlichen Verabredungen parteienübergreifend und auf allen politischen Ebenen überzeugen und motivieren neben finanziellen Anreizen die Menschen, private Haushalte wie Unternehmen, zum „Mitmachen“ im Sinne der 12 Thesen zum klimagerechten Bauen!**

► **Nur als Bestandteil einer Hamburger Nachhaltigkeitsstrategie im Sinne der Nationalen und der Europäischen Nachhaltigkeitsstrategie mit Verbindung zur Nachhaltigen Stadt gemäß der LEIPZIG CHARTA kann das „Zukunftskonzept Erneuerbares Wilhelmsburg“ als Best Practice Beispiel dauerhaft und überregional Beachtung, den wichtigen Austausch und Respekt finden sowie seine ökonomische Wirkung erzeugen.**

# UMWELT UND NATUR

## WICHTIG UND ÜBERLEBENSWICHTIG? ODER NUR EIN KOSTENFAKTOR?

HELGA SCHORS

Neben dem globalen Klima und der Vermeidung von CO<sub>2</sub> durch erneuerbare Energien hat auch das lokale Klima eines jeden Landschaftsraumes eine große Relevanz, zum einen, weil es in der Summe Auswirkungen auf das Gesamtklima hat, zum anderen für die Umwelt im engeren Sinne, also für die Menschen und die Natur einer bestimmten Region. In einer Großstadt wie Hamburg hat die Luftverschmutzung durch Emissionen eine große Signifikanz.

Die Elbinsel Wilhelmsburg ist durch große Verkehrsachsen durchschnitten und von weiteren übergeordneten Verkehrsachsen und Industriebetrieben umschlossen und damit besonderen Belastungen in der Lufthygiene ausgesetzt. Darüber hinaus ist der Stadtteil überproportional von Lärm und Gerüchen betroffen. Als „herausragende“ Geruchsemitter werden hier bspw. die Norddeutschen Ölwerke, die Kaffeerösterei und Lagerung von Neumann Kaffee auf der Hohen Schaar (bei Westwind) und sporadisch auch die Aurubis AG (bei Ostwind) genannt. Hierbei handelt es sich um immer wiederkehrende objektive Wahrnehmungen und nicht etwa um Befindlichkeitsstörungen bei besonders empfindsamen Elbinsulanern.

Es gibt zwar eine Fülle von gesetzlichen Regelungen, von der TA Luft bis zur TA Lärm, dem Bundesemissionsschutzgesetz und der EU-Feinstaub-Richtlinie. Mit dieser Feinstaub-Richtlinie, die am 01.01.2005 in Kraft getreten ist, werden Tagesobergrenzen und Jahresmittelwerte festgesetzt. Allerdings gibt es eine lange Übergangsfrist für die Städte und Gemeinden, die auch ausgeschöpft wird.

Für die Elbinsel Wilhelmsburg stellt sich in diesem technisch-hygienischen Bereich prinzipiell die Addition der verschiedenen Belastungsquellen als primäre Herausforderung dar und erzeugt im Interesse der Wohn- und Lebensqualität, besonders der Gesundheit, dringenden Handlungsbedarf.

**Ein „Konzept zur nachhaltigen Verbesserung des lokalen Klimas auf den Elbinseln“ könnte ebenfalls auf vier strategische Säulen stehen:**

- Konsequente Anwendung der EU-Feinstaub-Richtlinie
- Kontinuierliche Überwachung der Verkehrsflüsse und von emittierenden Betrieben und angemessene Ahndung von Verstößen gegen gesetzliche Regelungen oder Auflagen
- Finanzielle Anreize für Unternehmen, die über die gesetzlich vorgeschriebenen Auflagen, Grenz- oder Richtwerte hinaus weitergehende Investitionen zur Verminderung der Emissionen tätigen wollen. Hier wäre ein „Motivationskonzept“ sicher hilfreich.

► Anerkennung und Förderung des biologisch-ökologischen Umweltschutzes auf der Elbinsel, nicht nur aber auch als Kompensation zu den negativen Standortfaktoren und Rahmenbedingungen

Werden solche oder andere Lösungskonzepte nicht entwickelt, wird Wilhelmsburg unweigerlich zum Opfer von verstaubten Ansichten und Aussichten!

## NATURSCHUTZ

Das Jahr 2010 wurde von der UN zum Internationalen Jahr der Biodiversität ausgerufen, um die biologische Vielfalt für das Leben auf unserer Erde herauszustellen. Am 25. Oktober d. Js. wird auf der UN-Konferenz zur biologischen Vielfalt in Nagoya der Future Policy Award verliehen, um auf Gesetze und politische Programme zur Erhaltung der Artenvielfalt aufmerksam zu machen. Ausgezeichnet werden Gesetze, deren positive Wirkung für nachhaltige Entwicklung bewiesen und auf andere Länder oder Regionen übertragbar ist. Auch der Umweltgipfel in Rio de Janeiro hat eine Konvention zum Erhalt der

biologischen Vielfalt verabschiedet. Damit werden die Staaten zur Erhaltung und Erforschung der Biodiversität verpflichtet.

Hamburg zählt zu den 8 deutschen Hotspots (Zentren) der Artenvielfalt, also zu den Vorranggebieten. Der Elbinsel Wilhelmsburg im Urstromtal der Elbe und zwischen den Elbarmen kommt als Elbbeästuar dabei eine herausragende Bedeutung zu. Besondere Qualität haben hier die beiden Naturschutzgebiete, alle Feuchtwiesen, Freiflächen, die Landschaftsachsen und Hafenbrachen durch die Verschiedenartigkeit der einzelnen Biotopflächen. Aus diesem Grunde muss die Insel Wilhelmsburg dringend in Schutzgebietsplanungen einbezogen werden, auch und besonders der Wilhelmsburger Osten als Trittstein für gefährdete Arten des Feuchtgrünlandes in der Elbmarsch. Der einmalige Süßwasser-Tide-Lebensraum bedarf auch politisch und öffentlich mehr Wertschätzung und Unterstützung, insbesondere müssen die Naturschutzziele als gleichrangig mit anderen Nutzungszielen wie Infrastruktur und Wirtschaft angesehen und geachtet werden.

Kirchdorf-Mitte Nord





Gerade vor dem Hintergrund des Programms der „Wachsenden Stadt“ oder „Sprung über die Elbe“ hat diese Bewertung allerhöchste Priorität und müsste Bestandteil des räumlichen Leitbildes der Hansestadt Hamburg sein. Das Potenzial an Kultur- und Naturlandschaft schafft für die Elbinsel Wilhelmsburg in diesem Bereich einen durchaus privilegierten Standort, den es zu schützen gilt. Eingriffe in der Vergangenheit entlang des Vogelzuges an der Elbe haben u. a. zu einer starken Reduzierung der Kiebitzpopulation geführt, so dass dieser Vogel in unserer Region vom Aussterben bedroht ist. Ebenso rückläufig ist das Vorkommen des Schlampeitzger auf der Elbinsel, einem Exot in der Fischfauna. Der Grund liegt im Absenken des Wassers in den Gräben und an stark verschmutzten Wettern durch ein mangelhaftes Wassermanagement. Hieran zeigt sich bspw. die Wechselwirkung von Flora und Fauna und durch Eingriffe in das natürliche Ökosystem. Darüber hinaus dienen die Freiflächen auf der Elbinsel als Naherholungsgebiet für weite Teile der Hamburger Bevölkerung.

Im Sinne des WFC sind die „carbon sinks“, also Grün- und Freiflächen, auch zum Zweck der CO<sub>2</sub>-Speicherung weiter auszubauen und zu sichern. Für die Elbinsel bedeuten die Grünflächen einen unverzichtbaren qualitätvollen Beitrag für das lokale Klima.

Ein gutes und nachhaltiges Programm mit entsprechender rechtlicher Verbindlichkeit zum Schutz der Biodiversität könnte weit über Hamburg hinaus größte Beachtung und Anerkennung finden. Dazu gehören folgende Rahmenbedingungen:

- Festsetzung des Wilhelmsburger Ostens als Landschaftsschutzgebiet
- Weiträumiger Schutz der Landschaftsachse Dove Elbe durch entsprechende Planungsinstrumente
- Vermeidung von Eingriffen im Natur- und Landschaftsraum sowie weitestgehende Erhaltung der Baumbestände (Ausschlussflächen)
- Alle Eingriffe auf der Elbinsel Wilhelmsburg sind auch ausschließlich hier auszugleichen
- Sicherung und Ausbau eines großen Biotopverbundsystems
- Konzeptentwicklung zur nachhaltigen Verbesserung des lokalen Klimas

Abschließen möchte ich mit einem Zitat: *„Wen wir die Natur auf das reduzieren, was wir verstanden haben, sind wir nicht überlebensfähig“*  
Hans-Peter Dürr (dt. Physiker)

#### THESEN:

- Wie STADT mit dem globalen Klima umgeht erkennt man am Zustand des regionalen Klimas!
- Ein bestmögliches lokales Klima ist ein Grundrecht für Alle!
- Die Biodiversität hat als Grundlage allen Lebens Vorrang vor ökonomischen Interessen!
- Die „Glaubwürdigkeit des Staates“ fängt an der eigenen Haustür an!



