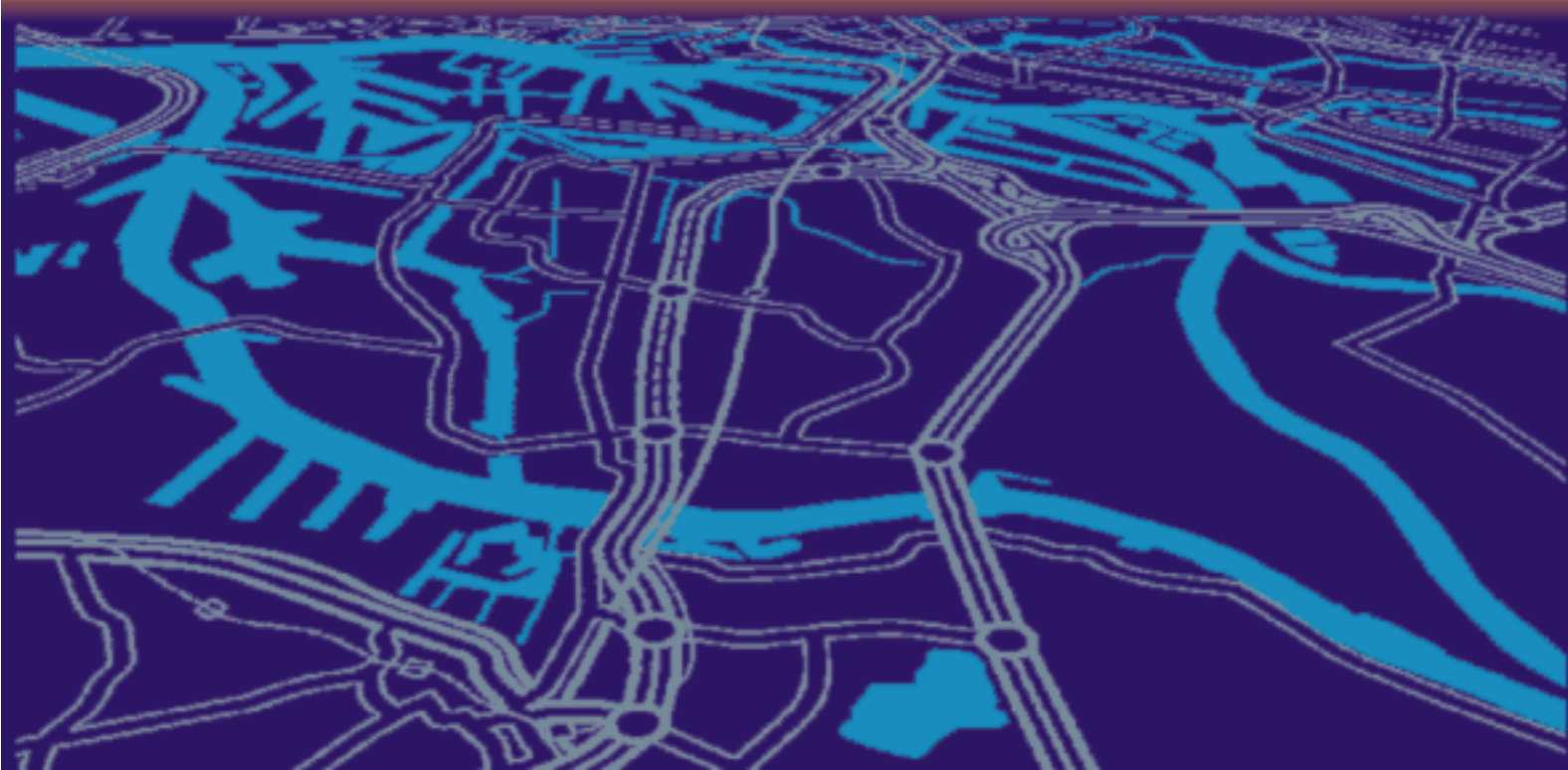


Zukunftskonferenz Wilhelmsburg

**Insel im Fluss
Brücken in die Zukunft**

Weissbuch

Bericht der Arbeitsgruppen
Mai 2001 - Januar 2002



Zukunftskonferenz Wilhelmsburg

Wilhelmsburg – Insel im Fluss – Brücken in die Zukunft

Weissbuch

Bericht der Arbeitsgruppen
Mai 2001 bis Januar 2002

Impressum

Herausgeber	Zukunftskonferenz Wilhelmsburg
Kontakt	http://www.insel-im-fluss.de Info@insel-im-fluss.de c/o Bürgerhaus Wilhelmsburg, Mengestrasse 20, 21107 Hamburg
Redaktionsschluss	5.2.2002
Redaktion	folgende Mitglieder der Koordinierungsrunde: Liesel Amelingmeyer, Enno Bahlmann, Juliane Chakrabarti, Gottfried Eich, Reyhan Güzel, Ingrid Helwig, Manuel Humburg, Timm Kunstreich, Mathias Lintl, Ernst Lobischer, Fred Niemann, Corinna Peters-Leimbach, Claudia Roszak, Magdalene Schack, Peter Schattenfroh, Holger Schlarb, Helga Schors, Anja Swiderski, Jörg v. Prondzinski, Klaus Wilke, Lisa Zahn
Gestaltung	Mathias Lintl / Enno Bahlmann (SRC Hamburg)
Druck	Stadt Hamburg
Photos	privat

Die Zukunftskonferenz Wilhelmsburg wurde mit Beschluß der Hamburger Bürgerschaft vom 13.12.2000 / Drucksache 16/5302 eingerichtet. Zwischen Mai 2001 und Januar 2002 arbeiteten mehr als 100 BürgerInnen gemeinsam mit VertreterInnen der Fachbehörden der FHH und aus der Verwaltung und Fachleuten in folgenden Arbeitsgruppen: AG 1 Räumliches Gesamtkonzept, AG 2 Verkehr, AG 3 Arbeit und Wirtschaft, AG 4 Wohnen, AG 5 Zusammenleben, AG 6 Bildung und Schule, AG 7 Freizeit und Kultur.

Für die Arbeitsgruppenberichte sind die SprecherInnen der einzelnen Ags verantwortlich.

Die Präsentation der Arbeitsergebnisse findet statt am Samstag, 23. März 2002 ab 14 Uhr im Bürgerhaus Wilhelmsburg.



Die Zukunftskonferenz Wilhelmsburg wurde finanziell gefördert durch die Stadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung (STEB), nunmehr Behörde für Bau und Verkehr, Amt für Stadtentwicklung Stadthausbrücke 8, Postfach 30 05 80; 20355 Hamburg,

En güzel deniz:
henüz gidilmemiş olandır.
En güzel çocuk:
henüz büyümedi.
En güzel günlerimiz:
henüz yaşamadıklarımız
Ve sana söylemek istediğim en güzel söz
henüz söylememiş olduğum sözdür...

Das schönste Meer ist
das noch nicht befahrene.
Das schönste Kind ist
das noch nicht herangewachsene
Unsere schönsten Tage sind
die noch nicht erlebten
Und das schönste Wort, das ich dir sagen möchte, ist
das noch nicht gesagte...

Nazim Hikmet 1945

Vorwort

Zur Zusammenfassung durch die Koordinierungsrunde

Geehrte Leserin, geehrter Leser,

vor Ihnen liegt der Ergebnisbericht der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg.

Die Konferenz fand zwischen Mai 2001 und März 2002 statt.

Sieben Arbeitsgruppen haben in zahlreichen Sitzungen an einer zukunftsfähigen, ökonomisch, sozial und ökologisch freundlichen Entwicklung von Europas größter Flussinsel inmitten der Metropolregion Hamburg gearbeitet. Der Titel "Inseln Im Fluss" weist darauf hin: die Arbeitsgruppen haben sich den gesamten Raum zwischen Norder- und Süderelbe vorgenommen, ihr Arbeitsgebiet anhand sozial- und wirtschaftsgeographischer Grenzen definiert. Eine Orientierung an den engen Verwaltungsgrenzen wird der Situation Wilhelmsburgs nicht gerecht, im Gegenteil, die bestehenden Verwaltungsgrenzen sind als Teil der derzeitigen Problemlage identifiziert worden.

Das Besondere war, dass sich zahlreiche ehrenamtlich tätige Bürger/innen aus Wilhelmsburg -- gemeinsam mit Vertreter/innen der Fachbehörden -- dieser anspruchsvollen Aufgabe gestellt haben.

Die Arbeitsgruppen haben selbständig gearbeitet. Jede zeichnet für ihren Teilbericht verantwortlich. In der Natur der Sache liegt es daher auch, dass die einzelnen Arbeitsgruppen zu teils widersprüchlichen Ergebnissen gekommen sind. In den Berichten der Arbeitsgruppen spiegeln sich unterschiedliche Ansätze und Arbeitsformen wieder. Sie dokumentieren eine Fülle von Vorschlägen; sowohl kurzfristige Maßnahmen, als auch langfristige strategische Entscheidungen, die notwendig sind, um Hamburgs Elbinseln aus dem Abseits in das Zentrum einer pulsierenden, dynamischen Metropole zu führen.

Vorangestellt ist diesem Ergebnisbericht eine Zusammenfassung der übergeordneten Gesichtspunkte. Hier werden sowohl die gemeinsamen „Essentials“ als auch erste konkrete Vorschläge und Forderungen an die Entscheidungsträger in der Freien und Hansestadt formuliert.

Der Ergebnisbericht der Zukunftskonferenz erscheint im Februar 2002, dem Monat, in dem Wilhelmsburg der verheerenden Flut vor 40 Jahren – am 16./17. Februar 1962 – gedenkt. Mehrere hundert Wilhelmsburger/innen verloren ihr Leben. Nie wurde die Verletzlichkeit der Insel im Fluss so deutlich wie damals. Von diesem Trauma und der darauf folgenden jahrelangen Planungsunsicherheit hat sich Wilhelmsburg bis heute nicht restlos erholt. Hinter den neuen, stabileren Deichen entstand aber auch eine „Schicksalsgemeinschaft“, die Wilhelmsburg als Wohnstandort immer wieder verteidigt hat. Dies ist das Fundament, auf dem unsere Zukunftsfreude gründet.

Auf der Veranstaltung am 23. März 2002 werden die Arbeitsgruppen ihre Ideen präsentieren und mit Bevölkerung, Wirtschaft, Politik und Verwaltung diskutieren.

Die vergangenen Monate waren erst der Anfang. Auch die weitere Konkretisierung und vor allem die Umsetzung sind nur gemeinsam möglich; sie können nur gelingen, wenn die Bürgerinnen und Bürger mit ihrer neu gewonnenen Fachkompetenz und die Fachbehörden mit ihrer neuen „Basiskompetenz“ weiter zusammenwirken. Wir bleiben in der Verantwortung, wir werden aktiv bei der Umsetzung mitwirken und weiter konstruktiv für eine zukunftsfähige, lebens- und lebenswerte Insel arbeiten.

Wir freuen uns auf die vor uns liegenden Beratungen und bedanken uns im voraus für die Aufmerksamkeit, die uns entgegengebracht wird.

Auf eine spannende und ergebnisreiche Zusammenarbeit – zum Wohle Hamburgs und seiner großen Insel im Fluss.

"Wilhelmsburg – Insel im Fluss – Brücken in die Zukunft"

1. Einleitung	1
2. Probleme und Potentiale	2
2.1 Wilhelmsburg in ausgewählten Zahlen	2
2.2 Geographie und Infrastruktur	3
2.3 Ökonomie	3
2.4 Soziales	4
2.5 Ökologie	4
3. Wilhelmsburg am Scheideweg	5
4. Ein Leitbild für Hamburg-Wilhelmsburg	6
5. „Warum nicht“? Entwicklungsperspektiven	8
5.1 Neues Wohnen am Wasser	8
5.2 Ein attraktives Umfeld	9
5.3 Verkehrsgünstig – verkehrsberuhigt	9
5.4 Die grünen Inseln für Freizeit und Erholung	10
5.5 Arbeit „gleich um die Ecke“	11
5.6 Schule und Bildung auf hohem Niveau	12
5.7 Internationales Flair	12
6. Umsetzung: Instrumente und Strukturen	13
6.1 Eckpunkte eines integrativen Entwicklungskonzepts Elbinseln	13
6.2 Neue Strukturen, Zuständigkeiten und Handlungsinstrumente	14
7. Wie geht es weiter? Jetzt beginnen!	15

Berichte der Arbeitsgruppen

AG 1 Räumliches Gesamtkonzept	17
AG 2 Verkehr	37
AG 3 Arbeit und Wirtschaft	79
AG 4 Wohnen	98
AG 5 Zusammenleben	124
AG 6 Bildung und Schule	135
1. Zusammengefasstes Ergebnis aller Untergruppen	137
2. Untergruppe „Förderung der Sprachkompetenz“	141
3. Untergruppe „Ausbildungschancen verbessern“	145
4. Untergruppe „Schule und Freizeiteinrichtungen“	151
5. Untergruppe „Frühförderung/ Frühkindliche Bildung“	154
6. Untergruppe „Erwachsenenbildung“	165
7. Untergruppe „Schullandschaft in Wilhelmsburg“	167
AG 7 Freizeit und Kultur	170

Nachwort

Kämpfen für die soziale, lebendige und nachhaltige Stadt	201
---	------------

„WILHELMSBURG – INSEL IM FLUSS – BRÜCKEN IN DIE ZUKUNFT“

1. Einleitung

So lautet das Motto der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg, die im Frühjahr 2002 zu Ende geht.

Es war der Wunsch aller in der Bürgerschaft vertretenen Parteien, dass es diese Zukunftskonferenz geben sollte.

Der am 8.12.2000 in der Bürgerschaft mehrheitlich verabschiedete **Antrag von SPD und GAL** spricht von „Zukunftsperspektiven...für die lebendige Elbinsel zwischen Harburger Binnenhafen und Hafencity“ und bestimmt als Ziel „die weitere Konkretisierung eines integrativen Entwicklungskonzeptes für Wilhelmsburg, das insbesondere die stadträumlichen, baulichen, wirtschaftlichen, landschaftlichen und sozialen Probleme und Perspektiven einbezieht.“

Auch der damalige **Bürgerschaftsantrag der CDU** geht von positiven Zukunftsperspektiven für die Elbinsel aus, indem er festhält: „Wilhelmsburg bietet durch seine verkehrsgünstige und innenstadtnahe Lage sowie den sehr hohen Anteil an Freiflächen aller Kategorien in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht ein hohes Potential für die Stadt, das es durch geeignete Maßnahmen zu nutzen gilt.“

Soviel Rückenwind von höchster Hamburger Ebene hatten wir in Wilhelmsburg noch wenige Monate vorher kaum für möglich gehalten. Eine Zukunftskonferenz für eine einzelne kleine „kommunale Ebene“ eines Ortsamtsbereiches? Das hatte es in der großen „Einheitsgemeinde“ Hamburg bisher noch nicht gegeben!

Nachdem im Sommer des Jahres 2000 der Stadtteil bundesweit in die Negativschlagzeilen geraten war, wurde die Idee einer Zukunftskonferenz von dem „Runden Tisch: Sicherheit und Zukunft“ entwickelt und schließlich von allen Parteien im Ortsausschuss Wilhelmsburg, vom Beirat für Stadtteilentwicklung und zahlreichen Initiativen und Institutionen gemeinsam getragen.

Bei einer großen **Auftaktveranstaltung am 4. und 5. Mai 2001** im Bürgerhaus rief der damalige Präses der Stadtentwicklungsbehörde, Senator Dr. W. Maier, Bürgerinnen und Bürger, Initiativen, Institutionen und Gruppen aus Wilhelmsburg sowie die, die beruflich mit Wilhelmsburg zu tun haben, zur Mitarbeit in sieben Arbeitsgruppen auf, in die die Teilnehmer/innen ihre besonderen Interessen und Fähigkeiten einbringen konnten.

So machten wir uns an die Arbeit:

- beflügelt vom Rückenwind aus der Bürgerschaft,
- begleitet von der Stadtentwicklungsbehörde,
- beraten von den anderen Fachbehörden, die nach einem Beschluss des Senats fester Bestandteil aller Arbeitsgruppen wurden (wo hat es so etwas schon einmal gegeben?),
- unterstützt vom Büro ISA-Consult und dem Büro d*ING Planung,
- inspiriert von zahlreichen Fachleuten, die uns bei der Auftaktveranstaltung und in den AG-Sitzungen wichtige Impulse gaben,
- beeindruckt von der großen Zahl der Interessierten und Engagierten aus dem Stadtteil selbst.

Von Mai 2001 bis Januar 2002 haben die **sieben Arbeitsgruppen** an Konzepten für den Bau von **sieben Brücken in eine positive Zukunft** Wilhelmsburgs gearbeitet:

- Eine Brücke nach Hamburg: Wilhelmsburg, die Insel im Fluss als „Wasserstadt“ im Herzen der Elbmetropole
AG 1 Räumliches Gesamtkonzept
- Eine Brücke zu einer zukunftsfähigen Hamburger Verkehrspolitik – mit innovativen Alternativen zur geplanten Querautobahn durch Hamburgs neue Mitte
AG 2 Verkehr
- Eine Brücke zu einem eigenständigen, zukunftsweisenden Wirtschaftsprofil für die Elbinsel und einer Kompetenz- und Qualifizierungsoffensive
AG 3 Arbeit und Wirtschaft
- Eine Brücke zu Wilhelmsburg als einem liebens- und lebenswerten, attraktiven Ort zum Wohnen und Leben
AG 4 Wohnen
- Eine Brücke zu einem gelingenden Zusammenleben in bunter Vielfalt
AG 5 Zusammenleben
- Eine Brücke zu einem attraktiven und erfolgreichen Schul- und Bildungsangebot
AG 6 Schule und Bildung
- Eine Brücke zur Entwicklung einer grünen Freizeitinsel im Herzen der Stadt
AG 7 Freizeit und Kultur

Die Sprecherinnen und Sprecher der Arbeitsgruppen trafen sich zusätzlich zu „**Koordinierungsrunden**“, um ihre Arbeit zu vernetzen und zusammenzufassen.

