

Manuel Humburg

Wem gehört die Elbinsel?

Eine Insel kommt unter die Räder
Im Osten rollen die Bagger
Kohle und Feinstaub von Westen
Zollzaun ohne Ende im Norden
Ein Autobahn-Drehkreuz in der Mitte
Wachsende Containergebirge
Die Elbvertiefung bedroht unsere Deiche

Wer glaubt, der „Sprung über die Elbe“ sei eine Erfindung des amtierenden CDU-Oberbürgermeisters oder das originäre Vorzeigeprojekt eines quirligen Oberbaudirektors, irrt gewaltig. Mit der „Wachsenden Stadt“, dem Expansionsdrang des mächtigen Nachbarn im Norden, sieht sich die vom Hamburger Stadtzentrum südlich gelegene und einst unabhängige Flussinsel Wilhelmsburg konfrontiert, solange man denken kann. Die Frage war und ist: Wem nützt dieses Wachstum und wer bestimmt die Spielregeln?

Bereits 1395 erwarb Hamburg die kleine Insel Moorwerder - der heutige Südosten der Elbinsel – mit der Bunthauspitze als strategischem Brückenkopf und konnte so nach und nach die Verteilung des Elbwassers auf die beiden Elbarme, von denen die Süderelbe damals fünfundsiebzig Prozent aufnahm, zu seinen Gunsten beeinflussen. 1870/71 wurde ein Leitdamm gebaut und damit dem preußischen Konkurrenten in Harburg sprichwörtlich das Wasser abgegraben. Am Bunthaus stationierte Kriegsschiffe verhalfen den Handelsschiffen, den richtigen Weg zu finden und den hamburgischen Aufschwung zu finanzieren.

Mit der Anlage großer Hafenbecken am Südufer der Elbe setzt Hamburg Ende des 19. Jahrhunderts zum eigentlichen Sprung über die Elbe an. Die ansässige Bevölkerung im Westen und Norden der Insel weicht der Expansion von Industrie und Hafen. Der Zustrom von Arbeitskräften vor allem aus dem Osten des deutschen Reiches und aus Polen lässt arbeitsnahe Wohnviertel am Reiherstieg und im Zentrum an der Bahn entstehen.

Der ökonomischen folgt die politische Einverleibung. Am 1.4.1937 tritt das Groß-Hamburg Gesetz in Kraft. Die Elbinsel wird endgültig zur Rüstungsschmiede und Ölreserve Groß-Deutschlands ausgebaut.

Als Ort zum Wohnen wurden die industrienahen und flutgefährdeten Niederungen vor den Toren der Stadt schon vorher disqualifiziert. Das Diktum „der Hamburger wohnt auf der Geest“ des Oberbaudirektors Fritz Schumacher prägt bis heute die *mental map* des Hanseaten.

Eigentlich nur konsequent, dass der Hamburger Senat nach der todbringenden Flut von 1962 das gesamte westliche Wilhelmsburg als Wohnort räumen und für die Hafenerweiterung platt machen wollte. Bis 1977: Ein kompletter Stadtteil auf dem Abstellgleis. Fünfzehn Jahre Planungsunsicherheit, Investitionsstau und Agonie.

Wer nach dem lange ersehnten Bekenntnis des Senats zu Wilhelmsburg als Wohnort nach 1977 auf Wiedergutmachung oder Besserung hoffte, sah sich allerdings erneut enttäuscht – aus seiner „natürlichen Rolle“ als Raum für Hamburgs Rest, als Hinterhof, Abfallplatz, Durchgangstrasse und Flächenreserve für den Hafen wollte der Hamburger Senat Wilhelmsburg noch lange nicht entlassen:

- Der Plan einer zusätzlichen Nord-Süd-Eisenbahntrasse durch den Wilhelmsburger Osten als „Güterumgehungsbahn“ im Jahre 1974,
- der Nachweis von Dioxin auf Hamburgs Abfallplatz für Industriemüll in Georgswerder mit den Überlegungen, die gesamte Bevölkerung zu evakuieren im Jahre 1984,
- die Ankündigung einer Müllverbrennungsanlage „MVA-Wilhelmsburg“ durch den Voscherau-Senat im Jahre 1994
- und schließlich diverse Planungen für neue Autobahnen - meist als „Hafenquerspange“ verharmlost um 2003