Neue Arbeitsplätze am Veringhof 9

Foto: Ines Schönmeyer

# ARBEIT UND WIRTSCHAFT AUF DEN ELBINSELN

KOMMENTIERENDE GEGENÜBERSTELLUNG DER ZENTRALEN  
FORDERUNGEN UND DER INZWISCHEN STATTEGUNDEN  
ENTWICKLUNGEN

Redaktion:

GOTTFRIED EICH

Beiträge von:

KAZIM ABACI

JANA BRAUN

GOTTFRIED EICH

TORALF GONZALEZ

JÜRGEN ROLOFF

Grundlage des Textes:

Ergebnisse der AG 3 „Arbeit und  
Wirtschaft“ aus dem Weissbuch

## VORBEMERKUNG ZUR AG 3 – ARBEIT UND WIRTSCHAFT:

Die ehemalige Arbeitsgruppe konnte nicht wieder einberufen werden, deshalb wurden in der nachfolgenden Zusammenfassung die seinerzeitigen Forderungen den inzwischen stattgefundenen Entwicklungen kommentierend gegenübergestellt. In der Zusammenstellung finden sich Beiträge von Kazim Abaci, Jana Braun, Gottfried Eich, Toralf Gonzalez, Jürgen Roloff sowie Ergebnisse verschiedener Arbeitsgruppen.

Wie die Zusammenfassung der AG 4 – Wohnen erhebt auch diese Zusammenfassung und Wertung keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Grundlegend wurde seinerzeit von der AG 3 festgehalten (Auszüge aus dem Bericht):

„Die Wirtschaftsstruktur in Wilhelmsburg wird durch Rohstoff verarbeitende Betriebe, Unternehmen aus den Bereichen Transport, Lagerei und Großhandel sowie Hafen- und Logistik bezogene Dienstleistungen bestimmt. Der wirtschaftliche Strukturwandel hat



in Wilhelmsburg zu einem massiven Arbeitsplatzabbau in den klassischen Altindustrien geführt. Im Gegensatz zu anderen Standorten in Hamburg konnte Wilhelmsburg bisher kaum vom wirtschaftlichen Strukturwandel, Neuan siedlung technologieorientierter Dienstleister oder Unternehmen der so genannten New Economy profitieren.

Die Gründe hierfür sind:

- ein mangelndes Profil als Wirtschaftsstandort,
- das allgemein schlechte Image von Wilhelmsburg,
- eine Kontamination von Gewerbebrachen, was eine Neunutzung erschwert,
- erhebliche Defizite bei den so genannten weichen Standortfaktoren und
- der Mangel an qualifizierten Arbeitskräften.

Der Wirtschaftsstandort Wilhelmsburg zeichnet sich durch die Hafennähe, die gute Verkehrsanbindung und niedrige Grundstückspreise aus. Defizite gibt es insbesondere im Bereich der weichen Standortfaktoren, u.a. Defizite im Bereich der Wohn- und Lebensqualität, welches sich allgemein im schlechten Image Wilhelmsburg widerspiegelt. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wird im Rahmen der gesamtstädtischen Entwicklungsplanung für gewerbliche Bauflächen für Wilhelmsburg die Entwicklung zu einem Schwerpunkt für Logistik und Großhandel und hafenbezogene Dienstleistungen empfohlen. Dies wird von Teilen der Bevölkerung sehr kritisch beurteilt, denn die hohe Dichte von Unternehmen im Logistikbereich sowie Rohstoff verarbeitende Betriebe in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohngebieten führen in Teilbereichen zu einer erheblichen Belastung der Bevölkerung...

Die Arbeitsgruppe formulierte in Bezug auf ein integriertes Gesamtkonzept neben den nachfolgenden Einzelthemen folgende Teilziele:

- Sicherung und Ausbau wohnortnaher und bedarfsgerechter Arbeitsplätze
- Weiterentwicklung und bessere Nutzung der Standortbedingungen in Wilhelmsburg
- wohn- und umweltverträgliche Weiterentwicklung des Logistikbereiches
- Stärkung des lokalen Einzelhandels und damit eine Verbesserung der Wohnumfeldqualität.“

## ZENTRALE FORDERUNGEN DER AG 3 – ARBEIT UND WIRTSCHAFT

### 1. Die Arbeitsgruppe forderte die

#### ► Unterstützung des EQUAL-Projekts

Im Hinblick auf ein integriertes Gesamtkonzept kommt der Verbesserung der Ausbildungs- und Beschäftigungssituation in Wilhelmsburg eine zentrale Bedeutung zu.

#### ► Verbesserung der Ausbildungs- und Beschäftigungssituation in Wilhelmsburg

Um zukunftsfähig zu werden, braucht Wilhelmsburg eine Bildungs- und Qualifizierungsoffensive, die sich sowohl im Bildungssektor niederschlägt, die Ausbildungschancen erhöht als auch die Betriebe umfasst.

#### ► Wilhelmsburg soll ein attraktiver Wirtschaftsstandort werden,

der als gewachsener Stadtteil ein wichtiger Bildungsstandort in Hamburg ist und eine eigene Bildungs- und Qualifizierungsoffensive realisiert und damit eine Qualifikationsbrücke zwischen den vorhandenen Kompetenzen und zukünftigen Anforderungen der Wilhelmsburger Bevölkerung herstellt und eine Beschäftigungsstrategie formuliert und die Qualifikation und Integration von Langzeitarbeitslosen sichert.

### Situation 2010

Von 2002–2005 ist von der Entwicklungspartnerschaft Elbinseln das sog. EQUAL-Projekt realisiert worden, das eine Reihe innovativer Vorhaben entwickelt, erprobt und verstetigt hat. Durch die Forderung ‚Die IBA braucht eine IBA – Die Internationale Bauausstellung braucht eine Internationale Bildungsausstellung‘ wurde nach den Impulsen durch die Zukunftskonferenz und dem Forum Bildung Wilhelmsburg ein weiterer Auslöser formuliert für den folgenden Prozess der ‚Bildungsoffensive Elbinseln‘.

In Kooperation mit den über 100 Bildungs- und Beratungseinrichtungen, gesellschaftlichen Gruppen, zuständigen Fachbehörden und dem Bezirk Hamburg-Mitte soll auf den Elbinseln die bestehende Lernlandschaft mit systematisch vernetzten Angeboten weiterentwickelt werden.

Der Bildungserfolg der Kinder und Jugendlichen auf den Elbinseln soll nicht länger von der sozialen Herkunft der El-

tern abhängen. Dabei konzentriert sich die Bildungsoffensive auf fünf Themen: Sprachen, Abschlüsse, Anschlüsse, Lebenslanges Lernen und Kulturelle Bildung. In den Teil-Regionen der Elbinseln sind modellhaft zukunftsweisende Vorhaben entwickelt und in die Umsetzung gebracht worden, um Bildungsangebote spürbar zu verbessern (Sprach- und Bewegungszentrum, Haus der Projekte, Tor zur Welt-Bildungszentrum, Medienzentrum, Produktionsorientierte Bildungsangebote).

### Einbeziehung Jugendlicher in IBA-Vorhaben – soziale und berufliche Integration Jugendlicher auf den Elbinseln

Mit der Zielsetzung der nachhaltigen Verbesserung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse will die IBA GmbH bei allen von der IBA geförderten Projekten einen konkreten Beitrag zur sozialen und beruflichen Integration benachteiligter Jugendlicher der Elbinseln leisten. Bei der Realisierung baulicher Maßnahmen und des zukünftigen Betriebs werden die Ausschreibungen durch die Zuwendungsempfänger von IBA-Förderung so gestaltet, dass die ausführenden Firmen einen erkennbaren Beitrag zur beruflichen Qualifizierung, Ausbildung oder Beschäftigung Jugendlicher der Elbinseln erbringen. Dies geschieht z.B. durch die Bereitstellung von Praktikums-, Ausbildungs- oder befristeten Arbeitsplätzen und Kooperationen mit lokalen Qualifizierungs-, Jugendberufshilfe- oder Beschäftigungsträgern.

### 2. Die Arbeitsgruppe forderte die

#### ► Verstetigung der Arbeitsgruppe Arbeit & Wirtschaft

Die Arbeitsgruppe „Arbeit & Wirtschaft“ hat (...) eine Reihe von Themen bearbeitet und mit dem vorliegenden Abschlussbericht erste Vorschläge zur Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklungsbedingungen für Wilhelmsburg formuliert. Um die vorgeschlagenen Maßnahmen zu konkretisieren, zur Umsetzung zu verhelfen, zu begleiten sowie neue Maßnahmen und Vorhaben zu entwickeln, schlagen wir vor, die Arbeitsgruppe in vierteljährlichem Rhythmus zielgerichtet und themenbezogen fortzusetzen.