Allen Damen und Herren, die uns in vielfältiger Form unterstützt und begleitet haben, sowie allen zur Auftaktveranstaltung und in die Arbeitsgruppen eingeladenen Gäste und Referent/innen sei an dieser Stelle ausdrücklich Dank gesagt für ihre geleisteten Hilfen!

2. Probleme und Potentiale

Wilhelmsburg ist geprägt durch eine Vielfalt von Potentialen, aber auch einer Fülle von Problemen. Deshalb soll hier die Ausgangslage mit grundlegenden Daten und Fakten skizziert werden:

2.1 Wilhelmsburg in ausgewählten Zahlen

	Stadtteil Wilhelmsburg	Hamburg gesamt
Fläche in km ²	35,3	755,2
Bevölkerung gesamt	46.110	1.696.065
Unter 18-Jährige in % der Bevölkerung	22,0	16,1
65-Jährige und Ältere in % der Bevölkerung	13,8	16,8
Ausländer/innen in % der Bevölkerung	34	16,1
Sozialhilfeempfänger/innen (1999) in % der Bevölkerung	12,6	7,4
Arbeitslose (März 1999) in % der 15- bis unter 65-Jährigen	11,6	7,5
Jugendarbeitslosigkeit in % der 15- bis unter 25-Jährigen	9,7	5,5
Einkünfte je Steuerpflichtigen in DM (1995)	47.990	65.579
Sozialwohnungen in % der Wohnungen	37,9	17,8
Straftaten insgesamt je 1000 Einwohner/innen	142	166

Quelle Statistisches Landesamt, Stadtteilprofil Wilhelmsburg 2000

2.2 Geographie und Infrastruktur

- Die Elbinsel Wilhelmsburg – umflossen von der Norder- und Süderelbe sowie dem Köhlbrand – ist die größte Flussinsel Europas.
- Die Insel wird zerschnitten von überregionalen Verkehrswegen, den Autobahnen A1 und A252, der Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75), Fern- und S-Bahntrassen, (weitere umstrittene Straßenprojekte sind in Planung).
- Wilhelmsburg liegt zwischen boomenden Zentren der informationsbasierten Wirtschaft: Neue Medienmeile Hamburg entlang der Elbe; HafenCity im Norden und Channel Harburg/ Binnenhafen Harburg im Süden.
- Die Flächennutzung ist vielfältig: so liegt die Hochhaussiedlung Kirchdorf-Süd z.B. nur 1 km entfernt von Landwirtschaft und Gartenbau.
- Es gibt erhebliche Nutzungskonflikte: Hafengebiete, kontaminierte sanierungsbedürftige Gewerbebrachen und Containerlagerplätze engen die Entwicklungsflächen stark ein. In unmittelbarer Nachbarschaft der Wohnbebauung werden Flächen z.T. von umweltbelastender Industrie genutzt.
- Ein städtebauliches und stadtgestalterisches Gesamtbild ist nicht zu erkennen.
- Im Reiherstiegviertel und im Alten Bahnhofsviertel konnten durch die Sanierungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der letzten Jahre Attraktivität und Wohnqualität deutlich gesteigert werden.
- In städtebaulich problematischen Quartieren wie Kirchdorf-Süd werden große Anstrengungen zur Verbesserung der Wohnqualität unternommen: durch Beteiligung der Mieter, Pfortnerlogen, die Gestaltung eines Quartierszentrums, Aufbau von Service-Betrieben usw.

2.3 Ökonomie

- Die Wirtschaftsstruktur wird durch rohstoffverarbeitende Betriebe, Unternehmen aus den Bereichen Transport, Lagerei und Großhandel sowie hafen- und logistikbezogene Dienstleistungen bestimmt. Die Ansiedlung neuer Unternehmen gestaltet sich schwierig.
- Hohe Arbeitslosigkeit und Langzeitarbeitslosigkeit: Wesentliche Gründe hierfür sind die großen Verluste an Arbeitsplätzen im Hafen.
- Wilhelmsburg gehört zu Hamburgs ärmeren Stadtteilen: Das Einkommensniveau der Steuerzahler liegt ein Viertel unter dem Hamburger Durchschnitt, ein Achtel der Bevölkerung lebt von Sozialhilfe.
- Es zeigen sich deutliche Auswirkungen der in Hamburg, wie in anderen Großstädten, feststellbaren Segregation (d.h. Absonderung armer von reichen Stadtteilen), einhergehend mit nicht genutzten Potentialen der Bevölkerung.
- Große altindustrielle Gewerbeareale im Strukturwandel: Wegen der Bodenkontaminationen kommt die Sanierung der entstandenen Gewerbebrachen und ihre gewerbliche Wiedernutzung nicht schnell genug in Gang.
- Niedriges Qualifikations- und Bildungsniveau: nur 10% der Schulabgänger erreichen die allgemeine Hochschulreife, und 30% bleiben ohne Abschluss.
- Mangelndes Profil als zukunftsorientierter Wirtschaftsstandort und negatives Gesamtimage.
- Auf Märkten und Straßen gibt es ein buntes Bild von Angeboten und kleineren Geschäften, andererseits ist die Einzelhandelsvielfalt in einigen Quartieren unbefriedigend.

2.4 Soziales

- Eine Vielzahl von aktiven Gruppen der Bürgerinnen und Bürger, verschiedene Religionsgemeinschaften sowie sehr differenzierte soziale Initiativen und Einrichtungen setzen sich für die Verbesserung der sozialen und kulturellen Lebensqualität im Stadtteil ein.
- In einigen Quartieren wurde Bewohnerbeteiligung im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen angestoßen. Mit dem Stadtteilbeirat und seinen zahlreichen Akteuren ist ein Modell der Bürgerbeteiligung entwickelt worden, das bundesweit Beachtung findet.
- Wilhelmsburg hat eine überdurchschnittlich junge Bevölkerung: 22% sind unter 18 Jahren, in der Gesamtstadt sind es nur 16%.
- Der Anteil der Wilhelmsburger/innen ohne deutsche Staatsbürgerschaft beträgt 34% (Hamburg insgesamt: 16%).
- Das Bildungsniveau liegt deutlich unter dem Hamburger Durchschnitt (siehe oben).
- Gibt es einerseits ein buntes und dynamisches „multikulturelles Leben“, so sind damit andererseits wegen der vielen ungelösten sozial-ökonomischen Probleme schwierige Fragen verbunden.
- In Wilhelmsburg gab es eine unterdurchschnittliche Wahlbeteiligung: Bei der Bürgerschaftswahl im September 2001 war die Wahlbeteiligung trotz des polarisierten Wahlkampfes praktisch gleich niedrig wie 1997 und blieb mit 63,2% deutlich unter dem Hamburger Schnitt von 71%. Nur 70% der Bevölkerung über 18 Jahre sind wahlberechtigt.
- Die Fachärztedichte ist unterdurchschnittlich.
- Nach wie vor hat Wilhelmsburg quer durch die Medien ein schlechtes öffentliches Image, trotz positiver Ausnahmen wie dem „Wilhelmsburger InselRundblick“ und Wilhelmsburger Sendungen im Offenen Kanal.

2.5 Ökologie

- Wilhelmsburg ist – entgegen seinem Image – ein ausgesprochen grüner Stadtteil.
- Es gibt ökologisch bedeutsame Flächen und Naturschutzgebiete: Urwüchsige Wasserläufe, sensible Ufer, Brachflächen und Bracks, Tideauenwälder, eine bedeutende Pflanzen- und Vogelwelt.
- Erhaltenswerte Kulturlandschaften mit traditionellen Beetgrabenstrukturen und historischen Siedlungsräumen.
- Andererseits belasten vielschichtige Umweltprobleme die Entwicklung des Gebiets: Altlasten, Lärm- und Schadstoffemissionen, Zerschneidung der Landschaft, u.a.
- Es ist ein positives Signal, dass Wilhelmsburg ein aussichtsreicher Kandidat für die Internationale Gartenbauausstellung 2013 ist.

Obwohl Resignation und Tendenzen zum Wegzug zu beobachten sind, hängen die meisten Bewohner doch an ihrem Stadtteil, freuen sich über positive Veränderungen in ihrem Quartier und wollen die Zukunft mit gestalten. Der Geist des Zupackens und Neuaufbaus, der die Zeit nach dem Krieg und nach der Flut vor 40 Jahren geprägt hat, ist auch heute zu spüren, sowohl bei den Alt-Wilhelmsburger/innen als auch bei den Menschen, die in den letzten Jahren aus aller Welt neu nach Wilhelmsburg gezogen sind, oder anderen, die hier ihren Arbeitsplatz haben.

Diese schlaglichtartige Bestandsaufnahme beschreibt Hamburgs große Insel im Fluss sowohl mit ihren historisch gewachsenen Besonderheiten, Belastungen und Widersprüchlichkeiten als auch einzigartigen Potentialen.

3. Wilhelmsburg am Scheideweg

Seiner Lage zwischen den Elbarmen verdankte Wilhelmsburg seine herausragende Bedeutung für die große Hansestadt: Hier auf den ehemals bäuerlichen Inseln der Marsch baute Hamburg seinen Hafen, entwickelte sich das ökonomische Herz der Metropole. In unmittelbarer Nähe der Schuppen und Kaianlagen, der Werften und Raffinerien, der Hütten und Schmelzen, der Speicher, Kammereien und Röstereien entstanden die Wohnquartiere der Arbeiter. Wilhelmsburg entwickelte sich zur Arbeiterstadt.

Für Hanseaten war dies nie der Ort zum Wohnen. Hier wurde Geld verdient. „Die Geest ist zum Wohnen, die Marsch zum Arbeiten da“. Dieses Credo des Oberbaudirektors Schumacher aus den 20er Jahren beschreibt eine über hundert Jahre gültige Funktionsbestimmung für diesen Raum zwischen Norder- und Süderelbe, die sich jetzt dem Ende zuneigt.

Über hundert Jahre zentraler, prosperierender Wirtschaftsraum Wilhelmsburg, aber auch der „Raum für den Rest“: Hamburgs zentraler Abfallplatz (Müllberg Georgswerder), Ort für umweltgefährdendes Gewerbe, seine zentrale Flächenreserve, seine wichtigsten Verkehrs- und Versorgungstrassen.

Mit dem Strukturwandel im Hafen und auf den Werften, mit der Verlagerung entscheidender Hafenteile in den Westen, mit Hamburgs Wandel zur Dienstleistungsmetropole wächst auch Wilhelmsburg eine neue Rolle zu.

Zwar sind die Signale widersprüchlich und werden vielleicht noch nicht von allen wahrgenommen – es gibt administrative und politische Hindernisse und historisch begründete Widerstände – doch der Paradigmenwechsel ist in vollem Gange, und die Ereignisse entfalten eine ungeahnte Dynamik:

- zunächst war es nur ein kleines gelbes Musical-Zelt auf der „anderen Uferseite“,
- jetzt hat man dort auch von einem Restaurant aus „die schönste Aussicht auf die Skyline der Stadt“ (WELT 5.1.02.),
- gibt es einen Millionen-Plan für die Ozeanwelt eines „Ozeanarium“,
- entsteht auf historischem Gelände auf der Veddel Hamburgs Auswanderer- Museum mit internationaler Bedeutung,
- fällt in 2003 der Zollzaun an der Speicherstadt,
- ist der östliche Hafen längst zu einem beliebten Drehort für die europäische Filmbranche geworden,
- bewirbt sich die Stadt mit großem Engagement für die „IGA 2013 auf den Inseln im Fluss“,
- befindet sich die ganze Stadt im Aufbruch für „Olympia 2012 – im Herzen der Stadt“,
- entsteht im Spreehafen "Hamburgs erster Wohn- und Gewerbeboothafen“,
- entsteht am Hansahafen eine „Hafen-Museumsmeile“,
- gibt es ansprechende Altbausanierung und am Aßmannkanal ein erstes Wohnprojekt für „Wohnen am Wasser“,
- gilt Wilhelmsburgs Bürgerengagement und seine Bürgerbeteiligung bundesweit als beispielhaft,
- übernimmt der Stadtteil mit der „Entwicklungspartnerschaft Elbinsel“ eine Vorreiterrolle bei der Stärkung der lokalen Ökonomie und der Umsetzung einer Qualifizierungsoffensive,
- peilt der neue Erste Bürgermeister Ole von Beust eine 2 Millionen-Metropole an und braucht dafür attraktive zentralstädtische Flächen für den Wohnungsbau.

Hamburgs Mitte rückt nach Süden. Planer und Investoren haben längst erkannt: Wilhelmsburg bietet im Herzen Hamburgs attraktive Flächen, die für eine zukunftsweisende urbane Entwicklung benötigt werden.

Hamburg ist „reif für die Insel“ und die Insel ist mächtig im Fluss.

Viel zu schade:

- zum Stapeln von Containergebirgen und für flächenfressende Logistik,
- für eine Verkehrs- und Autobahnplanung aus dem letzten Jahrhundert, die damals noch davon ausgehen konnte, dass hier auf ewig Hafen und Gewerbe stattfindet,
- für explosions- und brandgefährliches Gewerbe in unmittelbarer Wohnnähe bzw. an für Wohnungsbau geeigneten Wasserläufen,
- für jedwede Tendenz zu Slum- und Gettobildung,
- für einen Städtebau ohne Pfiff und Fantasie,
- für ein kurzsichtiges Zuschütten von Hafenbecken und Wasserstraßen.

In Wilhelmsburg hat die Zukunft bereits begonnen.

Die Politik sollte den Anschluss nicht verpassen. Sie sollte rasch die erforderlichen Grundsatzentscheidungen treffen und damit die Rahmenbedingungen für eine zukunftsweisende Entwicklung im Herzen Hamburgs, für ein urbanes Wachstum schaffen.

Wir wünschen uns hierfür eindeutige Signale und richtungsweisende Beschlüsse von der Hamburger Bürgerschaft und dem Hamburger Senat.

4. Ein Leitbild für Hamburg-Wilhelmsburg

Es gab darüber keine Abstimmung und keine verbissenen Definitionsdebatten, dennoch war es immer präsent und wurde in den 7 Arbeitsgruppen auch formuliert.

Das Leitbild ist die Grundidee für das Wilhelmsburg der Zukunft:

Kein abgeschlossenes, unveränderbares, visionäres Gesamtgemälde,
aber auch kein Katalog unverbindlicher Wünsche;
es betrachtet Wilhelmsburg nicht isoliert.

Wilhelmsburgs Funktion in und für Hamburg und die gesamte Metropolregion wird in seinen historischen und räumlichen Zusammenhängen neu definiert.

Die Grundlagen dafür werden **jetzt** gelegt durch entsprechende Grundsatzentscheidungen des Senats. Auch das in dem Bürgerschaftsbeschluss als Ziel der Zukunftskonferenz formulierte „integrative Entwicklungskonzept“ muss sich an einem solchen Leitbild orientieren.

Es reicht nicht aus, „Maßnahmenkataloge“ aufzustellen oder nur „Entwicklungslinien“ zu beschreiben. Ohne Leitbild bleiben sie orientierungslos. Dann sind Fortschritte nicht überprüfbar. Natürlich geht es nur Schritt für Schritt, und die Schritte sind von unterschiedlicher Länge.

Aber in welche Richtung es gehen soll – darüber sollte Einvernehmen hergestellt werden.

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 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 und die Hamburger Großereignisse Olympiade 2012 und IGA 2013.

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.

Dieses Leitbild fordert von der Hamburger Bürgerschaft und dem Senat:

- **Einen Paradigmenwechsel in der Funktionsbestimmung der Elbinseln:** Die Marsch ist nicht länger der „Raum für den ungeliebten Rest“, sondern hat durch ihren einzigartigen Wasserbezug das Potential zum attraktiven Standort für Wohnen, Leben, Arbeit und Freizeit.
- **Eine neue Gesamtwahrnehmung des „Stromspaltungsgebietes der Elbe“:** Geographisch und historisch ist Wilhelmsburg die Insel zwischen Norder- und Süderelbe. Dieser Raum, heute noch künstlich geteilt in „Veddel“, „Ortsamt Wilhelmsburg“ und „Hafen“ ist eine natur- und kulturräumliche Einheit, die neu betrachtet, neu definiert, neu geplant und auch als Einheit verwaltet werden muss. Zwischen „Harburg“ und „Mitte“ „wächst zusammen, was zusammen gehört“, es entsteht ein neuer „Bezirk Elbinseln“.
- **Ein „Masterplan Elbinseln“ (oder: „Masterplan Hamburgs Elberaum“) konzentriert Planungskompetenz auf diesen Raum.** Er schafft Planungssicherheit: für den Erhalt der Kulturlandschaft im Osten, für die Herstellung neuer Uferbezüge im Norden, Westen und Süden der Insel, für eine qualifizierte städtebauliche Entwicklung der Wilhelmsburger Mitte, für den schrittweisen Brückenschlag nach Hamburg, für innovative Lösungen von Verkehrsproblemen ohne eine zusätzliche Autobahn durch Hamburgs neue Mitte und eine Lösung der Reichsstraßenproblematik.
- **Ein „integratives sozialräumliches und sozialpolitisches Gesamtkonzept“,** das die Entwicklungsziele benennt und in Abstimmung mit den unterschiedlichen lokalen Akteuren die erforderlichen Instrumente und Ressourcen für deren Umsetzung bereitstellt.