Diese stadtentwicklungspolitischen Szenarien bewegen die Bevölkerung zu jeweils beeindruckenden Protesten. Es ist diesem jahrzehntelangen Kampf der Menschen vor Ort und ihrer Verbundenheit mit dieser einzigartigen Insel zu verdanken, dass Wilhelmsburg als Wohnort überhaupt noch existiert. Vor allem den Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburgern selbst und ihrem Glauben an eine

lebenswerte Zukunft hat Hamburg seine IBA und seine igs 2013 zu verdanken. Sowie die IBA- und igs-Macher ihre derzeitigen Jobs. Und zahlreiche Planungsbüros ihre derzeitigen Aufträge.

Im historischen Blick erweisen sich Hamburgs „Sprünge über die Elbe“ als strategische Hebel im Kontext von Standortkonkurrenz und Weltgeltung – früher mehr regional, heute global. Ist es bei diesem Hintergrund verwunderlich, dass sich das kollektive Bewusstsein der Bewohner hinter den Deichen durch eine gewisse gesunde Skepsis auszeichnet? Jedenfalls wird verständlich, warum Ankündigungen wie die von einem jetzt geplanten „Sprung über die Elbe“ nicht automatisch auf Begeisterung stoßen. Schließlich hatten auch frühere Hamburger Bürgermeister von der anderen Seite der Elbe stets Großes mit Wilhelmsburg vor: Von Herbert Weichmanns „Die Zukunft Hamburgs liegt im Süden“, über Dohnanyis „Keine weiteren Belastungen für diesen Stadtteil“, Voscheraus „Das Boot ist voll“ bis zu Rundes „Schluss mit dem Gejammer“. Bürgermeister Klose hatte sogar seinen (2.) Wohnsitz an den Stübenplatz verlegt.

Zeitenwende 2003?

Im Jahre 2001 hatten aktive Bewohnergruppen nach erneut dramatischen Ereignissen (Tod des kleinen Volkan u.a.) eine „Zukunftskonferenz Wilhelmsburg“ durchgesetzt. Die in einem „Weißbuch: Insel im Fluss – Brücken in die Zukunft“ zusammengefassten strategischen Überlegungen hatten offenbar neue Impulse für Hamburgs Stadtentwicklung gesetzt. Planer aus aller Welt wurden 2003 im Rahmen des Architektursommers zu einer „Internationalen Entwurfswerkstatt“ mit dem Thema „Sprung über die Elbe“ eingeladen. Die Freiräume waren erstaunlich. Alles schien möglich. Es gab keine Tabus – oder sie wurden, wie die Vorgabe einer „Hafenquerspange“ trotzig ignoriert. Große Teile des Hafens wurden neu erfunden. Die Ufer im Westen, Norden und Süden der Insel standen für Freizeit und Naherholung oder zumindest Mischnutzungen zur Verfügung. Die Vision einer „Grünen Wasserstadt im Herzen der Elbmetropole“ nahm Gestalt an. Hamburgs

Stadtentwicklung war in der Offensive...

...nur einen Sommer lang. Dann schlug die Hafenlobby zurück und reklamierte die Flächen bis St. Nimmerlein für sich – die weltweite Containerblase im Rücken, die Hamburg in den letzten Jahren stets zweistellige Zuwachsraten beim Containerumschlag bescherte. Die Senatsbeschlüsse zum „Sprung über die Elbe“ 2004/2005 versuchen dem hier deutlich gewordenen Konflikt zwischen Hafen- und Stadtentwicklung gerecht zu werden – indem sie ihn weitgehend ignorieren. Statt genau dieses Thema ins Zentrum der Aufgabenstellung für die geplante IBA zu setzen, zieht die Stadtentwicklung den Schwanz ein.