### Situation 2010

#### AG Wirtschaft und Arbeit

Seit zwei Jahren wird von der der AG Wirtschaft und Arbeit (Qualifizierungs- und Beschäftigungs-, Jugendhilfeträger,

Werkstätten für Menschen mit Behinderungen, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Job-Center Wilhelmsburg, Agentur für Arbeit Harburg, Betriebsvertreter, unternehmensbezogene Beratungseinrichtungen, Handwerkskammer Hamburg) der Versuch unternommen, auf Grundlage der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklungen auf den Elbinseln Qualifizierungs- und Beschäftigungsimpulse für ortsansässige Arbeitssuchende und Entwicklungsimpulse für bestehende Firmen, Einzelhandel und Gastronomie zu entwickeln. Die anstehenden Veränderungen mit einem großen Investitionsvolumen können wirksam für neue Ansätze beruflicher Integration bei Bau und Betrieb von neuen Gebäuden und Anlagen genutzt werden.

Das Selbstverständnis der Arbeitsgruppe besteht darin, die Themenfelder Lokale Ökonomie und Beschäftigung eng mit der Stadtteilentwicklung zu verknüpfen: Stadtteilentwicklung schafft Arbeit – Arbeit fördert die Stadtteilentwicklung. So sind im Kontext des IBA-Themenfeldes ‚Kunst macht Arbeit‘ konkrete Vorhaben wie ‚Fahrradstadt‘, ‚Zentrum für lokale Ökonomie, Bildung und Qualifizierung‘, etc. entstanden – als neuester Impuls befindet sich ein Tourismusverein ‚Wilhelmsburg – Tourismus im Fluss‘ e.V. in Gründung (s.u.). Mit der igs wurden die absehbaren Bedarfe temporärer Beschäftigung (mit einem Volumen von ca. 400 Beschäftigten bis 2013) besprochen, die gezielt lokalen Bewohnern zugutekommen sollen.

#### **Pflegekonzept: Pflege durch Qualifizierung – Ausbildung im Park**

Mit der Vorbereitung und Durchführung der igs und der IBA bieten sich neue Ansätze vielfältiger Interventionsmöglichkeiten zugunsten gering qualifizierter, arbeitsloser Bewohner der Elbinseln. Anlage und langfristige Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen der in diesem Kontext neu entstehenden und aufgewerteten Grünflächen und Außenanlagen bieten gute Chance für Qualifizierung und Beschäftigung. Ein Vorschlag einer Unterarbeitsgruppe der AG Wirtschaft und Arbeit soll zeitnah mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte und der igs im Hinblick auf eine Erprobung von Einzelvorhaben als Basis für eine längerfristige Strategie diskutiert werden.

### **3. Die Arbeitsgruppe forderte ein**

► **Gewerbeflächenmanagement** zur quantitativen und qualitativen Weiter-

entwicklung des Gewerbestandortes Wilhelmsburg und insbesondere die Nutzbarmachung innovativer und attraktiver Wohn- und Gewerbegebiete am Wasser.

Die Wilhelmsburger Gewerbeflächenstruktur soll sowohl quantitativ erweitert, als auch qualitativ verbessert werden, damit Wilhelmsburg als Gewerbestandort einerseits in seiner Konkurrenzfähigkeit gegenüber Mitbewerbern als auch andererseits in seiner Aufnahmefähigkeit von ansiedlungswilligen Unternehmen gestärkt wird. Dazu sollen Konzepte entwickelt werden, wie die ungenutzten Gewerbeflächenpotenziale in Wilhelmsburg (z.B. am Hafenrand) mobilisiert und stadtteilverträglich entwickelt werden können (...). Ziel soll es sein, ein Image zu unterstützen, das Wilhelmsburg nicht nur als traditionellen, sondern auch als modernen Gewerbestandort darstellt.

#### **Situation 2010**

Das Ziel, Wilhelmsburg nicht nur als traditionellen, sondern auch als modernen Gewerbestandort darzustellen und Qualitätsstandards für neue Gewerbegebiete zu entwickeln und zu testen, wurde nicht erreicht, aus dem einfachen Grunde, dass eine zielgerichtete Steuerung von ‚zuständiger Stelle‘ mangels Zuständigkeit und fehlendem politischen Auftrag nicht stattgefunden hat, wenngleich es seinerzeit durchaus Überlegungen gegeben hat:

„Es gehört geradezu zu den Kernbestandteilen einer Stadtentwicklungsstrategie, die die Bündelung der Wachstumskräfte im Inneren der Stadt verfolgt, dafür Sorge zu tragen, dass nicht nur die Arbeitsplätze des Dienstleistungssektors mitten in der Stadt verbleiben. Dieses Ziel verlangt besondere technische, organisatorische und gestalterische Kreativität. Die Entwicklung neuer Arbeitswelten am Reiherstieg ist ein wichtiges Erprobungsfeld dieses Gestaltungswillens. Hier lassen sich beim Bau einer »Perlenkette der Logistik« neue Wege des Miteinanders von Stadt und Hafen aufzeigen.“ (IBA-Memorandum, S. 27)

#### **Flächenbörse / Weltgewerbehof**

Im Zusammenhang mit der Entwicklung eines kleinteiligen Gewerbeflächenareals, des IBA-Projekts ‚Weltgewerbehof‘ in unmittelbarer Nachbarschaft zum SAGA GWG - Weltquartier wurde unter dem Arbeitstitel „Flächenbörse“ eine

Sammelstelle lokaler Flächenangebote und -fragen aufgebaut (ESF-Projekt Büro für Lokale Wirtschaft/Unternehmer ohne Grenzen e.V.). Die Flächenbörse verfolgt das Ziel, vorhandene Flächenanfragen gezielt zu erfassen und damit bestehende Gewerbeflächenpotenziale in Wilhelmsburg besser nutzen zu können. Die starke Nachfrage nach kleinteiligen, preiswerten Flächen lässt sich durch die Bündelung der nachgefragten Flächenbedarfe besser mit den zur Verfügung stehenden, teilweise größeren Flächenangeboten verbinden. Im Umfeld der Flächenbörse wird zudem der Informationsaustausch verstärkt, die Beratung für Betriebe und Grundeigentümer intensiviert.

### **4. Die Arbeitsgruppe forderte die**

► **zügige Entwicklung des Gewerbegebietes am Reiherstieg**

#### **Situation 2010**

„Der mittlere Reiherstieg wird zum Kristallisationspunkt für neue Arbeitsformen. Durch die Ansiedlung neuer Unternehmen kann eine »Perlenkette der Logistik« entstehen. Die zu erwartende Nachfrage nach umschlagbezogenen Dienstleistungen und Standorten für Wilhelmsburger Gewerbebetriebe wird eine Dynamik hervorrufen, die genutzt werden soll, um das Gebiet neu zu gestalten. (...) Nicht zuletzt geht es hier darum, einen städtebaulich anspruchsvollen Übergang zwischen Hafen und Stadt zu realisieren und das westliche Wilhelmsburg vor den Emissionen des Hafens zu schützen.“ (IBA-Memorandum S. 47)

Lässt sich die einseitige Orientierung der Flächenpolitik auf Hafen und Logistik abschwächen? Wie lässt sich der Stellenwert von (handwerklichen) Kleinbetrieben bei der Gewerbeflächenentwicklung auf der Elbinsel erhöhen?

Die Themen Arbeit/Gewerbeflächen/Flächenkonkurrenz wurden im Memorandum noch thematisiert. Was ist aus der Diskussion um „Neue Arbeitswelten am Reiherstieg“ und die „Perlenkette der Logistik“ geworden? Wer kümmert sich um „Arbeitswelten im Spannungsfeld von Hafenwirtschaft und Quartiersentwicklung“?

Die Voraussetzungen für die Projektentwicklung jenseits von Hafen/Logistik waren mit IBA/igs an sich günstig. Dennoch sind ambitionierte Projekte verpufft (s. igs-Idee für das nördliche Bahngelände), während klassische Lo-

gistikprojekte ohne Bezug zur IBA realisiert werden (siehe „Gewerbepark Obergeorgs-werder“, Kühne&Nagel). Bevor hier Vorschläge zu Veränderung der Rahmenbedingungen entwickelt werden können, müsste eine Analyse der Akteurskonstellation stattfinden.

## 5. Entwicklung des Spreehafens zu einem Wohn- und Gewerbeboothafen

Die Arbeitsgruppe hat festgestellt:

### ► Der Spreehafen soll zu einem Wohn- und Gewerbeboothafen entwickelt werden (...)

Die Öffnung des Spreehafens für Wilhelmsburg ist ein wichtiger Schritt zur Verringerung der sozialräumlichen Distanz zwischen Hamburg-Zentrum und Wilhelmsburg.

Für Wilhelmsburg eröffnen sich hierdurch Perspektiven, von der Hafencity sowie den Olympiaplanungen zu profitieren, Möglichkeiten, die zukünftige Entwicklung in diesem Bereich aktiv mitzugestalten. Mit einem Wohn- und Gewerbeboothafen im Spreehafen kann in Wilhelmsburg ein Gewerbegebiet für junge experimentierfreudige Unternehmen, im Dienstleistungs-, Medien- und Musiksektor entwickelt werden, welches sowohl von der Konzeption wie auch durch seine exponierte Wasserlage einzigartig in Hamburg ist.