5. „Warum nicht“? Entwicklungsperspektiven

*"Some see things as they are and say why, I dream things that never were and say why not?"
(George Bernard Shaw)*

(Einige sehen die Dinge, wie sie sind, und sagen: warum? Ich träume Dinge, die es niemals gab, und sage: Warum nicht?)

Ein Ausblick in die Zukunft: 2007 - 2014 - 2021 - Realität und Visionen:

- Hamburg entdeckt seine grossen Inseln im Fluss
- Hamburg kehrt zurück an den Strom
- Hamburg definiert seinen Hafen neu
- Hamburg plant die IGA und die Olympiade in seiner neuen Mitte
- Hamburg wagt den Brückenschlag
- Hamburgs Zentrum rückt nach Süden

Hamburg ist "reif für die Insel": Wilhelmsburg, Hamburgs große Insel im Fluss -- eine Insel zum Wohlfühlen:

- Wohnen am Wasser
- Ein attraktives Umfeld
- Verkehrsgünstig – verkehrsberuhigt
- Die grüne Insel für Freizeit und Erholung
- Arbeit „gleich um die Ecke“
- Schule und Bildung auf hohem Niveau
- Internationales Flair

5.1 Neues Wohnen am Wasser

Hamburg ist mit der HafenCity an das Nordufer der Norderelbe zurückgekehrt.

Auf der anderen, der Wilhelmsburger Seite, kommt ein ähnlicher Prozess in Gang. Beflügelt von den Perspektiven für eine „Olympiade im Herzen der Stadt“ (womit die östlichen Hafenteile gemeint sind) und eine „IGA auf den Inseln im Fluss“, fällt als erstes der Zollzaun am Spreehafen und macht den Weg frei für Hamburgs ersten Hausboothafen für Wohnen und Gewerbe.

Eine kühngeschwungene Brücke für den Fuß- und Radverkehr über den Spreehafen schafft die Verbindung zu den Museumsschuppen am Hansahafen im Norden und das Reiherstiegviertel im Süden. Hamburg gewinnt ein attraktives Freizeit und Wassersportgelände, von dem zuallererst die Menschen rund um den Stübenplatz, an der Harburger Chaussee, auf der Veddel und in Georgswerder profitieren.

Eine Insel entdeckt ihre Ufer:

Wie jetzt schon am Aßmannkanal werden nach und nach der Veringkanal, der Jaffe-David-Kanal und der Ernst-August-Kanal für familienfreundlichen Wohnungsbau und wohnverträgliches Gewerbe neu erschlossen.

Wie der Spreehafen werden auch das östliche Ufer des Reiherstiegs und die Wilhelmsburger Nord-West-Spitze aus der Hafenverordnung entlassen. Auch diese Uferbereiche – zentralstädtisch gelegen – erfahren eine enorme Wertsteigerung und inspirieren Planer und Investoren zu einem neuen städtebaulichen Aufbruch.

5.2 Ein attraktives Umfeld

Der Hafen, die Werften, die Ölindustrie, das produzierende Gewerbe – hier auf der Elbinsel schlug jahrzehntelang das ökonomische Herz Hamburgs. Auch, wenn sich die Hansestadt mittlerweile zur Dienstleistungsmetropole gemausert hat – hier zwischen Norder- und Süderelbe ist eine der entscheidenden Quellen des Reichtums, der Hamburg zur wohlhabendsten Region Europas werden ließ.

Hamburg lässt die Elbinseln mit dem schmutzigen Erbe dieser Ära nicht allein:

- Altlasten werden konsequent saniert, statt die kontaminierten Flächen lediglich zu versiegeln, um Platz für neue Belastungen in Form von Containergebirgen und flächenfressender Logistik mit wenig Arbeit – dafür um so mehr Verkehr zu schaffen.
- Die vom Hafen- und Logistikgewerbe genutzten Flächen werden innovativ gemanagt, um die Wertschöpfung pro Fläche zu optimieren.
- Containerlager auf potentiell hochwertigen Flächen für Wohnungsbau werden verlegt.
- Wohnunverträgliches Gewerbe mit Explosions- und Feuergefahr, Geruchs- und Lärmbelastung wird auf geeignete Ersatzflächen umgesiedelt.
- Der Wilhelmsburger Hafenrand, die Ufer im Norden, Westen und Süden der Insel und die Mitte (nach Verlegung der Reichsstraße) werden wieder freigegeben für hochwertige urbane Nutzungen wie attraktiven Wohnungsbau mit Wohnumfeldverbesserungen, für Freizeit, Erholung, viel Grün und für wohnverträgliches Gewerbe.
- Die Planungen und Vorbereitungen für die IGA 2013 bedeuten einen kraftvollen Entwicklungsschub für die Stadtteilentwicklung, für Freizeit, Grün, Erholung und Kultur.

Damit können die Inseln ihre einzigartige Gunst der Lage zwischen den Elbarmen voll zur Entfaltung bringen: geprägt vom Wasser und seinen Ufern, reicht die Bandbreite der „Wasserstadt“ von der grünen Kulturlandschaft im Osten bis zum internationalen Flair des Hafens im Westen.

5.3 Verkehrsgünstig – verkehrsberuhigt

Schon jetzt wissen die Bewohner die kurzen Wege zur City einerseits, nach Harburg und das südliche Umland andererseits, zu schätzen.

Dennoch scheint Wilhelmsburg stärker im Abseits zu liegen, „weiter weg“ als früher.

Es fehlt an selbstverständlichen und lebendigen Austauschbeziehungen mit der weltoffenen und pulsierenden Metropole. Ausgerechnet der Hafen, eigentlich der Inbegriff von Mobilität und Verbindung in alle Welt, liegt wie ein Sperrriegel vor der Hafenmeile am Nordufer.

Jetzt entdeckt Hamburg seine andere Seite

wie London und Rotterdam, wie Hafenstädte in aller Welt, die den Aufbruch zum anderen Ufer bereits gewagt haben.

- Als erstes wird mit der Wiedereröffnung einer Fährverbindung das Wasser seiner verbindenden Funktion wieder gerecht. Der „Fährstieg“ am Reiherstieg wird reaktiviert. Hier entsteht ein attraktiver Fähranleger mit einem „Fährhaus“.
- Die verzweigte Wilhelmsburger Kanallandschaft und die benachbarten Hafenbecken werden wieder belebt und für den Transport von Personen und auch Gütern nutzbar gemacht.
- Auch mit dem Fahrrad ist man durch den alten Elbtunnel über eine neue Veloroute in wenigen Minuten mitten auf der Elbinsel, die als Marscheninsel zu einem Eldorado fürs Radfahren weiterentwickelt wird.

- Die zur Anbindung der HafenCity geplante Stadtbahn/Hochbahn wird über Wilhelmsburg bis nach Harburg verlängert und wird das Rückgrat für eine beispielhafte umwelt- und stadtverträgliche Verkehrserschließung für IGA und Olympiade.
- 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.
- Die noch aus den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts stammenden Pläne für eine Ost-West Autobahn durch den Hafen werden endgültig begraben, weil erkannt wird, dass sie mit der neuen Stadtentwicklung im Herzen Hamburgs nicht kompatibel sind.
- Statt dessen werden die vorhandenen Trassen optimiert, indem sie aus dem Freihafen ausgegliedert und die Anbindungen an die Autobahnen im Westen bzw. Osten vereinfacht werden. Hamburg als einer der größten Güterumschlagsplätze Europas unternimmt große Anstrengungen für die allseits geforderte Verkehrswende: der Containeranteil auf der Bahn wird erhöht, und es wird nach neuen Wegen gesucht, das Problem des Gütertransports in Ballungsräumen zukunftsweisend zu lösen. Der hafeninterne Gütertransport wird zunehmend auf das Wasser verlegt.
- Dadurch wird es auch möglich sein, Güter- und Durchgangsverkehre um die Wilhelmsburger Wohngebiete herumzuführen und z.B. die Harburger Chaussee, das nördliche Reiherstiegviertel und die Wilhelmsburger Mitte weitgehend verkehrlich zu beruhigen.

5.4 Die grünen Inseln für Freizeit und Erholung

Hamburgs 1. Inline-Marathon am 15. Juli 2001 beleuchtete schlagartig die Freizeitpotentiale dieser Region:

Der Start in der Speicherstadt – das Ziel auf der Köhlbrandbrücke. Dazwischen liegen 42,195 km feinsten Skater-Rundkurs im Herzen Hamburgs.

Diese Route „Rund um Wilhelmsburg“ ist kein Zufall:

Neben der innenstadtnahen Lage liegt ihre Qualität in der schon bestehenden flachen, gut asphaltierten Strecke durch eine faszinierende, abwechslungsreiche, sowohl hafen- als auch landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft, wie sie nur die große Insel im Stromspaltungsgebiet der Elbe bieten kann.

Von diesen günstigen Bedingungen können Radler, Läufer, Wanderer und Spaziergänger gleichermaßen profitieren.

Attraktive und einladende Ausflugsziele sind u.a. die Naturschutzgebiete „Auenlandschaft Norderelbe“ und Heuckenlock mit der Wasserburg, der Leuchtturm an der Bunthäuser Spitze, der Archehof, der Kinderbauernhof, das Museum im Alten Amtshaus, das Verkehrsmuseum, die Windmühle, die historische Kreuzkirche, das Auswanderermuseum auf der Veddel, die historische Hafenmeile am Hansahafen, der „Wasserpark Spreehafen“, die alten Speicher an der Rethe, der Blick auf die Hamburger Skyline von der Südseite des alten Elbtunnels, der Alte Elbtunnel selbst, der pulsierende Hafen, einzigartige Grün- und Gartenanlagen.

Die neue Fährverbindung entlang der Norderelbe mit mehreren Querungsmöglichkeiten eröffnet insbesondere Fahrradfahrern und den Besuchern des Campingplatzes und Jugendcamps in Kirchdorf auf neuen Rad- und Wanderwegrouten Ausflugsmöglichkeiten bis hin zum Zollenspieker Fährhaus, Curslack und Geesthacht. Fahrradverbindungen zu den Vier- und Marschlanden lassen zwei hochattraktive Erholungsräume zusammenwachsen.

Dazu kommt der Aufschwung des Wassersports durch die Freigabe alter Hafenteile für Freizeitnutzung, die Revitalisierung der Wilhelmsburger Wasserläufe und ein breites Angebot an Trendsportarten in der Wilhelmsburger Mitte.

„Die grüne Freizeitinsel im Fluss“ und „Wilhelmsburg – Wellness auf der Insel“ werden die Markenzeichen für eine neue Rolle von Hamburgs ehemaligem Hinterhof – weit über seine Grenzen hinaus.

Der Insel-Tourismus entwickelt sich zu einem wichtigen Wirtschaftszweig in Wilhelmsburg.

5.5 Arbeit „gleich um die Ecke“

Der wirtschaftliche Strukturwandel hat in Wilhelmsburg in der Vergangenheit zu einem massiven Arbeitsplatz- abbau in den klassischen Altindustrien geführt.

Die einstige Wohnstadt der Hafen- und Werftarbeiter hat viel von ihrer Bedeutung für die Hamburger Wirtschaft eingebüßt und auch ihre Identität als Arbeiterstadt weitgehend verloren.

Eine hochwertige Neunutzung der oft attraktiv gelegenen altindustriellen Brachen wird durch Altlasten und das fehlende Gewerbeflächenmanagement erschwert. Wilhelmsburg konnte bisher kaum vom wirtschaftlichen Strukturwandel, beispielsweise durch die Neuansiedlung technologieorientierter Dienstleister oder Unternehmen der sogenannten New Economy profitieren.

Die entwerteten Brachen und schnell asphaltierten Altlasten bieten das, was die neuen „Zulieferer“ und „Logistiker“ suchen: Platz, preisgünstige Flächen, zentral und verkehrsgünstig gelegen zum Abstellen, Stapeln, Bereitstellen, Zwischenlagern, Reparieren von Containern: **Containerberge – höher gestapelt als die Wohnhäuser direkt daneben.**

Während die New-Economy in der Hafencity und im Channel-Harburg boomt, droht die dazwischen liegende Elbinsel zum „Raum für den Rest“ zu verkommen. Die vielgepriesene Ansiedlung von „Zulieferern“ für die Airbus Industrie scheint diese Nischenfunktion eher zu bestätigen als zu überwinden.

Dabei hat Wilhelmsburg mehr zu bieten als eine gute Verkehrsanbindung und seine Hafennähe:

- seine zentrale Lage am Wasser
- wohnraumnahe Gewerbegebiete
- günstige Wohnraum- und Gewerbemieten
- kulturelle Vielfaltigkeit und Vielsprachigkeit
- die Einbettung in eine reizvolle Landschaft und die damit verbundenen Freizeitmöglichkeiten.

Diese Potentiale werden genutzt, und Wilhelmsburg entwickelt sich zu einem attraktiven familienfreundlichen und vielfältigen Standort für hochwertige Dienstleister, klein- und mittelständische Handwerks- und Gewerbebetriebe.

- Ein Gewerbeflächenmanagement zur quantitativen und qualitativen Weiterentwicklung des Gewerbestandes Wilhelmsburg hilft, die bestehenden Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Wirtschaft zu überwinden.
- Eine umfassende und aktiv aufsuchende Wirtschaftsförderung in Wilhelmsburg unterstützt die ansässigen Unternehmen dabei, ihre Zukunftspotentiale optimal zu nutzen.
- Ein international ausgerichtetes Forschungs- und Kompetenzzentrum "Moderne Logistik" entwickelt innovative Güterverteilkonzepte, unter anderem, um den Flächenverbrauch zu optimieren und Belastungen für Bevölkerung und Umwelt zu reduzieren. Die hochqualifizierten Arbeitskräfte werden hier geschult, und den Wilhelmsburgern eröffnen sich neue, attraktive Arbeitsfelder.
- Im Rahmen des Konzeptes „Wasserstadt“ entstehen „Uferparks“, die „Wohnen am Wasser“, mischverträgliches Gewerbe und Freizeitnutzung miteinander verbinden.

- In Europa einzigartig entwickelt sich ein innovativer Industriezweig (z.B. am Reiherstieg) für Planung, Produktion und Reparatur von Wohnbooten, „Schwimmendes Gewerbe“, Ponton-Parks, „Wasser-Türme“ als Wohn- und Gewerberäume.
- Der Spreehafen wird zum Vorreiter: Planer, Künstler, Medienleute, Dienstleister aller Couleur entdecken das inspirierende Flair des „Wasserparks Spreehafen“. Die Orientierung auf Olympiade und IGA und der endgültige Verzicht auf die Hafenquerspanne bieten die erforderliche Planungssicherheit.
- Neue Verdienstmöglichkeiten entstehen im Bereich von Freizeit, Naherholung, Wellness, Trendsport und Tourismus, in der Gastronomie. Allein in Folge der IGA entstehen viele dauerhafte Arbeitsplätze. Auch Olympiade wird für die Wilhelmsburger Wirtschaft viele positive Impulse bringen.
- Durch gezielte Förderungen, Qualifizierung und Kompetenzsteigerung werden dabei die vielfältigen Potentiale der ansässigen Bevölkerung entfaltet: praktische gewerblich-handwerkliche Tradition, die Mehrsprachigkeit vieler Bewohner, vielfältige internationale Verbindungen, Anpassungsfähigkeit und innovativer Geist der buntgemischten Bevölkerung erweisen sich dabei als günstige Voraussetzungen.

Die Elbinsel erarbeitet sich damit ein neues, unverwechselbares, eigenständiges und zukunftsfähiges ökonomisches Profil.

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 Plus-Faktor.

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.

5.7 Internationales Flair

Was die zunehmende Zahl von „Ausländern“ im Stadtteil betrifft, deren Anteil an der Gesamtbevölkerung mittlerweile auf über ein Drittel angestiegen ist, stehen sich zwei Grundsatzpositionen scheinbar unversöhnlich gegenüber:

Die einen sprechen von „Belastung“ und „Parallelgesellschaft“, die anderen betonen „Bereicherung“ durch „Interkulturalität“. Die ungelösten Probleme im Zusammenleben führen dazu, dass viele -- Deutsche, wie Nichtdeutsche -- die Insel verlassen.

Trotz vieler Beispiele guter Beziehungen in Nachbarschaft, Kindergärten, Schulen, am Arbeitsplatz sowie in Form zahlreicher Partnerbeziehungen, verschlechtert sich die Stimmung insgesamt und führt zu Rückzugstendenzen bei den „Eingewanderten“ einerseits und Resignation und Animositäten bei den „Einheimischen“ andererseits.

Die allgemeine Aufbruchstimmung nach der Zukunftskonferenz, die den Stadtteil mit einem Sonderprogramm des Senats im Rahmen seines „integrativen Entwicklungskonzeptes“ erfasst, bringt die Wende in den gespannten Beziehungen der ethnischen und kulturellen Gruppen.

In diesem Konzept würdigt der Senat die besondere Leistung, die Wilhelmsburg schon seit mehr als hundert Jahren für ganz Hamburg bei der Integration von Generationen von Einwanderern vollbracht hat, und verpflichtet sich, die positiven ökonomischen, strukturellen und sozialen Rahmenbedingungen zu schaffen, die ein gelingendes Zusammenleben erst möglich machen.

Das Sonderprogramm des Senats versteht „Integration“ und „gute Nachbarschaften“ als eine Querschnittsaufgabe: Alle Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung Wilhelmsburgs berücksichtigen den interkulturellen Aspekt und beziehen ausdrücklich alle Bevölkerungsgruppen mit ein.