In den sieben großen Visualisierungen zum „Sprung über die Elbe“ ist von den Visionen und der internationalen Aufbruchstimmung von 2003 kaum noch etwas verblieben. Von der Stadtentwicklung am Reiherstieg bleibt eine „Perlenkette der Logistik“, der Spreehafen wird von einer Autobahn in Hochlage dominiert, im Osten soll ein „Gewerbe im Park“ begeistern und auf grünen Wiesen im Osten eine Einzelhaussiedlung. Als Ersatz für die Kapitulation vor der Hafenlobby beim Zugang zu den Ufern der Insel sollte ein See in die Wilhelmsburger Mitte gebuddelt werden. Welche Hypothek für die im Jahr 2006 an den Start gehende IBA Hamburg! Für eine Internationale Bauausstellung, die am Beispiel des globalen Dorfes Wilhelmsburg weltweit beachtete Lösungen für die Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert erarbeiten soll. Eine IBA, als Stadtplanung „im Ausnahmezustand“, braucht in erster Linie freie Luft und freie Räume. Sie braucht Ressourcen – keine Restriktionen.

In der überwiegend freundlichen Aufnahme, die die sympathische und engagierte IBA-Truppe in Wilhelmsburg selbst erfährt, werden hohe Erwartungen der Bevölkerung deutlich. Weniger freundlich sind die restriktiven Rahmenbedingungen, die die IBA akzeptieren soll: Von den ursprünglich sieben Aktionsräumen aus dem „Rahmenkonzept Sprung über die Elbe“ von 2005 werden gleich beim Start der IBA drei Bereiche zur Tabuzone erklärt: der Brückenschlag am kleinen Grasbrook, die „Arbeitswelten am Reiherstieg“ und der „Gewerbepark Obergeorgswerder“. Beim Aktionsraum Nummer 4 „Wohnen mit der Landschaft“ wird die IBA in eine aussichtslose Kraftprobe mit den Naturschutzverbänden und Anwohnern geschickt. Und die Art und Weise, wie die Behörden die IBA im Spreehafen über lange Zeit vorführten, ist peinlich und provozierend zugleich. Dass jetzt im Dezember 2008 mit dem Beschluss zur Aufhebung des Freihafens endlich Bewegung in die Sache kommt,

hat mehr mit dem Druck von Seiten der Containerwirtschaft als aus Wilhelmsburg oder von Seiten der IBA zu tun.

Während auf der Nordseite im Rahmen der Entwicklung der Hafencity und der Speicherstadt die Zollgrenze kurzerhand in die Mitte der Elbe verlegt wurde, ist am Spreehafen weiterhin nicht einmal die Öffnung eines weiteren „Schlupftores“ möglich. Dabei wurde eine Öffnung des Zollzaunes bereits zur Wahl 2004 als „Sofortmaßnahme“ versprochen und IBA-Geschäftsführer Uli Hellweg appellierte mehrfach, dieses „deutlichste Symbol der Ausgrenzung eines ganzen Stadtteils“ endlich zu beseitigen.

In dem Anblick dieses Eisernen Vorhangs zwischen Stadt und Hafen, zwischen Hamburg und Wilhelmsburg erleben die Menschen weiterhin Tag für Tag, welchen Stellenwert die Arbeit der IBA beim Hamburger Senat tatsächlich genießt. Der Drama um die Öffnung des Zollzauns am Spreehafen droht zum traurigen Symbol der Ausgrenzung der IBA von den gewaltigen Umwälzungen und Begehrlichkeiten zu werden, mit denen die Elbinsel tatsächlich konfrontiert ist.

Während die IBA Lösungen beim städtischen Klimaschutz und beim Hochwasserschutz entwickeln soll, genehmigt der Hamburger Senat mit dem Kohlekraftwerk Moorburg den größten vorstellbaren Klimakiller und betreibt mit der weiteren Elbvertiefung ein gefährliches Spiel mit der Deichsicherheit. Von beiden Maßnahmen ist direkt und vor allem die Elbinsel Wilhelmsburg betroffen.