### Situation 2010

#### Zwischenstand der Erschließung und Freiraumgestaltung am Spreehafen – Erste Maßnahmen zur Öffnung des Spreehafens im Sommer 2010

Durch die für das Jahr 2013 geplante Öffnung des Zollzauns erschließen sich neue, qualitativ hochwertige Freiräume am Wasser, die sich für Freizeitnutzungen anbieten, jedoch auch im Gleichgewicht mit der fortdauernden Hafennutzung im Gebiet stehen müssen.

Im Rahmen der IBA Hamburg soll eine freiraumplanerische Erschließung und die städtebauliche Anknüpfung des Hafenbeckens an die umliegenden Quartiere gestaltet werden. Zu diesem Zweck hat die IBA das Landschaftsplanungsbüro Topotek1 aus Berlin mit den Planungen beauftragt:

Nach dem Fall des Zollzauns sollen drei Treppenanlagen für Fußgänger und zwei Rampen für Fahrradfahrer und Rollstuhlfahrer Querungen des Deiches ermöglichen. Die Aufenthaltsqualität des sog. „Platz am Spreehafenknie“ wird durch informelle Sitz- und Sportan-

gebote erhöht. Mit dem Bau eines Fuß- und Radwegs entlang der neuen Hafenbahnbrücken entsteht bereits im Jahr 2011 ein Rundweg, auf dem Anwohner und Besucher rund um den Spreehafen joggen, Rad fahren oder spazieren können. 2012 erfolgt der Bau von Wegeverbindungen zwischen dem Hafenbecken und anschließenden Wohnquartieren, 2013 soll der Zollzaungänzlich wegfallen.

Zusätzlich zur Freiraumgestaltung am Spreehafen steht die IBA Hamburg mit der HPA, dem HVV und der HADAG in Verhandlungen, um einen Fähranleger im Klütjenfelder-Hafen (Nähe Ernst-August-Schleuse) zu errichten, so dass die Elbinsel mit dem ÖPNV auch auf dem Wasserwege erschlossen werden kann.

Baumaßnahmen am Reiherstiegknie: Im Auftrag der internationalen Gartenschau hamburg (igs 2013) baut die Hamburg Port Authority den Fähranleger „Reiherstiegknie“. Ab 2013 können die Bewohner und Besucher die Elbinsel dann wie vor hundert Jahren mit dem Schiff von den Landungsbrücken erreichen. An den Fähranleger wird ein kleiner Park mit Treppenkaskaden zum Wasser angrenzen. Eine Uferpromenade wird am Reiherstieg entlang, vorbei an beeindruckenden Industriedenkmälern, Schleusen und Fabriken, zum Westeingang der Gartenschau an der Georg-Wilhelm-Straße/Ecke Mengestraße führen.

Bis auf die beschriebenen Planungsprozesse zur Öffnung des Spreehafens ist bisher keine Umsetzung zur Entwicklung des Spreehafens zu einem Wohn- und Gewerbeboothafen erfolgt (siehe Papier der AG 4 Wohnen). Nach derzeitiger Auffassung der Genehmigungsbehörden können aufgrund des notwendigen Fortbestandes der (Industrie-) Nutzung des Hafens sensiblere Nutzungen wie z.B. „Wohnen“ im Spreehafen nicht genehmigt werden.

## 6. Wirtschaftsförderung und Beratung

Die Arbeitsgruppe hat festgestellt:

► **Wilhelmsburg soll ein attraktiver Wirtschaftsstandort werden**, der als gewachsener Stadtteil seine Binnenkompetenz stärkt und vorhandene Entwicklungspotenziale nutzt, seine vorhandenen Strukturen stärkt durch den Erhalt tradierter Arbeitsplätze bei gleichzeitiger Öffnung für neue Nut-

zungen und Mobilisierung seiner Funktionsreserven (...), ansiedlungswilligen und bestehenden Unternehmen sowie Existenzgründern Flächen, Raum und umfassende Beratung bereitstellt, die bedarfsgerechte Entwicklung des Einzelhandels fördert.

### Die Arbeitsgruppe forderte

- die Entwicklung eines eigenen Profils als Wirtschaftsstandort und
- eine umfassende und aktiv aufsuchende Wirtschaftsförderung in Wilhelmsburg, damit die hier ansässigen Unternehmen ihre Zukunftspotenziale optimal nutzen können.

Wilhelmsburg ist ein bedeutender Gewerbestandort im Wirtschaftsraum Hamburg. Für Wilhelmsburg bedeuten die ansässigen Betriebe das Rückgrat des lokalen Arbeits- und Ausbildungsmarktes. Hierfür benötigt Wilhelmsburg einen zentralen Anlaufpunkt für Wirtschaft, Gewerbe, Existenzgründung und Qualifikation mit spezieller lokaler Wirtschaftsförderungsfunktion.

### Situation 2010

In den vergangenen Jahren wurden über EQUAL und ESF-Programme mehrere Vorhaben der Unternehmensentwicklung und der Existenzgründungsberatung finanziert.

**LoWi – Büro für Lokale Wirtschaft** betreibt dabei die Information und Beratung der lokalen Geschäfte und Betriebe, den Aufbau einer Interessengemeinschaft der Gewerbetreibenden, den Einstieg und Ausbau des Stadtteilmarketings, die Stabilisierung und Verbesserung des Branchenmix. Dadurch werden kleinere und mittlere Unternehmen bei der Stabilisierung und Entwicklung ihrer betrieblichen Perspektiven unterstützt. Dieser Impuls der „Stärkung von Innen“ und die sichtbare Mobilisierung bisher ungenutzter Potenziale ist von den Akteuren der lokalen Wirtschaft und des Stadtteils deutlich unterstützt und positiv aufgenommen worden. In Wilhelmsburg wird die Verankerung im Stadtteil durch die enge Verbindung zur IG-Reiherstieg e.V. und zum Sanierungsträger Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH deutlich. Komplettiert wird die kommunikative und strategische Vernetzung durch die Kontakte zur IBA und die Beteiligung in verschiedenen Stadtteilgremien und Arbeitskreisen.



In der Elbinselregion fördert **Unternehmer ohne Grenzen e.V.** mit dem Projekt „Ökonomie im Quartier“ die lokale Wirtschaft mit Schwerpunkt „migrantische Ökonomie“ vor allem durch Informations- und Beratungsangebote für Betriebsinhaber/innen und Existenzgründer/innen sowie durch intensive Netzwerkarbeit.

Die derzeitige Gründungslandschaft der Elbinselregion setzt sich zu großen Teilen aus Menschen mit Migrationshintergrund zusammen. Die Beratung von Existenzgründer/innen wird sehr gut angenommen. Durch die intensive Begleitung der Gründer/innen konnten Qualität und Nachhaltigkeit insbesondere von Gründungen „aus der Not“ verbessert werden. Neben der damit verbundenen Stärkung der lokalen Ökonomie wurden neue Arbeitsplätze und das Potential für neue Ausbildungsplätze geschaffen.

Zu beobachten ist, dass die Vielfalt bei den Gründungsvorhaben größer wird. Zudem hat sich die Zahl der Gründer ohne Migrationshintergrund, die weniger aus der Not heraus gründen und sich bewusst für den Standort Wilhelmsburg entscheiden, erhöht. Wilhelmsburg wird als aufstrebender Stadtteil mit einer positiven Entwicklung wahrgenommen; so ist zu erwarten, dass die Anzahl der Gründungswilligen und Beratungsinteressenten weiter steigen wird. In Kooperation mit der igs hat UoG eine Broschüre erstellt, die Unternehmern aufzeigt, welche Möglichkeiten die igs – das lässt sich auch auf die IBA übertragen – insbesondere für Gastronomen bietet.

Insgesamt ist zu erkennen, dass sich die Qualität und die Angebotsvielfalt in manchen Branchen, so z.B. in der Gastronomie, verbessert haben. Für den Stadtteil erkennbar ungeeignete Neugründungen wurden nicht unterstützt. Allerdings vollzieht sich dieser Prozess langsam und es besteht weiterhin großer Handlungsbedarf.

#### **IBA-Projekt Welt-Gewerbehof**

Im Kontext des IBA-Projekts Weltquartier Hamburg werden im Reiherstiegviertel 800 SAGA GWG-Wohnungen mit internationaler Bewohnerschaft umgestaltet, saniert und modernisiert. Das in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Gewerbegebiet soll zu einem Gewerbehof mit 15–17 Einheiten umgestaltet werden, um Klein- und Kleinstbetriebe zu erhalten und in Verbindung mit neu anzusiedelnden Betrieben neue Arbeitsplätze zu schaffen. Der Welt-Gewerbehof soll mit flexiblen Raumeinheiten

ten funktional und städtebaulich aufgewertet werden, um eine nachhaltige Sicherung und Weiterentwicklung der kleinteiligen ökonomischen Einheiten zu ermöglichen.

#### **Projekt Elbinselhandwerk der Handwerkskammer Hamburg**

Das Beratungsteam Elbinselhandwerk, ein seit Mitte 2009 ESF-gefördertes Projekt der Handwerkskammer Hamburg bemüht sich um die verstärkte Einbindung lokaler Bauhandwerksbetriebe in den Entwicklungsprozess, der über Investitionen im Rahmen der IBA, der igs, der Wohnungsbestandssanierung, der Hafenentwicklung sowie der Konjunkturoffensive Hamburg vorangetrieben wird.