Es wird eine professionelle „Leitstelle Zusammenleben“ eingerichtet, die aktiv den Prozess des Miteinanders gestaltet.

Nach und nach setzt sich die Erkenntnis durch: „Gleichwertigkeit“ muss nicht „Gleichartigkeit“ bedeuten, und mit „Andersartigkeit“ und „Unterschiedlichkeit“ zurechtzukommen, ist in einem zusammenwachsenden Europa und der „einen Welt“ eine zunehmend nützliche und gefragte Kompetenz.

Spätestens während der internationalen Großereignisse Olympiade 2012 und IGA 2013 erweist sich „Mehrsprachigkeit“ als überaus nützlich und stellen sich Erfahrungen im Zusammenleben mit Menschen unterschiedlicher Herkunft und Kultur als eine zukunftsweisende Eigenschaft heraus. In dieser Hinsicht haben die Bewohner Wilhelmsburgs – mehr als die anderer Stadtteile -- seit Jahrzehnten Erfahrungen gesammelt und besondere Fähigkeiten entwickelt.

6. Umsetzung: Instrumente und Strukturen

Der Hamburger Senat initiiert die Erarbeitung eines „**Masterplanes Elbinseln**“ (oder: „Masterplan: Hamburgs Elberaum“) und beschließt – auf der Grundlage der von Bürgern und Fachbehörden gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse der Zukunftskonferenz – ein „**integratives Entwicklungskonzept Elbinseln**“.

6.1 Eckpunkte eines integrativen Entwicklungskonzepts Elbinseln

- Die Wilhelmsburger Hafenrandgebiete (Wilhelmsburger Ufer im Norden und Westen der Inseln) werden aus der Hafengebietsverordnung entlassen.
- Parallel zum Fall der Zollgrenzen am Nordrand der Elbe (Speicherstadt/HafenCity) im Jahre 2003 wird auch im Süden die Freihafengrenze zurückgenommen (Spreehafen/Veddel etc).
- Damit wird der Startschuss gegeben für das Konzept "Wasserpark Spreehafen", und so kann die vorhandene Straßenquerverbindung durch den Hafen (Veddeler Damm etc) aus dem Freihafengebiet ausgegliedert werden.
- Überprüfung der laufenden Planungen für Wilhelmsburg, insbesondere der bestehenden Bauleitpläne und der im Verfahren befindlichen neuen Bebauungspläne im Sinne der Ergebnisse der Zukunftskonferenz.
- Überprüfung des wohnortnahen Gewerbes auf Wohnverträglichkeit.
- Neubepanung des Gebietes Reiherstieg / Vering-Kanal, um eine hochwertige Gewerbedurchmischung und attraktiven Wohnraum zu schaffen.

- Freigabe der Uferzonen am Ernst-August-Kanal und Jaffe-David-Kanal für Mischnutzung durch Wohnen, Gewerbe und Freizeit.
- Einrichtung eines innovativen Gewerbeflächenmanagements.
- Erarbeitung eines Konzepts zur Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße und der damit möglichen Neuordnung der Wilhelmsburger Mitte.
- Konzept zur Optimierung der vorhandenen großen Verkehrswege im Sinne einer Ringlösung. Dadurch werden Güter- und Durchgangsverkehre durch die Wohngebiete vermeidbar und ermöglichen weitere Verkehrsberuhigungen in der Harburger Chaussee, im Reiherstiegviertel und in der Wilhelmsburger Mitte.
- Aussetzung der laufenden Planungen für eine Hafenquerspange und Vergabe eines Forschungsauftrags: "Strategien für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik am Beispiel Hamburgs -- Konzepte für die Lösung des Konfliktes Urbanität und Mobilität im Zentrum der Stadt -- Effektivierung des Transports auf der Schiene und dem Wasser und die Entwicklung intelligenter Alternativen in Deutschlands größtem Güter-umschlagsplatz".
- Fährverbindungen zwischen Wilhelmsburg und den Landungsbrücken sowie über die Norderelbe in die Vier- und Marschlande.
- Veloroute zum Alten Elbtunnel und Radwegenetz Elbinseln bis in die Vier- und Marschlande.
- Konzept Stadtbahn und wesentliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Süderelberaumes.
- Entwicklung eines neuen Profils für den Wirtschaftsstandort Wilhelmsburg und Einrichtung geeigneter Instrumente zur Wirtschaftsförderung und -beratung vor Ort.
- Unterstützung des Projektes "Entwicklungspartnerschaft Elbinseln", das eine lokale Qualifizierungs- und Beschäftigungsstrategie für die Elbinselregion zum Ziel hat.
- Ein Handlungskonzept der Behörde für Bildung und Sport . Es soll dem Ziel dienen, die Bildungschancen der Wilhelmsburger Kinder und Jugendlichen zu verbessern, die pädagogische Arbeit in den Schulen und anderen pädagogischen Einrichtungen weiter zu entwickeln sowie auch den Erwachsenen ein ausreichendes regionales Bildungsangebot zu bieten.
- Einrichtung der "Leitstelle Zusammenleben".

6.2 Neue Strukturen, Zuständigkeiten und Handlungsinstrumente

Neue Strukturen, Zuständigkeiten und Handlungsinstrumente sind auf den drei Ebenen - Senatsebene, Bezirksebene und örtliche Ebene - erforderlich:

Auf Senatsebene

wird eine „Stabsstelle zur Entwicklung von Hamburgs Wasserstadt“ eingerichtet, die u.a. für die Vernetzung sämtlicher die Elbinseln betreffenden Aktivitäten der Fachbehörden auf allen Planungs- und Entscheidungsebenen, sowohl bei der Verwaltung als auch bei der Politik zuständig ist.

Für die Bezirksebene

wird mit einer neuen Bezirksreform ein neuer „Bezirk Elbinseln“ geschaffen, der Wilhelmsburg, die Veddel und die Hafengebiete umfasst.

Auf örtlicher Ebene

wird eine Entwicklungsgesellschaft aufgebaut, die nach innen und außen wirkt.

Generelles Ziel ist die Beschleunigung von Planungen und deren Umsetzung im Sinne der hier vorgestellten Entwicklungsperspektiven. Dazu muss einerseits ein tragfähiges

Einvernehmen zwischen Bevölkerung, Wirtschaft und Politik und andererseits ein hohes Maß an Kooperation und Vernetzung zwischen allen Akteuren hergestellt werden.

Aufgabe dieser Institution nach innen ist die Weiterentwicklung der Bürger/innenbeteiligung, die quartiersnahe Einbeziehung und Aktivierung von breiten Bevölkerungsgruppen im Sinne eines „Empowerments“, die kontinuierliche Information der Öffentlichkeit über laufende und zukünftige Planungen, sowie das Aktivieren von bislang nicht genutzten Ressourcen (Public-Private-Partnership).

Nach außen zielt sie ab auf eine Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur, die Sicherung und Schaffung zukunftsfähiger Arbeitsplätze, sowie die Aufwertung des Wohn- und Freizeitstandortes Wilhelmsburg. Durch kooperative Planung mit den verschiedenen Anspruchsgruppen (Gewerbe, Politik, Verwaltung, Bürger) beschreitet sie neue Wege in der Regionalentwicklung. Gleichzeitig unterstützt sie innovative Gewerbe- und Wohnprojekte, betreibt Regionalmarketing und Standortberatung für Unternehmen und Existenzgründer, aktiviert und berät externe Investoren.

Durch das Wirken nach innen und außen fällt dieser intermediären Instanz eine Schlüsselrolle für die zukünftige Gesamtentwicklung der Elbinseln zu.

Ohne sie wird sich Wilhelmsburg zwischen den Bezirken und Anspruchsgruppen nicht behaupten können und den Anschluss an die Dynamik der Metropole endgültig verlieren.

7. Wie geht es weiter? Jetzt beginnen!

Alle Mitwirkenden bei der Zukunftskonferenz, in den Arbeitsgruppen und in der Koordinierungsrunde, haben mit großem Engagement und hohem Einsatz für eine positive Entwicklung Wilhelmsburgs gearbeitet. Freiwillig und engagiert haben sie sich der Herausforderung „Zukunftskonferenz“ als ihrer großen Aufgabe gestellt.

Viele gute Pläne und Anregungen liegen vor. Sie sind der Versuch, den Problemen und Potentialen Wilhelmsburgs in ihrer ganzen Vielschichtigkeit gerecht zu werden.

Nun sind die Entscheidungen der Politik gefragt zur Umsetzung der Ergebnisse durch den Hamburger Senat und die zuständigen Fachbehörden.

Die Ergebnisse der letzten Bürgerschaftswahl gerade in Wilhelmsburg machen deutlich, wie hoch die Erwartungen sind, die große Teile der Bevölkerung der neuen Bürgerschaft, dem neuen Senat entgegenbringen.

Neben den notwendigen Grundsatzentscheidungen und dem erforderlichen Gesamtkonzept, einschließlich der strukturellen Veränderungen auf Senats-, Bezirks- und Ortsebene, ist es sinnvoll, sich als erstes auf eine Reihe von Sofortmaßnahmen und Pilotprojekten zu verständigen, mit denen sich schnell sichtbare Veränderungen und Erfolge erzielen lassen.

In den Berichten der Arbeitsgruppen gibt es dazu eine Fülle von Anregungen und Vorschlägen für „Schlüsselprojekte“.

So schlägt die Arbeitsgruppe „Bildung und Schule“ als zentrale Maßnahme den Aufbau eines FORUM BILDUNG WILHELMSBURG vor, die „Arbeitsgruppe Zusammenleben“ eine professionelle LEITSTELLE ZUSAMMENLEBEN. Die „Arbeitsgruppe Arbeit und Wirtschaft“ hält die sofortige Einrichtung eines GEWERBEFLÄCHENMANAGEMENTS und die konsequente UNTERSTÜTZUNG DER „ENTWICKLUNGSPARTNERSCHAFT ELBINSELN“ für vorrangig.

Für die Arbeitsgruppen „Räumliches Gesamtkonzept“, „Verkehr“ und „Wohnen“ kommt dem Konzept „WASSERSTADT mit der Entwicklung des SPREEHAFENS“ und den neuen Ideen für die Uferparks zum Wohnen und Arbeiten im Bereich REIHERSTIEG / VERINGKANAL eine Schlüsselrolle zu. Hier, im Bereich Veddel, Harburger Chaussee, Spreehafen, Ernst-August-Kanal, Nordwestspitze, Veringkanal, Reiherstieg sind z.T. kurzfristig und kostengünstig Veränderungen möglich, mit denen sich die größten Synergieeffekte erzielen lassen.

Aus der "Arbeitsgruppe Freizeit und Kultur" wird empfohlen, mit dem Großereignis einer (autofreien) WILHELMINALE die Freizeitqualitäten der grünen Inseln im Fluss erlebbar zu machen, sowie eine Teilnahme Wilhelmsburgs am ersten INTERNATIONALEN ELBEBADETAG am 14.07.2002. Außerdem soll endlich der Brückenschlag in die Vier- und Marschlande realisiert werden.

Über eine Fährverbindung oder den Anbau eines Radweges an die Autobahnbrücke über die Norderelbe könnten die Elbinseln kurzfristig in den Verlauf des ELBE-RADWEGES von Cuxhaven bis an die Tschechische Grenze integriert werden.

All dies ist in den folgenden Abschlußberichten der Arbeitsgruppen dargestellt. Es lohnt sich, die Ausführungen aufmerksam zu lesen: Wilhelmsburg wird schon vor dem geistigen Auge zu einem lebens- und liebenswerten Stadtteil – und bald in der Realität.

Alle Arbeitsgruppen wünschen

- eine langfristige Sicherung und Ausweitung der Bürgerbeteiligung in Wilhelmsburg.. Die Zukunftskonferenz hat hier neue Maßstäbe gesetzt und soll ihr erarbeitetes Know How weiterhin einbringen,
- eine Quartiersentwicklung, die breite Bevölkerungskreise in eine aktive Beteiligung an der Zukunftsgestaltung Wilhelmsburg einbezieht,
- den Aufbau einer „Entwicklungsgesellschaft Elbinseln“ als ein effektives lokales Planungs- und Handlungsinstrument,
- einen eigenen „Bezirk Elbinseln“ für Hamburgs Elberaum.
- eine breite allgemeine Unterstützung und auf allen Ebenen für die IGA-Pläne des Senats und eine vorausschauende Verknüpfung der Hamburger Olympia-Pläne mit den Ergebnissen der Zukunftskonferenz,

In dem weiteren Prozess werden sich die Akteure der Zukunftskonferenz konstruktiv und kritisch einbringen. Die Mitwirkenden hoffen, dass das in den Arbeitsgruppen gewachsene Vertrauen und die erprobte Kooperation zwischen Bürgerinnen und Bürgern einerseits und den Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung und Politik andererseits weiterbesteht und die Basis für das gemeinsame Lösen der bevorstehenden Aufgaben bildet.

Dafür haben die Teilnehmer der Zukunftskonferenz gearbeitet:

Zum Wohle Wilhelmsburgs

Hamburg, Februar 2002

AG 1 RÄUMLICHES GESAMTKONZEPT

SprecherInnen

Lisa Zahn, Tel. 040-7907265

Mathias Lintl, Tel. 040-31761819, lintl@infosociety.de

1. Einleitung	18
2. Selbstverständnis	19
3. Charakterisierung der Elbinsel Wilhelmsburg	19
4. Arbeitsplanung und Hilfestellung	21
5. Die betrachteten Räume	22
5.1 Kleiner Grasbrook / Spreehafen	22
5.1.1 Kleiner Grasbrook	22
5.1.2 Spreehafen	23
5.1.3 Hafenquerspange	24
5.2 Reiherstieg / Veringkanal	24
5.2.1 Reiherstieg	24
5.2.2 Veringkanal	26
5.3 Wilhelmsburg Mitte	27
5.3.1 Wilhelmsburger Reichsstrasse B 4 / B 75	28
5.3.2 Jaffe-David-Kanal / Aßmannkanal	29
5.3.3 IGA-Gelände / Süderelbeufer	29
5.4 Georgswerder	30
5.4.1 Niedergeorgswerder / Deponie Georgswerder	30
5.4.2 Spülfeld Obergeorgswerder	31
5.5 Wilhelmsburger Osten (Goetjensort – Stillhorn - Moorwerder)	31
5.6 Kirchdorf	33
5.6.1 Kirchdorf Mitte / Nord	33
5.6.2 Kirchdorf Süd	33
6. Fazit	34
7. Schlußbetrachtung	34

1. Einleitung

Die AG 1 "Räumliches Gesamtkonzept" hat es sich nicht zur Aufgabe gemacht, alle Gebiete auf der Insel Wilhelmsburg durchzuplanen. Dies war in der Kürze der Zeit weder möglich, noch war es die Intention der Zukunftskonferenz.

Wir haben versucht, Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen, unser Wilhelmsburg in allen seinen Teilen zu einer grünen Insel werden zu lassen, auf der man gern lebt, arbeitet und sich erholt.

Eine Vision? Ja und Nein. Viele unserer Vorstellungen lassen sich schon heute umsetzen, wenn man will, dass die größte Flußinsel Europas sich zu dem entwickeln kann, was sie eigentlich ist: eines der schönsten Gebiete in der Freien und Hansestadt Hamburg.

Alle Vorschläge sind generell vereinbar mit den laufenden Planungen zur Internationalen Gartenbauausstellung 2013 und denen zur Olympiade 2012/16. Ja, sie erweitern sogar noch die Möglichkeiten für diese international bedeutsamen Großveranstaltungen.

Im Zuge der Arbeit kristallisierten sich mehrere Merkmale / Charakteristika von Wilhelmsburg heraus:

- Wilhelmsburg ist eine "Wasserstadt"
- Wilhelmsburg als grüne Insel verfügt über eine bedeutende historische Kulturlandschaft
- Wilhelmsburg setzt sich aus mehreren kulturellen Zentren zusammen

aber

- Wilhelmsburg hat kein Zentrum
- Auf Wilhelmsburg fehlt ein integriertes Flächenmanagement
- Es existiert aktuell kein Gesamtkonzept

Diese Merkmale bildeten das Fundament für unsere Überlegungen. Die Arbeitsgruppe möchte mit dem hier vorliegenden Abschlußbericht dazu beitragen, dass die Potentiale der Elbinsel wahrgenommen und dass gewünschte Entwicklungen befördert oder eingeleitet werden. Der Stadtteil Wilhelmsburg wurde in der Vergangenheit nicht ausreichend mit Aufmerksamkeit von Seiten der Politik und Verwaltung bedacht. Punktuelleres Engagement täuscht nicht darüber hinweg, dass Wilhelmsburg noch vor großen Aufgaben steht. Die Vereinbarkeit von (Hafen-) Gewerbe und "Wohnen im Grünen / am Wasser", aber auch die hohen Verkehrsbelastungen, die der Bevölkerung zugemutet werden, stellen Handlungsräume dar, die zügig mit Ideen und Engagement gefüllt werden müssen.

Denn inmitten einer boomenden Metropole, zwischen zwei hochaktiven Polen (HafenCity - Channel Harburg/Binnenhafen) darf Wilhelmsburg nicht erneut von einer zukunftsfähigen Entwicklung ausgeschlossen werden.

Wir haben zahlreiche Konflikte der einzelnen Anspruchsgruppen erörtert und wissen, dass dieser Prozess im Rahmen der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg erst der Anfang ist, um die Zukunft der Elbinsel zu gestalten.