Während die IBA den Veringkanal gestaltet und das im Osten angrenzende „Weltquartier“ modernisiert, wächst an seinem westlichen Ufer Wilhelmsburgs neuestes Containergebirge. Während die IBA die Elbinsel als attraktiven und familienfreundlichen Ort zum Wohnen qualifizieren will, rückt der Hafen immer näher: Logistikhallen wachsen am Reiherstieg und auf 44000 m² im Grünen Osten, der unweit der Wohngebiete gelegene mittlere Freihafen soll zu einem neuen Containerterminal ausgebaut werden, immer mehr Container brettern durch die Wohnstraßen. „Schöner Wohnen mit Feinstaub und Lärm, am Kohlekraftwerk und neben Containerlagern“ – besser kann man Familien, die für ihre Kinder eine gesunde Zukunft wünschen, nicht vergraulen.

Bricht die Politik der IBA das Genick?

Die im November 2008 deutlich werdenden Verkehrspläne des neuen Hamburger Senats dürften endgültig über Erfolg oder Scheitern der IBA Hamburg entscheiden. Zur Sicherung ihres letzten noch verbliebenen größeren Gestaltungsraumes in der Wilhelmsburger Mitte hatten die IBA-Macher in der März 2008-Ausgabe des IBA-Magazins einen überraschenden Plan für den Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße und eine Verkehrsführung im Ring um die örtlichen Wohngebiete vorgeschlagen.

Offenbar unter dem Druck der Verkehrsplaner in der Behörde versucht die IBA jetzt seit November 2008 einer überraschten Öffentlichkeit die Notwendigkeit einer neuen Autobahn an der Eisenbahn – anstelle der offenbar maroden Reichsstraße zu vermitteln.

Da gleichzeitig die von der inzwischen grün geführten Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) favorisierten Pläne für die sogenannte „Hafenquerspange“ Kontur bekommen, kann sich Wilhelmsburg auf zwei weitere und miteinander verbundene Autobahnen einstellen: eine Autobahn in West-Ost-Richtung im Süden der Elbinsel, die der „Südtrasse“ einer „Hafenquerspange“ entspricht und eine Autobahn in Nord-Süd-Richtung durch die Wilhelmsburger Mitte, die im Verlauf der Planungsvariante „Diagonaltrasse Ost“ der Hafenquerspange entspricht. Damit entwickelt sich die Elbinsel zum Autobahn- und Logistik-Drehkreuz des Nordens.

Wenn der derzeitige Zeitplan eingehalten wird, kann die internationale Öffentlichkeit im IBA-Präsentationsjahr 2013 eine Autobahn im Herzen der Stadt als Hamburgs Beitrag zur Baukultur im 21. Jahrhundert bewundern. Spätestens hier wird deutlich: Wenn die IBA mit ihren eigenen Qualitätskriterien von Originalität und Innovation, von Strukturwirksamkeit und Nachhaltigkeit, von Prozessfähigkeit und Präsentierbarkeit noch ernst genommen werden will, muss sie mehr Eigenständigkeit gewinnen und größere Freiräume erkämpfen.

Vielleicht muss die IBA sich auch von der Fixierung auf das Jahr 2013 befreien und dem Druck, dann unbedingt etwas Großes und Starkes zu präsentieren.

Entschleunigung täte gut, vielleicht auch Verlängerung. Beispielsweise mit der Aufgabe, in einer „Modellregion Elbinsel – im Spannungsfeld von Hafen und Stadt“ innovative Verkehrslösungen zu entwickeln. Gut täte ebenso die Konzentration auf die eigentlichen Stärken einer IBA: Wege ebnen, Tore öffnen, Brücken bauen, Prozesse in Gang setzen. Wie an der Emscher, wo dank des stadtentwicklungspolitischen Ausnahmezustandes einer Internationalen Bauausstellung jetzt deren Früchte reifen, nachdem sie selbst schon weiter gezogen ist. Und eine IBA braucht starke Partner. Vielleicht gelingt ihr doch noch die Orientierung auf den wichtigsten strategischen Partner: die Menschen vor Ort, denen ja eigentlich die Elbinsel gehört.