Die Handwerkskammer Hamburg und die aus dem Projekt hervorgegangene Handwerksinitiative Elbinsel planen die Einrichtung eines Bieterverzeichnisses, das die Beteiligungschancen lokaler Betriebe an Bauvorhaben im Rahmen des Sprungs über die Elbe verbessern soll, indem es einen Mechanismus zur „Beimischung“ von im Bieterverzeichnis geführten Betrieben der Elbinsel bei Ausschreibungen einführt. Ziel ist, dass lokale Unternehmen angemessene Chancen erhalten, in den Vergabeverfahren der privaten und öffentlichen Vorhaben Angebote abzugeben.

IBA und igs unterstützen auch materiell die Einrichtung des Bieterverzeichnisses und das Beratungsteam bei der Förderung lokaler Handwerksbetriebe der Elbinseln.

#### **Zentrum für Lokale Ökonomie, Bildung und Qualifizierung**

Im Kontext der IBA ist durch verschiedene Akteure aus dem Bereich der Beratungs-, Qualifizierungs- und Jugendhilfeträger die Idee für ein Zentrum für Lokale Ökonomie, Bildung und Qualifizierung im Bereich der Veringhöfe entstanden und in ersten Ansätzen bereits realisiert worden.

Das Vorhaben bündelt und integriert die Handlungsfelder Lokale Ökonomie, Qualifizierung, Bildung und Ausbildung, Integration, Kultur und Freizeit.

Das Vorhaben beinhaltet in verschiedenen Objekten

- ein ‚Zentrum für Unternehmensentwicklung und -förderung‘ als Ort der Unterstützung und Beratung für Betriebe und ExistenzgründerInnen einschließlich einer Gründerwerkstatt der Hochschule für angewandte Wissenschaften Hamburg

- den Produktions- und Qualifizierungsbereich Textil, Mode, Design mit Ausbildungs-, Qualifizierungs- und Beschäftigungsangeboten und gewerblicher Taschenproduktion. Grone Netzwerk GmbH hat im Februar 2010 den gewerblich (5 Mitarbeiterinnen, drei Auszubildende) und gemeinnützig (24 Arbeitsgelegenheiten) orientierten Schneiderbetrieb ‚nähgut‘ im Veringhof 9 gestartet

- verschiedene Bildungs-, Qualifizierungs- und Beschäftigungsmaßnahmen von verschiedener Träger

- Arbeit und Lernen Hamburg GmbH hat den Aufbau der ‚Bauhütte Wilhelmsburg‘ als Standort für Qualifizierungs- und Beschäftigungsmaßnahmen im Kontext der baulichen Projekte im Juni 2010 begonnen.

#### **7. Einzelhandel und Dienstleistungsangebote**

##### **Die Arbeitsgruppe forderte:**

Die hohe Anzahl von Menschen mit unterdurchschnittlichem Einkommen im Stadtteil, die sinkende Kaufkraft, die geringe Käuferbindung sowie mangelnde Profilbildung wirken sich negativ auf den Einzelhandel aus. Um zu klären,

- welche Strukturen und Entwicklungstendenzen der Einzelhandel in Wilhelmsburg aufweist, (...)

- ob die wohnortnahe Versorgungsfunktion in einzelnen Quartieren bedroht ist und inwieweit sinnvoll Steuerungsinstrumente einsetzbar sind, (...) (wird) eine Standortanalyse für erforderlich gehalten. Die Standortanalyse soll als Planungs- und Beratungsinstrument für die Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe dienen (...).

##### **Situation 2010**

Im Zusammenhang mit der Ausweisung der Sanierungsgebiete Berta-Kröger Platz und südliches Reiherstiegviertel sind seit 2006 verschiedene Untersuchungen u.a. auch zu Standortbedingungen und Nahversorgung durchgeführt worden.

Durch die gezielte Ansprache der Geschäftsleute vor Ort und die Unterstützung der Netzwerkarbeit durch verschiedene ESF-Projekte konnte seitdem die Interessengemeinschaft der Einzelhändler und Dienstleister des Quartiers mit aktuell 35 Mitgliedern aufgebaut werden. Die IG Reiherstieg ist seit drei Jahren aktiver Partner der Sanierung, Initiator verschiedener Stadt-

teilaktivitäten (Frühlingsgewinnspiel, Kunst-Schaufenster, Weihnachtsbaumaktionen) und mit ihrem Standortflyer, dem Internetauftritt und verschiedenen Presseartikeln ein Motor des lokalen Marketings.

Eine den gesamten Planungsraum Elbinseln umfassende Standortanalyse als Planungs- und Beratungsinstrument für die Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe im Sinne der Forderungen der Arbeitsgruppe ist bislang nicht erstellt worden. Dies hat wiederum mit der zersplitterten Zuständigkeit behördlicher Institutionen sowie mit dem Fehlen eines politisch definierten Willens und Auftrags zu tun.

## 8. Die Arbeitsgruppe forderte eine

### ► Imagekampagne für den Wirtschaftsstandort Wilhelmsburg

Die generell erkennbare Nachfrageschwäche auf dem Gewerbeflächenmarkt wirkt sich in Wilhelmsburg durch das großenteils negativ wahrgenommene Image des Stadtteils bei der Ansiedlung von Unternehmen besonders stark aus.

Die positiven Standortfaktoren, wie die zentrale Verkehrslage, günstige Preise, das Arbeitskräftepotenzial, ein positives Gewerbeklima, eingebettet in einen lebenswerten und grünen Stadtteil etc., kommen zu wenig zur Geltung. Wilhelmsburg hat sich trotz seiner bestehenden Angebote und Potentiale noch nicht hinreichend profilieren können, weil ein Positiv-Image als Wirtschaftsstandort noch nicht hergestellt werden konnte.

Eine speziell auf den Wirtschaftsbe-  
reich angelegte Imagekampagne ist ein wichtiger Ansatz um Wilhelmsburg als Standort für Unternehmen aussichtsreich zu positionieren (...). Als Einstieg in eine derartige themenbezogene Image- und Öffentlichkeitsarbeit sollten zeitnah eine Werbebroschüre, ein Internetauftritt und die Ausweitung der Wilhelmsburger Messe dazu beitragen, die vorhandenen wirtschaftlichen Stärken und Potentiale optimal darzustellen.

### Situation 2010

Eine Imagekampagne für den Wirtschaftsstandort ist nicht realisiert worden. Dies hat mit einer aufgesplitterten Zuständigkeit und Verantwortlichkeit der Wirtschaftsförderung auf verschiedenste Behörden und Institutionen und mit einer bislang nicht ausgearbeiteten

integrierten Gesamtstrategie zu tun.

Die Konkretisierung der städtischen Strategie des ‚Sprungs über die Elbe‘, die Realisierung von IBA und igs haben Wilhelmsburg als Wirtschaftsstandort attraktiver gemacht, durch die umfassende Öffentlichkeitsarbeit haben sich zahlreiche Investoren im Rahmen von IBA und igs auf den Elbinseln engagiert.

Auch das Engagement der Handwerksinitiative Elbinseln, die sich im Kontext des Projekts Elbinselhandwerk gegründet hat, hat die Chance, eine Strahlwirkung über Wilhelmsburg hinaus zu entwickeln. Und generell verbessern sich die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für eine wirtschaftliche Entwicklung und somit für eine Imagekampagne.

Dennoch bleibt die Forderung der Zukunftskonferenz nach einer Imagekampagne nach wie vor aktuell, müsste allerdings in den Kontext einer kohärenten, konzeptionell und organisatorisch abgesicherten Strategie einer lokalen Wirtschaftsförderung für die Elbinseln gestellt werden, die bislang allerdings nicht existiert. Dies wird auch darin deutlich, dass die systematische Entwicklung und Förderung der touristischen Potenziale der Elbinseln bislang nicht in Angriff genommen wird; dabei ist das touristische Wilhelmsburg bereits jetzt eine Attraktion und somit auch zentraler Kern für eine Imagekampagne. Aktuell befindet sich der Tourismusverein „Wilhelmsburg – Tourismus im Fluss e.V.“ in Gründung, der beabsichtigt, durch die Bündelung der vorhandenen Ressourcen die Erschließung der touristischen Potentiale zu verbessern.

### ANMERKUNGEN & AUSBLICK NEUE THEMEN – NEUE FRAGEN

Die IBA Hamburg GmbH versteht sich als Motor zur nachhaltigen Verbesserung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse auf den Elbinseln und im Harburger Binnenhafen. Sie initiiert und verstärkt durch vielfältige bauliche, soziale und kulturelle Projekte und stadtplanerische Interventionen einen langfristig angelegten Prozess des strukturellen Wandels, der bei den vorhandenen Potenzialen und Problemen ansetzt und tragfähige Zukunftsperspektiven eröffnet. In den kommenden Jahren werden voraussichtlich auf den Elbinseln über 750 Mio. € für umfangreiche Vorhaben investiert.

Damit diese erheblichen Mitteleinsätze auch einen direkten Beschäftigungs-

effekt für die Bewohner der Elbinsel auslösen können, sind neue Konzepte, Absprachen und Abstimmungen zwischen unterschiedlichsten Akteuren erforderlich.