Denn wo in Hamburg bieten sich so viele Möglichkeiten? Wohnen und Arbeiten am Wasser und im Grünen, Freizeit direkt vor der Haustür und nur ein Katzensprung in die City von Hamburg oder nach Harburg. Wilhelmsburg ist ein schlafendes, stark strapaziertes Kleinod mit enormem Entwicklungspotential. Wir wünschen uns, dass durch die Ergebnisse der Zukunftskonferenz dieses den Fachplanern, Politikern, Gewerbetreibenden, Wohnungssuchenden, Familien..., allen Hamburgern bewusst wird.

2. Selbstverständnis

Der Name der Arbeitsgruppe "Räumliches Gesamtkonzept" soll nicht den Schluss nahe legen, dass diese AG ihre Aufgabe in der Koordinierung und Zusammenbindung der Arbeitsergebnisse anderer Arbeitsgruppen zu einem stimmigen Gesamtkonzept sieht. Es war schnell Konsens, dass vielmehr im Rahmen der Zukunftskonferenz Visionen für eine wünschenswerte Entwicklung Wilhelmsburgs vor einem Zeithorizont von 20 plus Jahren formuliert werden sollen. Dies schließt ausdrücklich das Benennen von Möglichkeiten zu Umsetzungen ein.

Geleitet wurde das Arbeiten vom Streben nach weitgehendem Konsens zwischen den einzelnen Anspruchsgruppen, die durch BürgerInnen von und um Wilhelmsburg präsent waren, und dem Wunsch, zu einer sozial und ökonomisch tragfähigen Entwicklung von Wilhelmsburg beizutragen.

Gleichzeitig wurde grundsätzlich eine Klärung bezüglich des Selbstverständnisses der AG erreicht:

- Es sollen abseits von konkreten Planungen mögliche Entwicklungen aufgezeigt werden.
- Dennoch wollte man im Bedarfsfall behördlichen Sachverstand hören und aktuelle / zukünftige Planungen zur Kenntnis nehmen

Von grundsätzlicher Bedeutung war die Frage der Herangehensweise. Zwei mögliche Wege standen zur Diskussion:

- Inhaltliches Vorgehen
- Räumliches Vorgehen

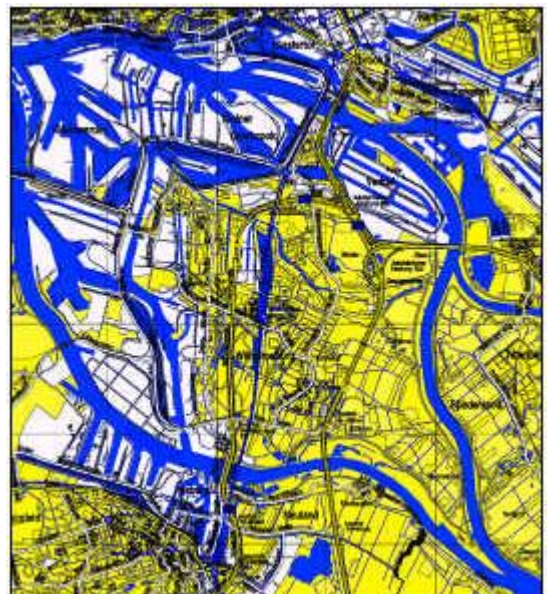
Da die restlichen sechs Arbeitsgruppen durch klar benennbare Sachthemen geleitet sind und es Wunsch der AG war, sich im Arbeitsansatz klar von der Vorgehensweise des Beirats zur BürgerInnenbeteiligung (Themen- und Quartierskonzentration) und des Forums Wilhelmsburg (Themenkonzentration) abzuheben, wurde ein räumliches Vorgehen präferiert. Dieses ermöglicht die Integration der verschiedenen Sachthemen in die laufenden Diskussionen, ohne dabei den übergeordneten Blick zu verlieren.

3. Charakterisierung der Elbinsel Wilhelmsburg

"Wasserstadt" Wilhelmsburg: Wohnen, Arbeiten, Leben und Freizeit auf der Elbinsel

Wilhelmsburg, die größte Flussinsel Europas, liegt in der Mitte der Freien und Hansestadt Hamburg. Sie wird

- umflossen von der Norder- und der Süderelbe, dem Köhlbrand,
- durchflossen vom Reiherstieg und der Dove Elbe,
- geprägt von künstlich angelegten schiffbaren Kanälen wie dem Ernst-August-Kanal, dem Aßmann- und Jaffe-Davids-Kanal und dem Vering-Kanal,
- fein gegliedert durch zahlreiche Wettern; mit Bracks, und
- umrankt von mehreren Hafenbecken, wie dem Spreehafen.

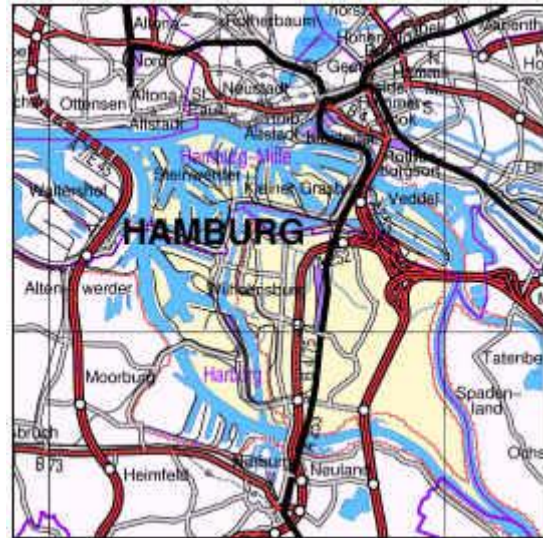


Eine Stadt am Wasser also - allerdings, ohne dass der Bevölkerung diese Einzigartigkeit bewußt ist, bewußt werden kann, weil insb. im Nordwesten die öffentlichen Zugangsmöglichkeiten fehlen.

Insel ohne Zentrum

Diese große Elbinsel hat kein Zentrum, denn sie wird von drei großen, zum Teil international bedeutenden Verkehrstrassen von Nord nach Süd zerteilt.

- Der Autobahn A 1 Hannover - Hamburg - Lübeck mit dem großen Autobahnkreuz Hamburg-Süd auf der Insel
- Der autobahnähnlichen Bundesstraße B 4/75 "Wilhelmsburger Reichsstraße"
- Der stark befahrenen einzigen Nord-Süd Bahnstrecke Skandinavien - Hamburg - Hannover, sowie der S-Bahntrasse Hamburg - Harburg



Knappe Flächen und Flächenverschwendung

Der Norden und der Westen der Insel Wilhelmsburg sind geprägt vom Hamburger Hafen. Knapp 40% der Gesamtfläche der Insel befinden sich im Hafengebiet und unterliegen damit einem besonderen Planungsrecht. Der Freihafen, zollrechtlich gesehen Ausland (in der Karte blau umrandet), liegt ebenfalls zum größten Teil auf der Insel Wilhelmsburg.



Im Westen Wilhelmsburgs (bis zum Reiherstieg) wurden mehrere Gebiete in den letzten Jahrzehnten von den ehemaligen Gewerbetreibenden aufgegeben. Zusammen mit großen Flächen in der Mitte der Insel, die früher dem Bahngüterumschlag dienten, bestehen zahlreiche Brachflächen auf der Insel Wilhelmsburg. Gleichzeitig ist durch den Hafen eine Entwicklung von neuen Flächen für Wilhelmsburg aktuell kaum möglich. Dort greift zudem ein spezielles Hafenplanungsrecht (in der Karte ist dieser Bereich rot umrandet).

Wilhelmsburg als grüne Insel verfügt über eine bedeutende historische Kulturlandschaft

Wilhelmsburg verfügt über zahlreiche, sehr differenzierte Grünflächen: Die historische Kulturlandschaft im Osten mit ihren prägenden Beetgräben, Naturschutzgebiete an der Elbe, alte Parkanlagen im Zentrum, zahlreiche Kleingartengebiete und Grünzüge entlang von Wasserwegen.

(grün: Grünflächen aller Art, rot: bebaute Fläche, weiss: Industrie und Gewerbe)



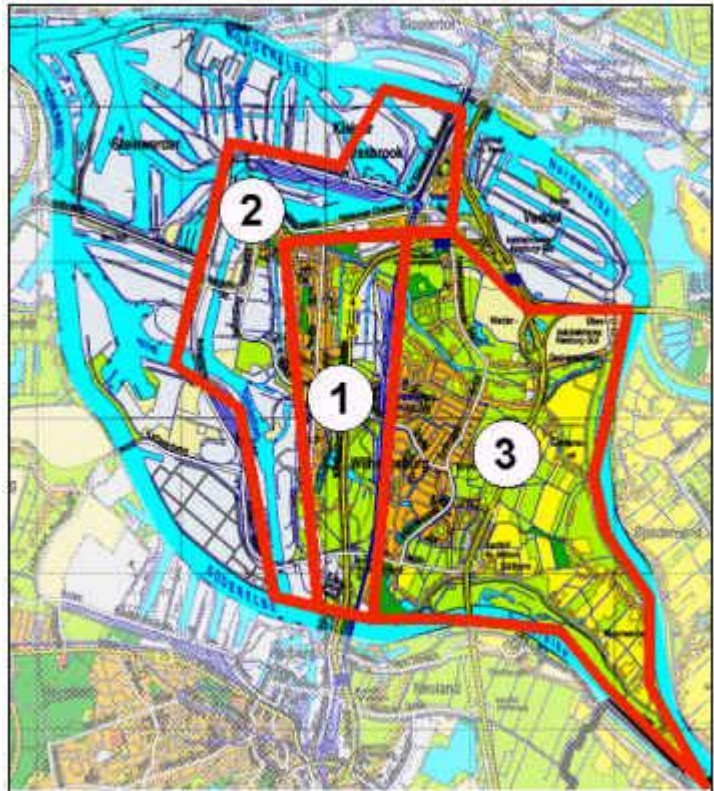
4. Arbeitsplanung und Hilfestellung

Anhand einer vorab versandten Karte einigten sich die TeilnehmerInnen auf drei räumliche Schwerpunkte, wobei die Grenzen nicht starr sein sollten.

1. **Wilhelmsburger Mitte**
2. **Wilhelmsburger Norden / Hafen / Westen**
3. **Wilhelmsburger Osten**

Thematische Schwerpunkte waren:

- Mischung von Gewerbe und Wohnen, die die Bedürfnisse der Bevölkerung respektiert
- Konversion von Brachflächen (insb. der zentral gelegenen ehemaligen Bahnflächen)
- die Verbesserung des Wohnraumangebotes und der Wohnqualität in Wilhelmsburg

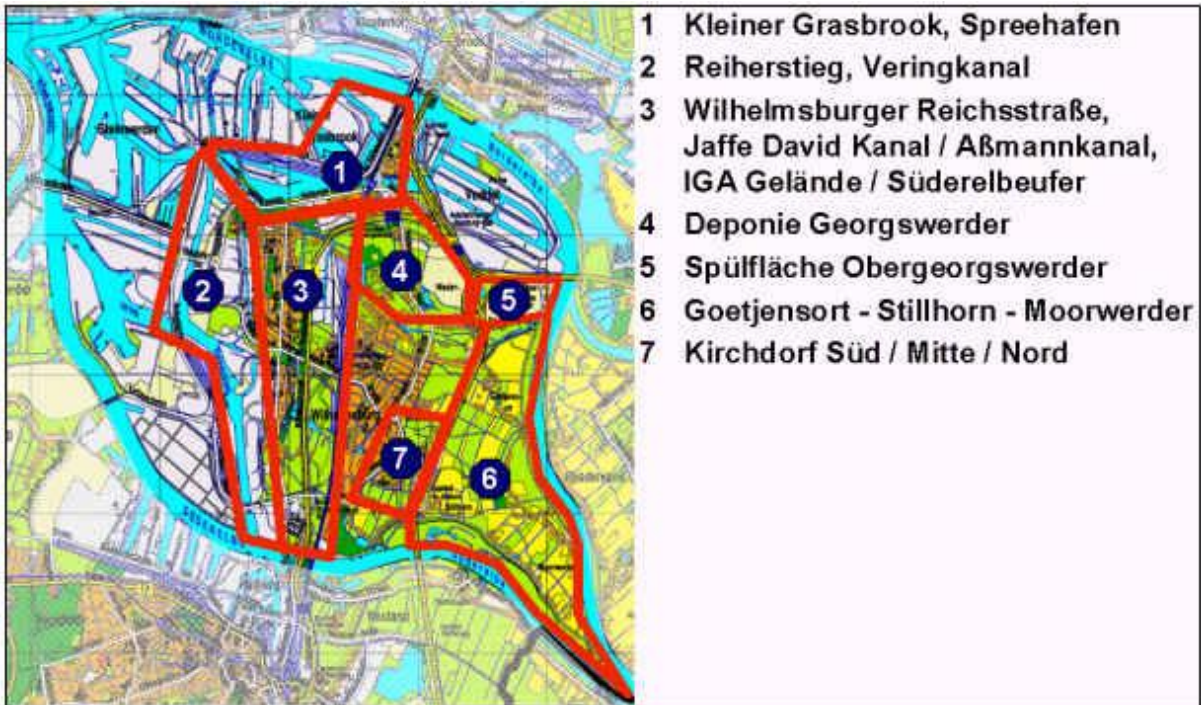


Die STEB (Stadtentwicklungsbehörde der Hansestadt Hamburg) verfügt über zahlreiche Kartenmaterial, welches bei Bedarf der AG zur Verfügung gestellt werden sollte. Beim ersten Treffen wurde ein umfangreiches Repertoire zur Sichtung vorgelegt. Man einigte sich darauf, dass vor jeder Sitzung eine Meldung an die STEB gehen werde, so dass möglicherweise hilfreiches Kartenwerk zu den entsprechenden Sitzungen parat lag. Gleichzeitig wurde dargestellt, dass bei Bedarf zu aktuellen planerischen Überlegungen die VertreterInnen der STEB Beiträge leisten und / oder Referenten eingeladen werden konnten.

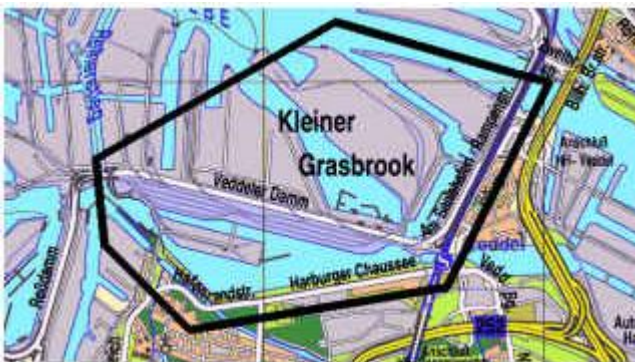
Zudem wurde die Diplomarbeit von Christian Andresen und Sven Olaf Adamietz zum

"Entwicklungsleitbild IGA 2013 in Hamburg-Wilhelmsburg" (FH Osnabrück) zu Rate gezogen. Im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung hat die Zukunftskonferenz den Autoren die Gelegenheit gegeben, ihre Vorstellungen zu erläutern und sie mit den Teilnehmern zu diskutieren.

5. Die betrachteten Räume



5.1 Kleiner Grasbrook / Spreehafen



Der Kleine Grasbrook, der Spreehafen und die Veddel liegen im Bezirk Hamburg Mitte und sind somit, rein politisch betrachtet, nicht Bestandteil der Insel Wilhelmsburg. Da diesen Gebieten aber in zahlreicher Hinsicht eine besondere Stellung für die Entwicklung der gesamten Insel zuteil wird, wurden sie dennoch betrachtet. Inwieweit eine Änderung der Bezirksgrenzen hilfreich ist, um eine besser abgestimmte Planung

sicherzustellen, wurde nicht diskutiert. Allerdings besteht grundsätzlich der Wunsch, die Inseln insgesamt als einen organisatorisch eigenständigen Stadtteil zu sehen.

5.1.1 Kleiner Grasbrook

Im Fall einer Verlagerung des Hafens aus dem Kleinen Grasbrook heraus wird eine hochwertige städtebauliche Entwicklung des Gebietes begrüßt. Aufgrund seiner besonderen Lagegunst zwischen Hamburger Innenstadt und Veddel / Wilhelmsburg sowie seiner Ausprägung zum Stadtraum (Leitbild "Leben / Wohnen am Wasser" / "Wasserstadt") schließt dies ausdrücklich auch Wohnbebauung ein.

Die vorhandenen Wasserflächen sollen für eine mögliche zukünftige Nutzungsänderung erhalten werden (kein Zuschütten weiterer Hafenbecken).



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

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).

Das Sonderplanungsrecht im Hafengebiet ist aus Wirtschaftssicht günstig, beeinträchtigt allerdings zukunftsfähige Entwicklungen abseits reiner Hafen- und Logistikknutzung. Es ist erklärtes Ziel der Hamburger Stadtplanung, Wege zu einer kooperativen Planung zu beschreiten. Erklärtes Ziel der AG ist darüber hinaus, den Hafen bzw. die Zonen, die direkt an die "Kerninsel" Wilhelmsburg angrenzen oder sich auf ihr befinden, aus dem Gebiet des Sonderplanungsrechtes herauszulösen.

5.1.2 Spreehafen

Der Spreehafen, der für den Hafenumschlag heute weitgehend nicht mehr benötigt wird, soll zu einem Hafen für Wohn- und Büroboote umgewidmet werden. Moderne und alte Wohn- und Büroschiffe können zudem wertvolle Beschäftigungsimpulse für regionale Bootsbauer-/Ausstatter bieten. Auch Liegeplätze für Sportboote könnten dort angeboten werden.