Es geht darum, die zunehmende soziale Spaltung in den Metropolen, die sich prototypisch auf den Elbinseln zeigt, in spürbar relevantem Maße zu verringern. Wenn es in Hamburg derzeit eine Region gibt, in der dies aufgrund der umfangreichen privaten und öffentlichen Investitionen materiell und systemisch möglich erscheint, dann im IBA/igs-Gebiet. Eine derart ausgerichtete Strategie muss an zwei Polen ansetzen: einerseits eine Beschäftigungs-offensive neuen Typs entwickeln, die an den bestehenden Kompetenzen der Wohnbevölkerung anknüpfend eine Qualifizierungsverbesserung bewirkt und gleichzeitig innovative, zukunftsfähige lokalökonomische Ansätze für neue Impulse in Gang setzen.

Für 2011 plant die IBA Hamburg, nachdem das IBA-Labor Kreative Ökonomien 2008 vielfältige Impulse gesetzt hat, ein Labor mit dem Arbeitstitel Lokale Ökonomie – Produktion zurück in die Stadt. Denn die Elbinseln benötigen eine innovative, lokal-ökonomisch orientierte Strategie, die die vorhandenen Stärken, Potenziale und innovationsfähigen Akteure identifiziert, Problemfelder und Mechanismen aufgreift und Bedingungs-zusammenhänge und Interventionsvariablen für einen dynamischen lokalen, ökonomischen Veränderungsprozess formuliert. Dies ist in den vergangenen Jahren nicht systematisch, sondern allenfalls projektbezogen geschehen. Vor allem fehlen neben einer kohärenten Strategie geeignete Strukturen, in denen die relevanten Akteure in gemeinsamer Verantwortung mit abgestimmten Zielen, Instrumenten und Erfolgskriterien zusammenwirken.

Im Rahmen des geplanten IBA-Labors sollen Lösungsinstrumente von ausgewiesenen Fachleuten sowie Vertretern aus Wissenschaft, Politik, Verwaltung und Wirtschaft Zeitraums erarbeitet und zu konkreten, umsetzungsorientierten Entscheidungen verdichtet und modellhaft angewendet und erprobt werden.





► Die neue Linie für die Stadtautobahn „Hafenquerspange“ durch die Wohngebiete im Süden der Elbinsel wird in einem Gespräch mit ausgewählten Pressevertretern verkündet. Nach dem Modell BASTA gibt es weder durch ein Beteiligungsverfahren noch durch die Argumente der IBA und der igs auch nur die kleinsten Veränderungen.

► Zum Ausbau und der neuen Lage der Wilhelmsburger Reichsstraße schafft sie während eines laufenden „kooperativen Beteiligungsverfahrens“ Fakten durch eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesverkehrsministerium.

### Kaum etwas prägt eine Stadt mehr als ihre großen Verkehrsstrassen:

Stadtgestalt, Lebensqualität und Sozialstruktur. Vielleicht erklärt das die große Leidenschaft mit der sowohl in Stuttgart als auch in Wilhelmsburg (und das hier seit Jahrzehnten) über diese zentrale Frage der Zukunft der Stadt im 21. Jahrhundert gestritten wird.

### Der Erfolg einer IBA entscheidet sich am Verkehrsthema.

Wenn sie „Lösungen für die Zukunft der Metropole“ unter dem Titel „Lebenswerte Stadt im 21. Jahrhundert“ präsentieren will, darf eine IBA zur Verkehrsfrage nicht schweigen. Sie scheitert, wenn sie sich zum Schweigen bringen lässt. Das umso mehr, wenn gleich zwei ihrer drei Schwerpunkte essentiell mit dem Verkehrsthema verknüpft sind: Bei der IBA Hamburg sind dies die „Stadt im Klimawandel“ und die Problematik der Gestaltung der „inneren Stadtränder“, der von ihr sogenannten „Metrozonen“.

### DIE IBA HAMBURG LÄDT ZUR HALBZEITBILANZ

Dazu stellt sie sich der Perspektive der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2001/2002 und ihrer Akteure. Vermutlich würde es die IBA-Hamburg ohne die von engagierten BewohnerInnen Wilhelmsburgern erkämpfte Zukunftskonferenz nicht geben. Ein zunächst einmal wohlwollender Blickwinkel ist ihr gewiss.

Bei aller Freude über eine Reihe von Projekten, die die IBA in Übereinstimmung mit Vorschlägen aus dem Weissbuch realisieren will – im Kern wird sich die Bedeutung und die historische Rolle der IBA-Hamburg für die Zukunftsentwicklung der Elbinsel messen lassen



430 TeilnehmerInnen bei der Einwohnerversammlung am 22.1.2009 im Bürgerhaus diskutieren kontrovers die Frage „Kommt die Elbinsel unter die Räder?“. Damit wird die Wilhelmsburger Tradition der 1995 entstandenen Einwohnerversammlungen fortgesetzt.

müssen an den zentralen Forderungen und Schlussfolgerungen, die vor, während und nach der Zukunftskonferenz entwickelt wurden.

Und da sind wir wieder beim Thema Verkehr: die Verhinderung einer Hafenquerspange und damit weiterer Autobahnprojekte auf der Elbinsel war seit 1979 zentrales Thema der Wilhelmsburger Bürgerbewegung, war Ausgangspunkt und entscheidende Schlüsselforderung der Zukunftskonferenz. Die große Demonstration am 2. Mai 2000 war der damalige Höhepunkt unter dem Motto: „Zukunftsplan statt Autobahn!“ Deshalb sollte es eine Zukunftskonferenz geben statt der damals auf der Nordtrasse geplanten Hafenquerspange.

Ausdrücklich wurden in der Zukunftskonferenz auch alle Autobahn-Varianten zurückgewiesen, darunter die Südtrasse und die Diagonaltrasse Ost gleichermaßen. Entlastung vom Schwerlastverkehr durch Veränderung der Hafenlogistik und eine Ringlösung um die Wohngebiete sollte den Verzicht auf zusätzliche Autobahnprojekte ermöglichen. Auch die Wilhelmsburger Reichsstraße könnte man ganz aufgeben, meinten damals Stadtplaner. Die Zukunftskonferenz favorisierte schließlich ihre Verlegung – aber niemals für den Preis einer Verlegung als Autobahn.

### DIE VERHINDERUNG WEITERER AUTOBAHNEN UND DIE NOTWENDIGKEIT EINES PARADIGMENWECHSELS

Fritz Schumachers Credo von 1925, das die Marschinsel eigentlich kein Ort zum Wohnen für die Hamburger sein könne, ist keinesfalls Geschichte. Selbst für

Hamburg als European Green Capital 2011 gilt weiterhin die alte Zweiteilung der Stadt: Während die Stadtteile nördlich der Elbe mit einem grünen Deckel vor der A7 geschützt werden sollen, hat die A1 auf der Elbinsel nicht einmal minimalen Lärmschutz. Damit nicht genug: Zwei weitere Autobahnprojekte sollen die Wohngebiete zerschneiden.

Der frühere Bausenator Bialas hat die **Senatsposition von 1977 zur Rolle Wilhelmsburgs** beschrieben:

*„Der Stadtteil Wilhelmsburg soll zukünftig in der gesamtstädtischen Entwicklung folgende Aufgaben wahrnehmen:*

*A: Hafengewerbe, Industriestandort*

*B: Arbeitsstättennahe Wohngebiete und*

*C: Bindeglied zwischen nord- und südelbischen Gebieten, verdeutlicht durch Eisenbahn und Straßen.“*

Diese historisch und räumlich begründete Funktionsbestimmung Wilhelmsburgs für Hamburg und in der Metropolregion neu zu definieren – das war das **Hauptanliegen der Zukunftskonferenz**.

Für das Wilhelmsburg der Zukunft wurde folgendes Leitbild entwickelt:

*„Wilhelmsburg, die große Elbinsel im Herzen Hamburgs, soll seine Potentiale frei entfalten können – ohne die Fesseln historisch gewachsener Benachteiligungen und administrativer Beschränkungen.“*

### **Die Gunst der Lage**

*In der Mitte der Stadt, im Stromspaltungsgebiet der Elbe gelegen, entwickelt sich Wilhelmsburg zu Hamburgs „Wasserstadt“. Ein attraktiver Lebensraum mit viel Grün und Freiflächen, ideal für Wohnen, Arbeiten, Freizeit und*



Foto: privat

*„Zukunftsplan statt Autobahn“  
Das Motto der Demo vom  
2. Mai 2000 hat die Forderung  
nach einer Zukunftskonferenz  
wesentlich befördert*

Kultur am Wasser.

### Die Gunst der Stunde

Der nach Westen wandernde Hafen gibt die zur Elbinsel Wilhelmsburg gehörenden östlichen Hafenteile und den Reiherstieg frei und schafft Platz für den Brückenschlag nach Hamburg ...