Ein Ausbaggern des Spreehafens ist notwendig, um eines der letzten historischen Hafenbecken für die nächsten Generationen zu erhalten. Zusammen mit der 50er Schuppenreihe ist ein Schutzstatus i.S. Industriedenkmal erwägenswert.

Die Verlegung des Freihafenzaunes an das Nordufer des Spreehafens ist bereits heute möglich. Dies würde den Deich und die am Spreehafen gelegene Straße der ortsnahe Bevölkerung zugänglich machen. Ein attraktiver Naherholungsraum mit unverwechselbarer Aussicht könnte so gewonnen werden.

Eine Fußgänger- / Radfahrerquerung am östlichen Ende des Spreehafens ist wünschenswert.

Vorhandene Grünverbindungen zwischen Wilhelmsburg und Veddel sollten im Sinne einer Grünflächenvernetzung ausgebaut werden.

Im Falle eines Rückzugs der Hafennutzung ist auch die Spreehafeninsel in eine Stadtentwicklung mit einzubeziehen (Wohnnutzung, Freizeit, höherwertiges Gewerbe).



5.1.3 Hafenquerspange

Von der sogenannten Hafenquerspange werden massive Auswirkungen ausgehen: Der gesamte Bereich (Veddel, Spreehafen, nord-westliches Wilhelmsburg und der Kleine Grasbrook) wird durch die verkehrsbedingten Emissionen und die Barrierewirkung der Planung entzogen. Die Möglichkeit, eine wichtige Schnittstelle zwischen Hamburg und der Elbinsel attraktiv zu entwickeln, wird komplett vergeben werden.

Es wird von der AG keine Trassenvariante favorisiert, weitere Trassenvarianten sind zu prüfen (weitere Ausführungen zu diesem Thema s. Bericht der AG 2 Verkehr).

Falls die Notwendigkeit der Hafenquerspange nachgewiesen wird, sind folgende Bedingungen bei der Realisierung zu erfüllen:

- Es ist eine Trassenführung zu wählen, die die angrenzenden Stadtteile weitestgehend nicht beeinträchtigt.
- Die Ausprägung der Hafenquerspange soll in stadtgestalterisch hochwertiger Form erfolgen. Dazu zählt auch ein hochgradiger Lärmschutz, der u.a. eine Entwicklung der angrenzenden Gebiete über die Nutzung als Gewerbegebiete hinaus ermöglicht.
- Eine Barrierewirkung durch die Hafenquerspange muß vermieden werden.
- Die Darstellungen der Planungen zur Hafenquerspange sollen in einer für Laien verständlichen und nachvollziehbaren Form erfolgen (Computermodelle / Simulationen), damit die Bevölkerung sich objektiv informieren, das Projekt annehmen, aber auch Bedenken äußern kann.
- Für die Bereiche Spreehafen, Muggenburger Zollhafen und Anschlussstelle an die A 252 müssen Konzepte zur Gesamtentwicklung erstellt werden. Rein verkehrstechnische Planungen zum Verlauf der Hafenquerspange und zum Anschluss an die A 252 sind nicht ausreichend. Aktuelle planerische Überlegungen bzgl. der Neugestaltung der "Auswandererhallen" (vgl. Konzept der Handelskammer Hamburg) gilt es zu berücksichtigen.
- Die vorhandenen Wasserflächen sind zu erhalten. Insbesondere ist der ungehinderte Durchfluss zwischen Spreehafen und Muggenburger Zollhafen zu gewährleisten. Ökologische Gründe und die Bestrebungen, den Spreehafen schiffbar zu halten, sprechen dafür.

5.2 Reiherstieg / Veringkanal

5.2.1 Reiherstieg



Der Reiherstieg als natürliche Wasserachse zwischen Norder- und Süderelbe ist in vielen Bereichen in einem unangemessenen Zustand. Ausstehende Altlastensanierungen sind nicht länger zu tolerieren, da sie sowohl eine positive Entwicklung des Gebietes verhindern, zum anderen eine latente und erhebliche Gefahr für das Grundwasser darstellen. Die Stadt Hamburg muß mit Nachdruck die Sanierung belasteter Flächen vorantreiben. Dies gilt auch für Flächen, die sich in Privatbesitz befinden. Die bloße Einkapselung und Versiegelung von kontaminierten Flächen und die Nutzung als Containerlagerplatz wird nicht länger als akzeptable Nutzung angesehen.



Wohnen am Reiherstieg ist wünschenswert und sollte möglich gemacht werden.

Grundsätzlich ist nach der Sanierung von Altlasten eine hochwertige, facettenreiche Nutzung anzustreben. 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. Die freie Fläche zwischen Reiherstieg



und Reiherstieg Hauptdeich / Bei der Wollkämmerei sollte ebenfalls inklusive der Uferregion der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und entsprechend gestaltet werden. Hier sind Einrichtungen wie eine Rollschuh- / Skatebahn, Boxarena, Örtlichkeiten für Events (Festsaal,...), Bootshaus für Wassersportvereine denkbar. Die hinteren Flächen können nach einer eventuell notwendigen Bodensanierung für eine Ansiedlung hochwertigen Gewerbes vorbereitet werden.



Ein Zugänglichmachen des Reiherstieges und seiner Uferregionen für die Öffentlichkeit ist von hoher Priorität. Entlang des östlichen Ufers des Reiherstiegs sollte ein Fuß- und Radweg errichtet werden. Die gewonnenen und hierüber erschließbaren Bereiche können dann der Naherholung und den dazugehörigen Dienstleistungsbereichen dienen.

Generell gilt es, ein zusammenhängendes Netz von Wegen zu schaffen, das u.a. durch eine fußgängige Ost-West-Verbindung vom Reiherstieg über die Alte Schleuse, am Veringkanal und einem Weg über Großsand

zum Alten Friedhof und Rathauspark erfolgen kann.

Sportbootfahrer können aus dem Veringkanal durch den Äußeren Veringkanal in den Reiherstieg gelangen. Ein Sportbootanleger am Reiherstieg bietet weitere Anlegemöglichkeiten und eröffnet den "Freizeitkapitänen" zahlreiche interessante Routen auf der Elbe rund um Wilhelmsburg.

Die ehemalige Fährhaltestelle "Fährstieg" sollte wieder als Haltepunkt für eine Fähre zwischen Wilhelmsburg und Hamburg genutzt werden. In diesem Gebiet könnten auch weitere Freizeitangebote angesiedelt werden, die im Einklang mit der besonderen Lage

(potentielles Hochwasserüberflutungsgebiet) stehen müssten. Denkbar wären zum Beispiel eine Diskothek, Musikübungsräume, Ateliers, Gastronomie, Kegel-/Bowlingbahnen in oberen Etagen vorhandener alter Fabrikgebäude oder in aufgeständerten Neubauten.

Wenn Unternehmen bei Neuansiedlung Flächen in Anspruch nehmen wollen, die bis an den Reiherstieg reichen, so kann dies nur dann zulässig sein, wenn langfristig nachgewiesen werden kann, dass ein Kaiumschlag wesentlich für den Betrieb ist. Anderenfalls hat die Uferregion stets für die Bevölkerung zugänglich zu sein.

Die Arbeit der Wirtschaftsbehörde / Strom- und Hafenbau gemeinsam mit der Stadtentwicklungsbehörde zwecks Konzeptionen zur zukünftigen Nutzung des Gebietes "Mittlerer Reiherstieg" wird aufmerksam zu verfolgen sein, da diese Fläche trotz eventueller Beeinträchtigungen zahlreiche attraktive Entwicklungsoptionen für Wilhelmsburg eröffnet (vgl. auch die Ausführungen zum Mittleren Reiherstieg im IGA Konzept).

5.2.2 Veringkanal

Die am Veringkanal ansässigen Unternehmen haben keinen Wasserbezug mehr und nutzen die Wasserseite nicht. Die westliche Seite ist geprägt von der Industriestrasse, die im Norden neben der Zuwegung zu zwei großflächigen Unternehmen als LKW-Stellplatz genutzt wird. Dies ist insb. vor dem Sozio-kulturellen Zentrum „Honigfabrik“ nicht optimal.

Im Einklang mit der bisherigen gewerblichen Nutzung sollte ein Entwicklungsplan erstellt werden, der die höherwertige Nutzung des Veringkanals zum Ziel hat. Brachliegende Flächen und später nach Verlagerung von letzten Industriebetrieben (s. unten) dort freiwerdende Flächen können einer Wohnbebauung mit Einzel-, Doppel- und Stadthäusern zugeführt werden, wobei nichtstörendes Gewerbe weiter ansässig sein kann. „Wohnen am Wasser“ wird so hier möglich.



Am östlichen Ufer zieht sich bereits ein Fuss- und Radweg entlang und bietet der Bevölkerung einen Wasserzugang. Weitere Wasserzugänge und / oder kleine gemeinschaftlich zu nutzende Bootshäuser ergänzen das öffentliche Angebot am Wasser. Einem gastronomischen Betrieb sollte die Möglichkeit geboten werden, sich dort anzusiedeln. Ggf. kann diesbezüglich auch mit der HaGG (Hamburger Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und Projektplanung mbh) erörtert werden, ob ein tragfähiges Nutzungskonzept für die nichtgenutzte Cafeteria im Veringhof vorangetrieben werden kann.

Die Übernahme der Unterhaltungspflichten für den Kanal durch einen neuen Träger ist zu prüfen. Dazu zählt auch die Intensivierung der Nutzung der Veringschleuse (z.B. für Sportboote) und der Bau von Brücken, z.B. an der Alten Schleuse, um die Attraktivität des neuen Wohngebietes durch eine engere Vernetzung mit den umgebenden Gebieten zu erhöhen.

Eine Verlagerung der Ölmühle Carroux, die durch starke Geruchsemissionen die benachbarten Wohngebiete belastet und ein nicht mehr zu akzeptierendes Sicherheitsrisiko darstellt, ist zwingend notwendig.



5.3 Wilhelmsburg Mitte



Rechte Abbildung:

Quelle: Christian Andresen, Sven Olaf Adamietz

Diplomarbeit (FH Osnabrück)

„Entwicklungsleitbild IGA 2013 in Hamburg-Wilhelmsburg“

hier: Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse

1 Wohnen am Wasser

2 Gewerbe & Grün

3 Erlebniswelt Spiel & Sport

5.3.1 Wilhelmsburger Reichsstraße B 4 / B 75

Die Wilhelmsburger Reichsstraße stellt eine schwer zu überwindende Barriere im Herzen der Insel Wilhelmsburg dar. Von ihr gehen zahlreiche Beeinträchtigungen der Lebensqualität aus. Zugleich verhindert sie eine attraktive Entwicklung.

Die wesentlichen Nachteile, die mit der aktuellen Streckenführung der Reichsstraße zusammenhängen, sind und würden es bei der Nichtverlagerung bleiben:



- Zergliederung des Inselgebietes durch drei Hauptverkehrsachsen, insbesondere durch die Reichsstraße
- Die Entwicklung einer Wilhelmsburger Mitte wird stark behindert.
- Hoher Verkehrslärm in der Umgebung der Reichsstraße
- Daher ist ein weiterer Wohnungsbau nicht möglich
- Zementierung und Ausweitung der gewerblichen Nutzung zwischen Reichsstraße und Bahntrasse und somit weiteres "Auseinanderdriften" des Ortsgefüges.

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).

Für die Verlegung der Reichsstraße nach Osten an die Bahntrasse heran besteht die Chance in dem Augenblick, wenn die Bahn ihre nicht mehr benötigten Flächen verkauft. Dies ist absehbar bzw. im Gange.

Folgende Ziele können mit der Verlegung erreicht werden:

- Die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse bietet große Chancen für eine positive Entwicklung der Wilhelmsburger Mitte, da so attraktive Flächen für hochwertige Nutzungen geschaffen werden können. Die negativen Auswirkungen der Wilhelmsburger Reichsstraße (Verlärmung und Zerschneidung) könnten durch eine Zusammenlegung mit der Bahntrasse reduziert werden. Dabei muss gleichzeitig auf beiden Seiten der gemeinsamen Straßen- / Bahntrasse ein hocheffizienter Lärmschutz realisiert werden.
- Auf und beidseits der alten Trasse können hochwertige Nutzungen durch anspruchsvollen Wohnungsbau realisiert werden, die dann zu der allseits gewünschten qualitativen Hebung des Wohnungsbestandes beitragen. Es entstehen Flächen, auf denen hochwertiges Gewerbe und Wohnen im Grünen angesiedelt werden können.
- Stärkere Einbindung des Bürgerhauses und der Gewerbeschule in die neue Wilhelmsburger Mitte. Dies heißt auch: Entwicklung attraktiver, grün geprägter Wegeverbindungen in der neuen Wilhelmsburger Mitte zwischen den einzelnen vorhandenen und zu entwickelnden Nutzungsbereichen im Gebiet und zu den anschließenden Bereichen im Wilhelmsburger Westen und Osten.

Ungeachtet der Vorschläge zur Verlegung der Reichsstraße wird die Erstellung eines Schallimmissionsplanes entlang der Hauptverkehrsstrasse erwartet. Dieses soll Grundlage für zu erstellende Lärmreduktionsziele sein.

5.3.2 Jaffe-David-Kanal / Aßmannkanal

Bislang werden die Potentiale für diesen attraktiven städtischen Raum kaum genutzt. da die Reichsstraße ihn teilt. Nach Vorschlägen der Landschaftsplaner Christian Andresen und Sven Olaf Adamietz, die in ihrer ausgezeichneten Diplomarbeit (FH Osnabrück) ein "Entwicklungsleitbild IGA 2013 in Hamburg-Wilhelmsburg" entwickelt haben, wird durch die Verlagerung der Reichsstraße ein großes Gebiet für zukunftsweisende Entwicklungen erschlossen

- 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). Erste vielversprechende Bauvorhaben am Aßmannkanal („Zeidlerstraße“) gibt es bereits. Öffentliche Wege entlang der Uferlinien laden zum Verweilen ein und bringen das Element Wasser auch inmitten der Insel der Bevölkerung nahe.
- Zudem soll ein Ausbau der Sport- und Freizeitangebote an der vorhandenen Sportfläche westlich der Dratelnstraße erfolgen, die neben den Schulen natürlich auch der Bevölkerung und Vereinen zur Verfügung stehen.
- Der Erhalt der Gewerbeflächen am Jaffe-David-Kanal bei gleichzeitiger Entwicklung eines hochwertigen Gewerbegebietes mit hohem Grünanteil auf dem Gelände des alten Rangierbahnhofes ist anzustreben. An dieser Stelle könnte auch im alten Loksuppen ein Eisenbahn-/Verkehrsmuseum entstehen.



- Die bestehenden, z.T. flächenintensiven Betriebe (z.B. Container- und Autolager) sind bei solcher Entwicklung des Gebietes störend und müssen verlagert werden (z.B. auf die Hohe Schaar).

5.3.3 IGA-Gelände / Süderelbeufer

- 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.

5.4.2 Spülfeld Obergergeorgwerder

Eine gewerbliche Nutzung des Spülfeldes wird mit großer Mehrheit abgelehnt.



Sollte wegen der Bodenbelastung eine landwirtschaftliche Nutzung, insb. im Zuge der ab April 2002 geltende "EU-Verordnung zu Grenzwerten für Vermarktungsverbote landwirtschaftlicher Produkte", nicht mehr möglich sein, so gilt es, diese Fläche neu zu bewerten und entsprechend zu entwickeln.

Die Sanierung der Fläche und der Ausgleich für die betroffenen Landwirte wird gefordert.

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.

Auch sind Reitmöglichkeiten auf dieser Fläche denkbar.

5.5 Wilhelmsburger Osten (Goetjensort – Stillhorn - Moorwerder)

Die historisch gewachsene und wertvolle Kulturlandschaft im Wilhelmsburger Osten muß erhalten bleiben. Hier zeigt sich noch am ehesten, wie in den letzten Jahrhunderten die Landnutzung auf der Elbinsel erfolgte. Im gesamten Bereich - auch im Elbvorland - verbietet sich jede Gewerbe- und Industrieansiedlung von selbst.

Die weitgehend noch vorhandene Vielfalt der Landwirtschaft hat ihren besonderen Reiz für erholungssuchende Wilhelmsburger und Gäste der Insel.

Dies gilt in hohem Maße auch für das Elbvorland, die Naturschutzgebiete Heuckenlock mit der Wasserburg, die Rhee und Kreetsand, sowie für die Bunthäuser Spitze mit dem markanten Schilfrohrbestand und dem Blick auf die Elbteilung. Auf eine naturverträgliche gute Zugänglichkeit sollte in den Bereichen Wert gelegt werden unter Beachtung der Sensibilität dieser Gebiete.

Ein Wiederaufbau der durch Brandschaden 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.





Landwirtschaft und Gartenbau sollen erhalten werden, um die Kulturlandschaft und das dörfliche Milieu nachhaltig zu sichern. Dabei sollen soweit wie möglich die historischen Strukturen der Landwirtschaft wie z.B. die Beetgräben durch standortgemäße Landbewirtschaftung erhalten werden. In Konfliktfällen müssen Gespräche mit den Bewirtschaftern u.a. hinsichtlich Tauschflächen oder Bereitstellung von finanziellen Mitteln für Landschaftspflege geführt werden.



Die Landwirtschaft im Osten steht unter starkem ökonomischem Druck. Zum Erhalt der Kulturlandschaft mit ihrer historischen mosaikartigen Struktur und des dörflichen Milieus müssen die Betriebe unterstützt werden; insbesondere durch standortgerechtes Flächenmanagement zur Verbesserung der Produktionsbedingungen.