### Die Gunst der Vielfalt

Wilhelmsburg ist eine „Insel der Vielfalt“ und eine „Insel der Völker“. Sie vereint eine bäuerlich geprägte Kulturlandschaft im Osten mit den ehemaligen Wohnquartieren der Arbeiter im Westen. Durch die enge Verbindung zum Hafen und durch die mehr als hundertjährige Erfahrung mit Einwanderung verfügt sie über einzigartige und vielfältige internationale Austauschbeziehungen. Mit diesen Voraussetzungen überwindet Wilhelmsburg seine jetzigen Defizite und Benachteiligungen, entwickelt ein eigenständiges, dynamisches und innovatives Wirtschaftsprofil, erlebt eine Offensive in Bildung und Qualifizierung, eine neue Kultur der Toleranz und wird damit beispielgebend für ein gelingendes Miteinander in bunter Vielfalt.“

(Weissbuch Seite 6 - siehe Startseite auf [www.insel-im-fluss.de](http://www.insel-im-fluss.de))

### DAS DILEMMA DER HAMBURGER IBA

Die Zukunftskonferenz wurde durch einen **Beschluss der Bürgerschaft vom 8.12. 2000** legitimiert. Als Ziel wurde darin **die Erarbeitung eines „integrativen Entwicklungskonzeptes für Wilhelmsburg“** definiert.

Auch jetzt – 10 Jahre später – kann konstatiert werden, dass Hamburg weder eine schlüssige neue Funktionsbestimmung für die Elbinsel Wilhelmsburg

noch eine stimmige Gesamtstrategie für ihre Entwicklung erarbeitet hat. Der vielzitierte „Sprung über die Elbe“ bleibt in seinen Zielsetzungen, Projekten und Maßnahmen beliebig und widersprüchlich.

Woran soll sich eine IBA dann orientieren? Was sind ihre Ziele? Was ist ihr Auftrag? Was sind ihre Rahmenbedingungen?

Das erschwert die Bewertung der Aktivitäten der IBA. Ihre Projekte sind vielfältigen Restriktionen und Widersprüchlichkeiten unterworfen oder werden durch andere Senatsentscheidungen behindert, konterkariert oder gar ad absurdum geführt.

Im Folgenden wird der Versuch gemacht, einige dieser Spannungsfelder zu beschreiben:

### IBA-Projekte im Spannungsfeld von Hafen und Stadt

► Mehr Platz für Container und Verkehrsstrassen oder mehr Platz zum Wohnen?

► Die Ränder/Ufer am Reiherstieg, Veringkanal, Spreehafen und Obergeorgswerder sind die eigentlichen „Metrozonen“ der Elbinsel

► Wie wohnverträglich sind Firmen wie die geruchsintensiven und explosionsgefährlichen „Nordische Öl Werke“ am Veringkanal?

**These:** „Die Elbinsel Wilhelmsburg hat enorme Potenziale für die Stadtentwicklung. Doch die Politik muss sich entscheiden: Will sie dort Stadt - oder soll die Elbinsel Reservegebiet und

Verkehrs- und Lagerfläche für die Hafenentwicklung bleiben. Zurzeit wird dieses Problem nicht offen thematisiert.“ (Prof. Läpple 2007 im Hamburger Abendblatt)

### IBA-Projekte im Spannungsfeld von Klimaschutz und klimaschädlichen Senatsentscheidungen

► Wilhelmsburg zwischen Kraftwerk Moorburg und klimaneutraler Energieversorgung

► Die Insel zwischen Flutschutz und Elbvertiefung

► Die Elbinsel im Fadenkreuz der Autobahnstrategien

**These:** „Die Verringerung der Treibhausgasemissionen, also vor allem von CO<sub>2</sub>, ist die zwingende Voraussetzung dafür, dass die Anpassung an den Klimawandel (etwa durch Flutsicherungsmaßnahmen) überhaupt erfolgreich sein kann“ (IBA-Leitthema „Klimawandel“).

### IBA-Projekte im Spannungsfeld von globalen Ansprüchen und lokalen Lösungen

Wird das globale Dorf, der Mikrokosmos Wilhelmsburg als Modell für eine lebenswerte Community im 21. Jahrhundert angesehen? Oder als Spielwiese und Experimentierfläche für Prestigeobjekte im Kampf um die Spitzenplätze in der Champions League der Metropolen? Wilhelmsburg als Ausstellungsfläche oder als Thema?

- Einheimische und Neubürger?
- Investoreninteressen und Anwohnerinteressen?
- Naturschutz und Flächenbedarf
- Wilhelmsburg – Entwicklung von innen nach außen oder von außen nach innen?

**These:** Wie in einem Brennglas sind auf der Elbinsel die vielfältigsten Herausforderungen einer Stadt im neuen Jahrhundert gebündelt. Wenn die IBA in Hamburg dazu einen weltweit beachteten Beitrag leisten will, muss sie sich **diesen Herausforderungen** stellen:

► Bildung, Ausbildung und Arbeit in von Armut und Zuwanderung geprägten Stadtteilen

► Gelingende Integration und lebendige Internationalität

► Was heißt heute: „Gesunde Stadt“, „familiengerechte Stadt“, „kinderfreundliche Stadt“?

► Freizeit, Naherholung, Grün und Natur inmitten einer Metropolregion.

► Mobilitätsalternativen in der Metropole – Mobil ohne Auto, Fahrradstadt, neue Mobilität auf dem Wasser

► Neues Wohnen in der Stadt – jenseits von Flächenverbrauch und Betonburgen

► Die Bürgergesellschaft von der Mitwirkung zur Selbstbestimmung – Strategien gegen Resignation und Verdrossenheit

► Herausforderung Altlasten: Alternativen zu Versiegeln, Parken, Stapeln?

## IBA-Projekte im Spannungsfeld von Aufwertung und Renditeerwartung

► Verelendung und Veredelung – gibt es nur diese Alternative?

► Segregation und Gentrifizierung – 2 Seiten einer Medaille?

► Geht Aufwertung ohne Verdrängung?

► „Hochglanz und Schimmel“

► IBA zwischen SAGA-Sanierung und Investorenparadies „Balance-City“

**These/Frage:** Richtig: Die Abwärtsspirale muss gestoppt werden. Verbesserungen der Wohn-Arbeits-Bildungs- und Freizeitbedingungen bedeuten aber auch eine „In-Wert-Setzung“ des Stadtteils. Führen Aufwertungen und Renditeerwartungen unweigerlich zu neuer Ausgrenzung und Verdrängung?

## IBA-Projekte im Spannungsfeld von Verkehrs- und Stadtplanung

**These:** Mit der Zustimmung zur Verbreiterung der Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) auf den Standard einer Stadtautobahn für den schnellen Fernverkehr und damit der Zementierung der WRS durch die Wilhelmsburger Mitte für die nächsten 50 Jahre als Parallelstrecke zur

Autobahn A1 verliert die IBA ihre stadtplanerische und klimapolitische Glaubwürdigkeit. Da der Autobahnstandard auch einen späteren Anschluss der Hafenuferquerspanne im Süden ermöglicht, macht sich die IBA zum Wegbereiter für zwei neue Autobahnprojekte, obwohl sie sich grundsätzlich gegen zusätzliche Verkehrsbelastungen und Fernstraßenprojekte über die Elbinsel ausspricht.

Für ihre Pläne in der Wilhelmsburger Mitte verabschiedet sich die IBA von der verkehrspolitischen Diskussion, die sie einen Sommer lang erfrischend belebt hatte (Vorschlag für einen Rückbau der WRS unter dem Motto „Boulevard statt Bollwerk“). Hier stecken IBA und igs in einem kaum auflösbaren Dilemma: die Aussicht auf eine Autobahn in der Nachbarschaft erweist sich als Investorenschreck und bedroht mit einer nicht abgeschlossenen Autobahnbau-stelle 2013 den Erfolg vor allem der igs. Die dringender erforderliche Neuordnung des Verkehrs in der Wilhelmsburger Mitte ist nur nach einem Verzicht auf die derzeitigen unrealistischen und kostspieligen Planungen vorstellbar und erfordert einen Neuanfang, der Stadt- und Verkehrsplanung in Einklang bringt.

## IBA-Projekte im Spannungsfeld von Fundamentalismus und Kosmopolitischer Vielfalt

**These:** Auch wenn das Zusammenleben der Bevölkerungsgruppen derzeit friedlich erscheint – die Stimmungen und Probleme sind nicht verschwunden, die Wilhelmsburg immer wieder in die Schlagzeilen brachten: 1994 über 16 % für REPS und DVU, später Aktionsfeld für Graue Wölfe, 2002 Hochburg des Rechtspopulisten Ronald Schill. Die derzeitigen bundesweiten Debatten zeigen, wie schnell sich dieses Potential wieder aktivieren ließe.

Dass IBA („Aus Vielfalt Stärke machen“) und igs (Park der Kulturen und Religionen) hier eindeutig Position beziehen ist eine Ermutigung und eröffnet Spielräume für ein langfristig gelingendes Miteinander der Kulturen und Milieus. Ohne einen mehr strategischen Ansatz wird man der Bedeutung dieses Themas allerdings nicht gerecht.

## IBA-Projekte im Spannungsfeld von kurzfristigem Erfolgsdruck und nachhaltiger Entwicklung

► „Projekte, Projekte“ und stimmige Gesamtstrategie?