Eine Entwicklung der Flächen in Abhängigkeit von ihrer Eignung für die Landwirtschaft ist denkbar: hoch gelegene Flächen sollten weiterhin durch die Landwirtschaft genutzt werden, während

niedrig gelegene Flächen extensiv als Grünland mit Beetgräben nutzbar sind.

Das Landschaftsprogramm ist Grundlage für die Entwicklung des Gebietes – nun müssen eine detaillierte Entwicklungsplanung und deren Umsetzung folgen.

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. Insbesondere kann der steigende motorisierte Individualverkehr ein zukünftiges Konfliktpotential darstellen.

Trotz erkannter Hemmnisse ist eine Fährverbindung (Hamburg / Vier- und Marschlande) für Fußgänger und Radfahrer wünschenswert. Bestrebungen, eine Fähre im Rahmen von Qualifizierungsmaßnahmen insstand zu setzen und zu betreiben, wird sehr begrüßt. Eine Einbeziehung in die IGA-Planungen ist anzustreben.

Die Einrichtung eines sicheren Fuß- und Radweges an der Autobahnbrücke über die Norderelbe ist überfällig und könnte durch die Einbeziehung des bestehenden Arbeitsweges umgehend realisiert werden.

5.6 Kirchdorf

5.6.1 Kirchdorf Mitte / Nord

Es bestehen Überlegungen, Flächen als Bauland auszuweisen, die die historische Beetgrabenstruktur zeigen, ökologisch wertvoll und stark erhaltenswürdig sind.

Die Bebauung der Flächen wäre durch Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn A1 mit erheblichem Kostenaufwand verbunden, wodurch der Druck, die Fläche intensiv zu nutzen, steigt, d.h. Einzelhausbau wäre zu teuer.

Ein weiterer Geschosswohnungsbau in nächster Nähe zu der Hochhausanlage Kirchdorf Süd wurde bereits im Rahmen von Gesprächen zwischen Vertretern der Politik und der Bevölkerung abgelehnt.

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. Das Gebiet kann im Einvernehmen mit den Belangen des Naturschutzes zudem als mögliche Ausweichfläche für die Landwirtschaft genutzt werden, wenn in den östlichen Teilen Flächen verloren gehen (vgl. 4.5. Spülfeld Obergeorgwerder)

Eine etwaige Neubebauung der Fläche könnte indes das Ziel verfolgen, die Wohnungsstruktur in Wilhelmsburg zu verbessern. Das kann jedoch durch Neubauten in der Mitte und im Westen von Wilhelmsburg erfolgen, wie zuvor ausgeführt wurde.



5.6.2 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 (Pförtnerlogen,...) weiter zu verfolgen. Eine Vermehrung von Kommunikationsräumen und kulturellen Angeboten ist erstrebenswert.

Auch der (Teil-) Rückbau / Abstocken von Hochhäusern muß erwogen werden, um die Hochhaussiedlung ansprechender zu gestalten.

Die fußläufige Anbindung von Kirchdorf Süd an Kirchdorf über die Otto Brenner Straße ist stark verbesserungswürdig.

Generell sollte um die Siedlung Kirchdorf Süd keine weitere (hochgeschossige) Bebauung stattfinden. Da im Westen und in der Mitte von Wilhelmsburg absehbar attraktiver Baugrund bereitgestellt werden kann, wird die Nachfrage voraussichtlich gedeckt werden. Kirchdorf Süd bildet für einen Großteil der Insel das "Tor zum Wilhelmsburger Osten". Daher sollte eine bauliche Ausdehnung nicht stattfinden, um die landwirtschaftliche Kulturlandschaft nicht noch weiter zu verdrängen.

Es liegen Pläne vor, die Raststätte Stillhorn nach Meckelfeld zu verlagern. Für die letztendliche Umnutzung der Flächen wäre ein Bebauungsplanverfahren notwendig, eine

Zwischennutzung ist jedoch ohne Planverfahren möglich. Denkbare (Zwischen-)Nutzungen sind Wohnmobilstellplätze (sanitäre Anlagen sind vorhanden) und ein Vermarktungscenter für in der Region angebaute landwirtschaftliche Erzeugnisse, das insbesondere den stadtauswärts fließenden Verkehr bedient (Abschöpfen von Kaufkraft).

6. Fazit

- Prägendes Element für die Elbinsel Wilhelmsburg ist die Nähe zum Wasser. Diese Nähe muß erlebbar gemacht werden.
- Wasserflächen müssen erhalten, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und abseits traditioneller Hafennutzung modern entwickelt werden. Innerhalb der Insel sind Wasserwege als neue Lebensadern zu entwickeln und neu zu erstellen. Ziel ist die "Wasserstadt Wilhelmsburg".
- Fläche ist auf einer Insel ein kostbares Gut: Nur eine langfristig angelegte Flächenpolitik, die hochwertige Entwicklungsoptionen berücksichtigt, kann für Wilhelmsburg erfolgreich sein. Flächenkonversion geht eindeutig vor Neuerschließung.
- Als Lagerplatz und Güterdrehscheibe ist Europas größte Flussinsel zu schade. Die einseitige Ausrichtung auf das Logistikgewerbe ist für Wilhelmsburg unter fiskalischen, sozialen, ökologischen und bildungspolitischen Gesichtspunkten fatal. Störende und / oder gefährliche Gewerbebetriebe sind umzusiedeln.
- Das flächenverbrauchende Logistikgewerbe stellt massive Beeinträchtigungen für eine zukunftsfähige nachhaltige Entwicklung von ganz Wilhelmsburg dar. Der Einsatz moderner Technologie muß dazu beitragen, Flächen zurückzugewinnen.
- Altlasten sind vielfach noch nicht saniert. Die Sanierung ist jedoch Grundbedingung, um Entwicklungsflächen zu erhalten.
- 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.
- Die Planungen zur IGA 2013 sind sehr gut geeignet, eine gewünschte Entwicklung hin zu einer vitalen, grünen, lebenswerten Insel, zu befördern. Sie sollen auf jeden Fall umgesetzt werden.
- Trotz möglicher Risiken wird die Olympiabewerbung 2012/16 als einmalige Gelegenheit gesehen, sich über eine zukunftsfähige Entwicklung der gesamten Insel Gedanken zu machen und diese durch die Konzentration von Mitteln und Aufmerksamkeit umzusetzen.

7. Schlußbetrachtung

Alle diese Vorschläge zur Umwandlung alter Strukturen in eine mit pulsierendem Leben erfüllte Wohn- und Freizeitlandschaft mit angepaßtem und hochwertigem Gewerbe kosten natürlich Geld. Geld, das aber gut angelegt ist, wenn es gelingt, einen hochwertigen Raum mit vielen Altlasten und sozialen Schwierigkeiten in einen liebens- und lebenswerten Stadtteil im Herzen Hamburgs sich entwickeln zu lassen.

Der **"Return of Investment"** wird unserer Auffassung nach gesichert durch folgende Umstände:

- Durch den Verkauf von Flächen, die nach der Verlegung der Reichsstraße frei werden und dann einer hochwertigen Nutzung zugeführt werden können. Diese Flächen sind im Zuge einer generellen Aufwertung des Gebietes gut zu verwerten.
- Die Verlagerung flächenintensiver Betriebe auf weniger hochwertige Flächen (sanierte Brachen, untergenutzte Hafenflächen wie die Hohe Schaar) eröffnet Optionen zur

Ansiedlung know-how intensiver Dienstleister oder für zusätzlichen Wohnungsbau. Umsiedlungs- und Flächenvorbereitungskosten werden mehr als ausgeglichen.

- Der Bevölkerungszuwachs und ein allgemein steigendes Einkommensniveau sichern langfristig kommunale Einnahmen. Zusätzliche Infrastruktureinrichtungen werden nur bedingt benötigt, ein Ausbau und eine Ergänzung der bestehenden wird einen Großteil der Nachfrage bedienen können.
- Eine generelle Intensivierung der gewerblichen Flächennutzung auf bisherigen Brachen und Altlasten erhöht insbesondere die Einnahmen durch die Gewerbesteuer.

Diesen relativ einfach darzustellenden Zusammenhängen stehen weitere Entwicklungen an der Seite, die langfristig Prosperität und Stabilität des Stadtteils begründen.

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.

Eine nachhaltig ausgerichtete und integrativ, mit modernen Methoden organisierte Flächenpolitik ist lebenswichtig für Hamburg. Sie sichert notwendige Ressourcen, um sich an ökonomische Veränderungen anzupassen und die vielschichtigen Bedürfnisse von sich stetig ausdifferenzierenden Anspruchsgruppen zu befriedigen. Der Einstieg in ein zukunftsweisendes Flächenmanagement kann nur die Reaktivierung von Brachflächen und die Herrichtung von Altlasten sein. Gewerbeflächenausweisung von bislang nicht gewerblich genutzten Flächen (z.B. Grünland) stellt die allerletzte Option dar. Auf der Insel Wilhelmsburg finden wir alle Bodennutzungstypen (voll versiegelte Industrieflächen bis nicht versiegelte Kulturlandschaften). Die Erfahrungen, die bei einem Flächenmanagement in einem hoch komplexen Kontext gesammelt werden, sind sehr hilfreich, um an anderen Orten ebenfalls zu einer nachhaltigen Flächenbewirtschaftung zu gelangen. Wilhelmsburg könnte hier ein Testfeld für modernes Management werden.

Hamburg sieht sich zu Recht als Zentrum der Metropolregion Hamburg. Die Stärke und Akzeptanz eines solchen Zentrums hängt stark davon ab, wie es selbst eine zukunftsweisende Entwicklung markanter Gebiete vorantreibt. Wilhelmsburg liegt inmitten der Metropolregion und stellt einen wichtigen Zugang des gesamten Südraumes nach Hamburg dar. Versagt Hamburg bei der Entwicklung dieses markanten Gebietes, wird es negative Auswirkungen auf die Wahrnehmung Hamburgs als "Trendsetter und Meinungsführer" in der Metropolregion geben. Dies kann nicht im Interesse von Hamburg liegen.

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. Das Management von Logistik und die angegliederten informationsbasierten Dienstleistungen gewinnen an Bedeutung und tragen maßgeblich zur Wertschöpfung bei. Gleichzeitig gilt es, dem ungebremsen Anstieg des motorisierten Güterverkehrs zu begegnen, da die Kapazitätsgrenzen erreicht sind und ein Ausbau der Kapazitäten nur mit dem Verlust von Lebensqualität und extrem hohen Kosten erkaufte werden kann. Will Hamburg als Logistikdienstleister sich 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).

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 Wasserzugangsmöglichkeiten geschaffen werden und dies auf Wilhelmsburg nicht möglich sein sollte.

Wilhelmsburg hat in der Vergangenheit - wie viele andere Stadtteile - unter den Kriegseinwirkungen stark gelitten. Zusätzlich ereilte durch die Flut von 1962 Wilhelmsburg das Manko, womöglich als Siedlungsraum abgeschrieben zu werden. Eine positive, auf lange Zeit angelegte Entwicklung der Insel war daher nur stark eingeschränkt möglich. Dennoch: mehrere Maßnahmen, wie die Ausweisung von Sanierungsgebieten im Reiherstiegviertel, setzten wichtige Akzente und bilden z.T. die Grundlage für eine kommende Entwicklung der Insel.

Allgemein jedoch ist die Meinung vorherrschend, dass Wilhelmsburg nicht die Aufmerksamkeit zuteil wird, die es aufgrund seiner Reize und Potentiale verdient. Dass offenbar eher billige Containerabstellplätze, statt hochwertiger Wohnraum im Fokus der Politik stehen, verdeutlicht den Eindruck der Wilhelmsburger, den sie von der Hamburger Politik gewonnen haben.

Um dieses zu ändern und zum Wohle einer zukunftsfähigen Entwicklung von Wilhelmsburg, wünschen sich die Mitglieder der AG1 Räumliches Gesamtkonzept die Verwirklichung ihrer Vorschläge.

AG 2 VERKEHR

SprecherInnen

Anja Swiderski, 040-78071789 / 040-8998-2896, anja.swiderski@desy.de

Jörg v. Prondzinski

1. Input zu den Koalitionsverhandlungen nach der Bürgerschaftswahl September 2001.....	39
2. Wilhelmsburg, im Herzen von Hamburg	42
2.1 Die Vision: Ein Rückblick aus dem Jahr 2010	43
2.1.1 Neubewertung der Hafengebiete – Alternativen zur Hafenquerspange	43
2.1.2 Verlagerung des Güterverkehrs auf andere Verkehrsträger	43
2.1.3 Verbliebener Straßenverkehr – Schutz der Wohnstandorte.....	44
2.1.4 Strukturwandel	45
2.1.5 Ausbau der autofreien Verkehrsträger.....	46
2.1.6 Das Wasserwegenetz der Elbinseln	47
2.2 Maßnahmen zur Umsetzung der Vision	48
2.2.1 Der Spreehafen wird Hamburgs erster Hausboothafen	48
2.2.2 Die Wilhelmsburger Reichsstraße	48
2.2.3 Optimierung der Umgehungsstraßen	48
2.2.4 Zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wilhelmsburg	49
2.2.5 Einrichten eines Gütershuttles.....	49
2.2.6 Verlagerung des Containerverkehrs auf das Wasser.....	50
2.2.7 Förderung der Umsiedelung von Speditionsbetrieben	50
2.2.8 Umstrukturierung des Wirtschaftszweiges der Containerbereitstellung.....	50
2.2.9 Erhöhung der Taktrate im ÖPNV.....	50
2.2.10 Planung zusätzlicher Schnellbahnlinien für den Personenverkehr.....	51
2.2.11 Einrichtung neuer Haltestellen und Bau einer modernen Straßenbahn.....	51
2.2.12 Fahrradmitnahme im ÖPNV	51
2.2.13 Aktivierung des Wasserwegenetzes der Elbinseln und Einsatz von Fähren	51
2.2.14 Schaffung eines leistungsfähigen Radwegenetzes auf den Elbinseln.....	51
2.2.15 Förderung des Zufußgehens	52
2.2.16 Forschungsauftrag initiieren	52
2.2.17 Realisierbarkeit anderer intelligenter Alternativen prüfen.....	52
3. Wilhelmsburg leidet heute unter dem Verkehr	53
3.1 Folgen der bisherigen Verkehrspolitik	53
3.1 Alte Verkehrswege verlärmten die Insel	54
3.2 Schwerlastverkehr in Wohngebieten	56
3.3 Hafenquerspange ohne Trennwirkung	57
4. Wilhelmsburg am Scheideweg	58
4.1 Die Sichtweise der Planenden.....	58
4.2 Unterbrechen der Abwärtsspirale	59
5. Ansätze zu einer Entwicklung in Richtung Vision	59

6. Notwendige Entscheidungen zur Umsetzung unserer Vorschläge	60
6.1 Politische Grundsatzentscheidungen.....	60
6.2 Vermutete Hindernisse bei der Umsetzung unserer Vorschläge	60
7. Projekte, die umgehend auf den Weg gebracht werden können.....	61
8. Zusammenfassung der Vision und ihre Realisierung	62
9. Anhang	63
9.1 Die Wiege der Güterrohrpost.....	63
9.2 Lkw-Führungskonzept in Wilhelmsburg	65
9.3 Ausbau- und Umstrukturierungsmaßnahmen im Hafen.....	66
9.4 Informationen zur Hafenquerspange (HQS)	68
9.5 Zentrale Aussagen aus dem Artikel „Wie zukunftsfähig ist Hamburg im Verkehr?“ von Prof. Kutter, TUHH	72
9.6 Hafenbahn und DB Cargo zum Bahntransport in Hamburg	74
9.7 Gemeinsamer Brief an die Senatoren für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Wirtschaft und den Bürgermeister.....	77

1. Input zu den Koalitionsverhandlungen nach der Bürgerschaftswahl September 2001

Nachfolgendes Schreiben wurde von der AG Verkehr an alle Parteien und Behördenvertreter gesandt.

"Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei finden Sie unsere Vorschläge an den neuen Senat. Wir, die Arbeitsgruppe Verkehr der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg, bearbeiten seit Mai 2001 intensiv das Thema Hafenquerspange. In der AG engagieren sich viele BürgerInnen aus Wilhelmsburg und der Veddel, Institutionen und in beratender Funktion BehördenvertreterInnen. Da zur Zeit eine neue Regierung gebildet wird, und wir nicht möchten, daß voreilige Entscheidungen bezüglich der Hafenquerspange getroffen werden, bitten wir Sie, unsere Vorschläge bei den Koalitionsvereinbarungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen"

Für eine zukunftsfähige Hamburger Verkehrspolitik – ohne eine neue Querautobahn im Herzen der Stadt

Die neuen Ideen für die Zukunft des Hamburger Hafens, die Pläne für Olympia 2012 und IGA 2013 sowie neue Herausforderungen beim Güter- und Personentransport erfordern intelligente Alternativen zur geplanten Hafenquerspange!

Angesichts des **drohenden Verkehrsinfarktes** ist die Notwendigkeit einer **verkehrspolitischen Wende** von der Straße auf die Schiene eigentlich allgemeiner Konsens. **Real** vollzieht sich das Gegenteil – mit steigender Tendenz, katastrophalen Perspektiven und gesellschaftlichen Kosten.

Hamburg als Deutschlands größter Güterumschlagsplatz (60 % aller Container kommen in HH an) kommt dabei eine **Schlüsselrolle** zu. Hier entscheidet sich, welchen weiteren Weg die Mehrzahl der Container in Deutschland einschlagen: Schiene, Straße oder Wasser?