► Leuchttürme und Strukturveränderungen

► Zwischen Behördenkorsett und Ausnahmezustand

**Fragen:** Wird der Ausstellungstermin 2013 zum Selbstzweck? Was haben die Bewohner davon? Wer wacht über die soziale Verträglichkeit und die „Inselverträglichkeit“ der Projekte? Steht der kurzfristige Erfolgsdruck langfristig erforderlichen Strukturveränderungen im Wege? Wie kann das 2014 drohende Vakuum gefüllt werden? Welche Akteure und Strukturen sichern die langfristige Umsetzung?

Weiterewidersprüchliche Themenfelder kamen bei den Diskussionen im Vorfeld der „Halbzeitbilanz“ zur Sprache:

► IBA-Projekte im Spannungsfeld von Stadtmarketing mit Kultur oder nachhaltige Entwicklung einer lebendigen Stadtteilkultur und Kultur im Stadtteil.

► IBA-Projekte im Spannungsfeld von Bildungsoffensive und finanziellem Kahlschlag bei sozialen und kulturellen Einrichtungen im Stadtteil.

## 2010: Die Halbzeitkrise als Chance nutzen

Die Zeichen mehren sich: die anfängliche wohlwollende Neugier macht wachsender Skepsis Platz. In dieser Situation wird die Haltung der IBA zu den Verkehrskonflikten zum ultimativen Glaubwürdigkeitstest.

Diese Halbzeitbilanz der IBA am 26.10.2010 steht unmittelbar im Zeichen zweier Grundsatzentscheidungen: Seit dem 18. Oktober liegen die Unterlagen zur neuen Linienbestimmung der Hafenuferquerspanne aus. Noch in diesem Jahr soll die Bürgerschaft über Ausbau und Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße in der Bürgerschaft entscheiden (ursprünglicher Termin: 27.10.)

## Von der IBA ist in dieser Situation zu erwarten:

1. Die bisherige Projektorientierung soll ergänzt werden durch einen Kooperationsprozess mit den Bewohnern zur Entwicklung eines Gesamtbildes des Stadtteils, des Verkehrs und der Funktionen der Elbinsel.





*„Zukunftsplan statt Autobahn“ erhält den Kirchdorf-Süd-Preis 2009 der dortigen Wohnungsbauunternehmen: für vorbildliches freiwilliges Engagement für eine lebenswerte Insel.*

*Bauverein der Elbgemeinden, Bauverein Reiherstieg EG, Baugenossenschaft Finkenwärder Hoffnung EG, SAGA.GWG, Hamburger Lehrer Baugenossenschaft, Vereinigte Hamburger Wohnungsbaugenossenschaft - vhw*

2. Eine eindeutige öffentliche Positionierung gegen die Planungen einer Hafenquerspange und deren fatale Auswirkungen auf die Stadtentwicklung im Hamburger Süden. Bekanntlich gibt es dazu eine Stellungnahme. Diese muss jetzt offensiv vertreten werden.

3. Nach dem Scheitern der Pläne für die Wilhelmsburger Reichsstraße: die Chance für einen integrativen Neuanfang nutzen.

Da vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass eine Verlegung und ein Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße bis 2013 nicht realisierbar sind, erarbeitet die IBA im Konsens mit der Bevölkerung ein Konzept für die Wilhelmsburger Mitte und die gesamte Elbinsel, in der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt sind. Insbesondere ist sicherzustellen:

► keine Straßenbaumaßnahmen während der laufenden IBA und igs 2013

► rechtzeitige Einleitung eines „Plan B“ zur Vermeidung eines Verkehrschaos 2013

► Entlastung der Wohngebiete von Durchgangsverkehr und zusätzlichen Fernverkehren

► ein integriertes und nachhaltiges Gesamtverkehrskonzept für Hafen und Stadt im Hamburger Süden nach den Maßstäben einer Europäischen Umwelthauptstadt.

4. Wem gehört die Stadt?

Die IBA öffnet sich für einen umfas-

senden Dialog mit der Bevölkerung, auch und gerade bei den umstrittenen Themen und den Fragen der weiteren Perspektiven nach 2013. Das wichtigste Zukunftspotential der Elbinsel sind die Menschen, die hier leben. Wem gehört die Stadt? Nach dem Hamburger Gängeviertel stellt sich diese Frage derzeit dramatisch bei Stuttgart 21. Eine lebenswerte Stadt im 21. Jahrhundert kann nur eine Stadt selbstbewusster und selbstbestimmter BürgerInnen sein – oder sie versinkt im Chaos.

Die Wilhelmsburger Einwohnerbewegung hat über mehrere Jahrzehnte eine beeindruckende Konflikt- und Kompromissfähigkeit entwickelt. Hafenerweiterung, Güterumgehungsbahn, Müllberg, Müllverbrennungsanlage, Hafenquerspange – bei jedem Konflikt konnten – meist allerdings erst nach massiven Protesten auf der Straße und auf großen Einwohnerversammlungen – für alle Seiten tragfähige Kompromisse gefunden werden.

Die Ideen und Vorschläge der Zukunftskonferenz genauso wie die vielfältigen Aktionen und Aktivitäten der darauf folgenden Jahre beweisen eine anhaltende Dynamik, Kreativität und Zukunftsfreude der Menschen, die sich in hohem Maße mit ihrer Elbinsel identifizieren. „Investing in people“, Stärkung, Unterstützung und Qualifizierung des Bürgerengagements – das sollte in den nächsten 3 Jahren im Zentrum der Bemühungen der IBA stehen.

**VON DER POLITIK DER FREIEN  
UND HANSESTADT ERWARTEN  
WIR:**

ein Bekenntnis zur Elbinsel Wilhelmsburg als einen differenzierten und besonderen Wohnort im Herzen Hamburgs für die, die jetzt schon dort leben und für all jene, die hier künftig leben wollen. Dafür brauchen wir Planungs- und Lebenssicherheit und erwarten jetzt klare Konzepte und Aussagen.

Der Beschluss der Bürgerschaft vom 8.12. 2000 nach einem „integrativen Entwicklungskonzept für Wilhelmsburg“ muss endlich umgesetzt werden. (entsprechend der Forderungen der Zukunftskonferenz nach einem „Paradigmenwechsel“ und einem „Masterplan Elbinsel“ – siehe Weissbuch Seite 7):

1. Der Flächennutzungsplan für die ganze Elbinsel muss so verändert werden, dass er das Wohnen als Hauptbestandteil der Elbinsel definiert.

Dies gilt insbesondere auch für die Bereiche, die jetzt noch durch Containerlager und störende Gewerbeflächen besetzt sind.

2. Es bedarf eines überörtlichen Verkehrskonzeptes, um Wilhelmsburg nicht stärker und unnötig durch Verkehre zu belasten.

Dazu beschließt Hamburg als vertrauensbildende Erstmaßnahme, die Linienbestimmung für die Hafenquerspange auszusetzen und keine Planfeststellungen für zusätzliche Autobahnen über die Elbinsel mehr durchzuführen.

3. Die städtebauliche Funktion Wilhelmsburgs ist zu klären.

Wilhelmsburg hat eine besondere Lage im Herzen der Stadt, wesentlich geprägt durch das Wasser und durch direkte Nachbarschaft zu landschaftlichen Marschgebieten einerseits und zu einer in vieler Hinsicht attraktiven Industrielandschaft andererseits. Hamburgs große Insel im Fluss hat Anspruch auf die Verabschiedung einer positiven Entwicklungsperspektive durch die Bürgerschaft.

4. Die Erarbeitung und Verabschiedung eines „integrativen sozialräumlichen und sozialpolitischen Gesamtkonzeptes“, und die Bereitstellung der dafür notwendigen Instrumente und Ressourcen.

Der „Sprung über die Elbe“ ist aus der Sicht von außen formuliert. Auf der Insel sagen wir: „Wir sind schon da“. Wir brauchen einen neuen Dialog mit den Menschen, denen diese Stadt gehört.

# IMPRESSUM

**Autoren dieses Hefts** (in der Reihenfolge des Erscheinens):

Mathias Lintl, Lisa Zahn, Michael Rothschuh, Hans-Jürgen Maaß, Hildebrand Henatsch, Jürgen Dege-Rüger, Astrid Christen, Heinz Wernicke, Claudia Roszak, Uli Gomolzig, Arne Bens, Thomas Giese, Juliane Chakrabarti, Corinna Peters-Leimbach, Timm Kunstreich, Liesel Amelingmeyer, Helga Schors, Klaus Wilke, Gottfried Eich, Kazim Abaci, Jana Braun, Toralf Gonzalez, Jürgen Roloff und Manuel Humburg

**Schlussredaktion:**

Gerti Theis, René Reckschwardt, Christian Schulz, IBA Hamburg GmbH

**Layout:**

Sven Lohmeyer, spacedepartment

**Titelbild:**

Luftbild der Elbinseln, Quelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Hamburg

Wir danken allen Beteiligten für die intensive Unterstützung bei der Erstellung dieser Textsammlung sowie im Rahmen der Vorbereitungsgespräche zwischen August und Oktober 2010.

Hamburg-Wilhelmsburg, Oktober 2010





Texte zum  
IBA FORUM 2010: Halbzeitbilanz  
am 26. Oktober 2010.