Für den Reeder, Spediteur und Kunden sind dabei Geschwindigkeit und Kosten entscheidend. Für die Logistik innerhalb Hamburgs bestehen zwei Probleme: a) Für den Fernverkehr stellt sich die Frage, wie die Wege von den immer weiter nach Westen wandernden Containerterminals (Waltershof, Altenwerder) zu den Ausfall-Trassen Richtung Osten und Skandinavien verkürzt werden können. b) Für die Versorgung Hamburgs und des Hamburger Umlandes fehlen alternative Verkehrsträger zur Straße, und dieser stößt zunehmend an seine Kapazitätsgrenze. **Als naheliegende Lösung bietet sich scheinbar eine Autobahntrasse durch den Hafen an – als kürzeste Verbindung zwischen A1 und A7.** Der Güteranteil auf der Bahn würde dadurch allerdings weiter sinken. Die Hafenquerspange verschaffte dem Lkw einen erheblichen Vorteil, dem die Bahn mangels direkter Ost-West-Trasse wenig entgegensetzen könnte. Dadurch verstärkte sich der Trend, den Frachtanteil der Straße zu Lasten der Bahn zu erhöhen. Der Gütertransport auf der Schiene (der heute noch einen erheblichen Anteil in Hamburg ausmacht) verlöre in der Konkurrenz mit der Straße erheblich an Attraktivität **und der Hamburger Hafen als Ziel und Quelle mächtiger Güterverkehrsströme würde seinen Beitrag zum befürchteten Infarkt auf den Straßen erhöhen statt ihn zu senken.**

Der Pkw-Verkehr würde steigen – auch in der Innenstadt und in Wilhelmsburg. Die Hafenquerspange erschlosse den PendlerInnen aus dem gesamten Süderelberaum (von Cuxhaven bis Dannenberg, von Rotenburg bis Uelzen) in die Gebiete der Hamburger Innenstadt nördlich der Elbe einen schnelleren Zugang mit dem Auto. Diese Stadtautobahn würde zu einer Erhöhung der Gesamtverkehrsmenge auf den Straßen innerhalb Hamburgs führen und zu Einbußen beim ÖPNV. Die in Hamburg erhoffte Entlastung der Stresemann- und Ost-West-Straße würde sich sehr schnell als Illusion erweisen. Selbst der Verkehrsentwicklungsplan erwartet nur eine Minderung des Verkehrszuwachses, jedoch keine Entlastung.

Auch in Wilhelmsburg selbst würde es zu Verkehrszuwächsen kommen, weil die Attraktivität für den Pkw-Verkehr durch diese Querspange als schnelle Ost-West-Verbindung außerhalb der Innenstadt zu Lasten von Bus und Bahn weiter zunähme und zusätzliche Verkehre von außerhalb anzüge. Der Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße zur Vollautobahn wäre nur eine Frage der Zeit.

Unter dem Aspekt einer verantwortlichen Stadtentwicklung und des Ressourcenverbrauches verbietet sich das „Zukünftige urbane Entwicklungszentrum Hamburgs“ als Transportweg, zumal eine Verdopplung der Containermengen auf 10 Millionen TEU bis 2010 erwartet wird. Am Nordufer der Elbe und in den Hafenteilen östlich vom alten Elbtunnel und Reiherstieg geht die Hafennutzung zurück und gibt Raum für Wohnen, Arbeiten und Freizeitmöglichkeiten am Wasser. Mit der Hafencity, dem Musical-Zelt und den Filmstudios hat Hamburgs Rückkehr an die Elbe längst begonnen. Auch die anderen untergenutzten östlichen Teile des Hamburger Hafens beflügeln die Phantasien der Planer und Investoren: „Grasbrookcity“ als „Hafencity II“, „Olympia im Herzen der Stadt“, Schwimmende Gärten und Wohnboote auf dem Spreehafen im Rahmen der IGA 2013. Und mittendurch eine aufgeständerte 15 m hohe Autobahn mit 60000 Kfz täglich, davon 15 000 Lkw? Damit würden diese Chancen für Hamburgs Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert konterkariert sowie Europas größte Flussinsel Wilhelmsburg endgültig von der zukünftigen Entwicklung Hamburgs abgekoppelt.

Wenn die östlichen Teile des Freihafens frei zugänglich werden, können Wilhelmsburg und die Veddel in das Leben der Stadt Hamburg integriert und die drohende Gettoisierung abgewendet werden.

Die Zukunftsfähigkeit des Güterverkehrs und die langfristigen urbanen Interessen Hamburgs erfordern **intelligente Alternativen** zur veralteten Verkehrskonzeption des 20. Jahrhunderts. In Brüssel fordert die EU-Kommission Mitte September im Weißbuch zur Verkehrspolitik mit dem Titel „Weichenstellungen für die Zukunft“ ein **rigoroseres Umdenken** zur Stärkung der Bahn.

Die Hamburger **Koalitionsvereinbarung von 1997** hatte die Aufgabe gestellt, die Planungen für eine Autobahnquerverbindung zwischen der A1 und der A7 voranzutreiben. Die Straßenplaner haben unter den vorgegebenen Randbedingungen mit der Nord-Nord-Trasse einen optimierten Vorschlag unterbreitet. Er ist wegen seiner ungelösten Widersprüche vor allem im Hinblick auf die Hamburger Stadtentwicklungsinteressen im 21. Jahrhundert und der Widerstände vor Ort als **nicht zukunftsfähig und nicht umsetzungsfähig** zu betrachten.

Daher bittet die AG Verkehr der Zukunftskonferenz, folgende Vorschläge bei den Koalitionsvereinbarungen zu berücksichtigen:

Vorschläge an den neuen Hamburger Senat

1. **Die neue Hamburger Regierungskoalition beschließt die Prüfung moderner und zukunftsfähiger Alternativen zur bisherigen Planung für die „Hafenquerspange“.** Sie beweist damit Hamburgs innovatives Potential zur Lösung des Konfliktes: *Urbanität und Mobilität* (Interessen urbaner Stadtentwicklung einerseits und Interessen von Transport und Mobilität andererseits) und stärkt Hamburgs Wettbewerbsfähigkeit in der Standortkonkurrenz doppelt, als Güterumschlagsplatz durch die Schaffung gesonderter Verkehrswege für Güter und durch die Rückgewinnung zentral städtischer Räume für Wohnen, Arbeit und Freizeit.
2. Der neue Hamburger Senat initiiert in Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Wissenschaftsministerium einen **Forschungsauftrag: „Strategien für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik am Beispiel Hamburgs – Konzepte für die Lösung des Konfliktes *Urbanität und Mobilität* im Zentrum der Stadt – Effektivierung des Transports auf der Schiene in Deutschlands größtem Güterumschlagsplatz“.**
3. Neben einer konsequenten **Optimierungsstrategie für das Schienenangebot und die Güterlogistik** im allgemeinen soll dabei auch die **Realisierbarkeit anderer intelligenter Alternativen geprüft werden. Dazu gehören: Tunnellösungen, Gütertransport im „Huckepackverfahren“ wie in der Schweiz, der Einsatz der Magnetschwebetechnik auch für den Gütertransport, ebenso wie ein „Transportsystem Güter-Rohrpost“** und dessen Verknüpfung mit der Bahn. Hier wird vorgeschlagen, einen Forschungsauftrag an beispielsweise die Abteilung für Logistik der TU Harburg, die Uni Bochum (Erweiterung des Systems „Cargo-Cap“ für Container-Dimensionen) und die GSTT (German Society for Trenchless Technology e. V. – Gesellschaft für Tunnelbau) zu vergeben.
4. Als Alternative zu einer Stadtautobahn soll auch die Möglichkeit einer Optimierung der vorhandenen Hafentrasse (Veddeler Damm – Köhlbrandbrücke) erneut geprüft werden: durch Umbau, bessere Steuerung, bessere Verknüpfungen und Zollfreiheit durch Ausgliederung aus dem Freihafen.
5. Gleichzeitig soll geprüft werden, wie der Personenverkehr aus dem Süderelbraum und dem südlichen Hamburger Umland auf Schiene und Fährbetrieb verlagert werden kann. Dabei geht es vor allem um die Realisierbarkeit einer **„Hamburger Hafen-Stadtbahn“**, als Verlängerung der bereits geplanten Stadtbahn über die Hafencity hinaus. Sie ist als Erschließungsachse für die zukünftigen urbanen Entwicklungen im Bereich des östlichen Hafens gedacht, dient als touristische Infrastruktur und leistet einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Rahmen der IGA 2013 und Olympia 2012. Diese moderne Stadtbahn als ein entscheidender Brückenschlag auf Hamburgs große Elbinseln würde die Stadtteile Wilhelmsburg und Veddel aus ihrer Randständigkeit befreien und einen Entwicklungsschub bewirken. Perspektivisch sollten die neuen gewerblichen Zentren im Westen (inkl. Airbus und Altenwerder) an das öffentliche Schienennetz angebunden werden und Wilhelmsburg eine direkte Anbindung zu den westlich gelegenen Stadtteilen erhalten.

Diese von uns formulierten Anforderungen an eine zukunftsfähige Hamburger Verkehrspolitik werfen Fragen auf, die das Selbstverständnis Hamburger Politik berühren. Ohne innovativen Geist und wissenschaftlichen Sachverstand wird es nicht gehen. Wir alle – uns eingeschlossen - werden dabei altes Denken verlieren – und die Zukunft gewinnen (!?)

Für diese Debatte trägt die folgende Zusammenfassung aus der AG Verkehr visionäre Ideen und einige sehr naheliegende und praktische Anregungen bei:

2. Wilhelmsburg, im Herzen von Hamburg

Durch eine Änderung der Hamburger Verkehrspolitik können die Wohnstandorte im Herzen Hamburgs gestärkt werden und Wilhelmsburg zu einem beliebten und zukunftsweisenden Stadtteil werden.

Die Entwicklung der untergenutzten Hafengebiete und der Elbinseln als Lebensraum für Wohnen, Arbeit und Freizeit am Wasser kann dem Trend zur Zersiedelung des Hamburger Großraumes entgegenwirken¹.

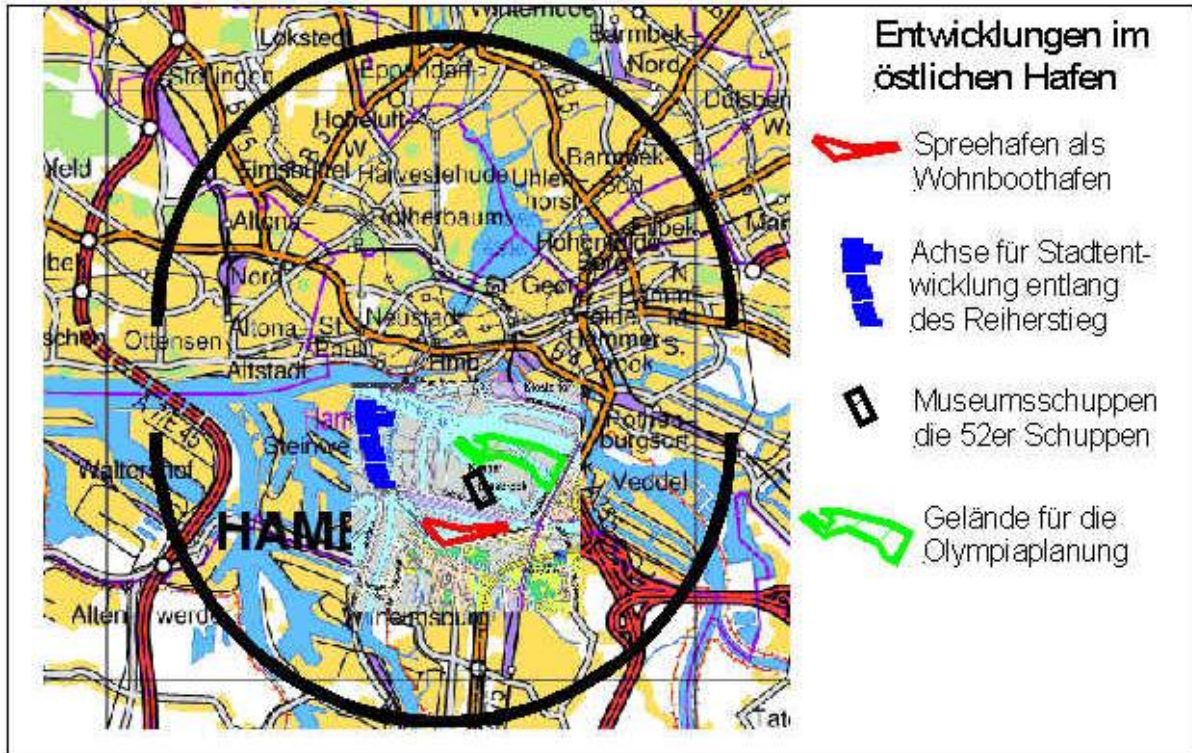


Abb. 1: Stadtentwicklung südlich der Elbe verdoppelt den zentralstädtischen Bereich

Die begehrten Flächen zwischen Elbvororten, Stadtpark und City-Süd bilden heute den zentralen Bereich von Hamburg. Südlich der Elbe, der Lebensader Hamburgs stehen Flächenpotentiale gleicher Größe zur Verfügung. Der zentrale Bereich kann verdoppelt werden, indem die zweite Hälfte entwickelt wird. Wilhelmsburg und Veddel liegen im neuen Herzen Hamburgs.

¹ Laut Dr. W. Maier, ehem. Senator für Stadtentwicklung verliert die Stadt jährlich 9000 Bürger an den Speckgürtel - allein 54 (!) Millionen Mark Steuern gehen Hamburg so pro Jahr verloren; Morgenpost vom 24.10.2000

2.1 Die Vision: Ein Rückblick aus dem Jahr 2010

In Hamburg wurde erkannt, wie einmalig und wertvoll der Bereich zwischen Spreehafen, Reiherstieg und Norderelbe in Wirklichkeit ist. Im Zuge des Trends zu größeren Schiffseinheiten hatte sich die Hafenwirtschaft elbabwärts – nach Waltershof und Altenwerder – verlagert und im östlichen Hafen ein großes Flächenpotential freigegeben, das sich durch seine zentrale Lage und seine attraktiven Wasserflächen auszeichnet.

Die Einzigartigkeit der alten Hafenstruktur wurde als Standortvorteil erkannt und gesichert, indem die vorhandenen Landzungen teils erhöht und mit Brücken untereinander verbunden wurden. So wurde langfristig Raum für Wohnen, wohnverträgliches Gewerbe und Freizeit geschaffen. Dabei wurde besonders der Bezug zum Wasser hervorgehoben. Der Flächengewinn beschränkte sich nicht auf den Zugewinn der ehemaligen Hafengebiete. Auch die ehemals isolierten Stadtteile Wilhelmsburg und Veddel wurden zu beliebten und zukunftsweisenden Wohnstandorten. Dadurch konnte der Trend zur Zersiedelung des Hamburger Großraumes wirkungsvoll gebremst werden. Der PendlerInnenverkehr, der die Innenstadt zunehmend belastete, nahm dadurch ab.

2.1.1 Neubewertung der Hafengebiete – Alternativen zur Hafenquerspange

Diese Neubewertung der untergenutzten Hafengebiete hat dazu geführt, daß die Planung der Hafenquerspange neu überdacht wurde. Alternativen wurden entwickelt, um auf den Bau der Stadtautobahn – Hafenquerspange – verzichten zu können.

In Hamburg ist die Verkehrswende mit der Entscheidung eingeleitet worden, gesonderte Verkehrswege für den Gütertransport zu schaffen. Der Schienentransport wurde optimiert. Seit 2003 läuft das Forschungsprojekt „Strategien für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik am Beispiel Hamburgs – Konzepte für die Lösung des Konfliktes *Urbanität und Mobilität* im Zentrum der Stadt – Effektivierung des Transports auf der Schiene in Deutschlands größtem Güterumschlagsplatz“.

Gleichzeitig werden andere intelligente Alternativen geprüft: Tunnellösungen, Gütertransport im „Huckepackverfahren“ wie in der Schweiz, der Einsatz der Magnetschwebetechnik für den Gütertransport, ein „Transportsystem Güter-Rohrpost“ und dessen Verknüpfung mit der Bahn. Die für Hamburg effektivsten Alternativen sollen realisiert werden.

2.1.2 Verlagerung des Güterverkehrs auf andere Verkehrsträger

Bis zur Realisierung der Alternativen ist es notwendig, den Warenfluß vom Hafen in den östlichen Raum zu sichern, auch bei etwaigen Engpässen auf den Straßen. Dazu wurde ein Gütershuttle auf den (Hafen)Bahngleisen eingeführt, der das Güterverteilzentrum (GVZ) Altenwerder und die Containerterminals (CT) im Pendelbetrieb an das Güterverteilzentrum Billwerder-Moorfleet anbindet. Die Taktfolgen wurden so gewählt, daß sowohl an den CT als auch an den GVZ jederzeit Züge zum Beladen bereit stehen.

Container, die für den östlichen Raum, also auch für das östliche Hamburger Stadtgebiet oder das östliche Umland bestimmt sind, gelangen so ohne Verzug in das Güterverteilzentrum Billwerder-Moorfleet, wenn sie nicht bereits an den Terminals auf die Bahn oder auf Schiffe verladen werden. Erst in Billwerder-Moorfleet werden sie gegebenenfalls umgepackt, auf die gewünschten Fahrzeuge umgeladen und per Bahn oder Lkw weitertransportiert. In Gegenrichtung werden die Güter aus dem östlichen Raum bereits in Billwerder-Moorfleet abgegeben.

Dies führte auf der Elbinsel Wilhelmsburg besonders im Güter-Nahverkehr zu einer deutlichen Entlastung des Verkehrsträgers Straße.

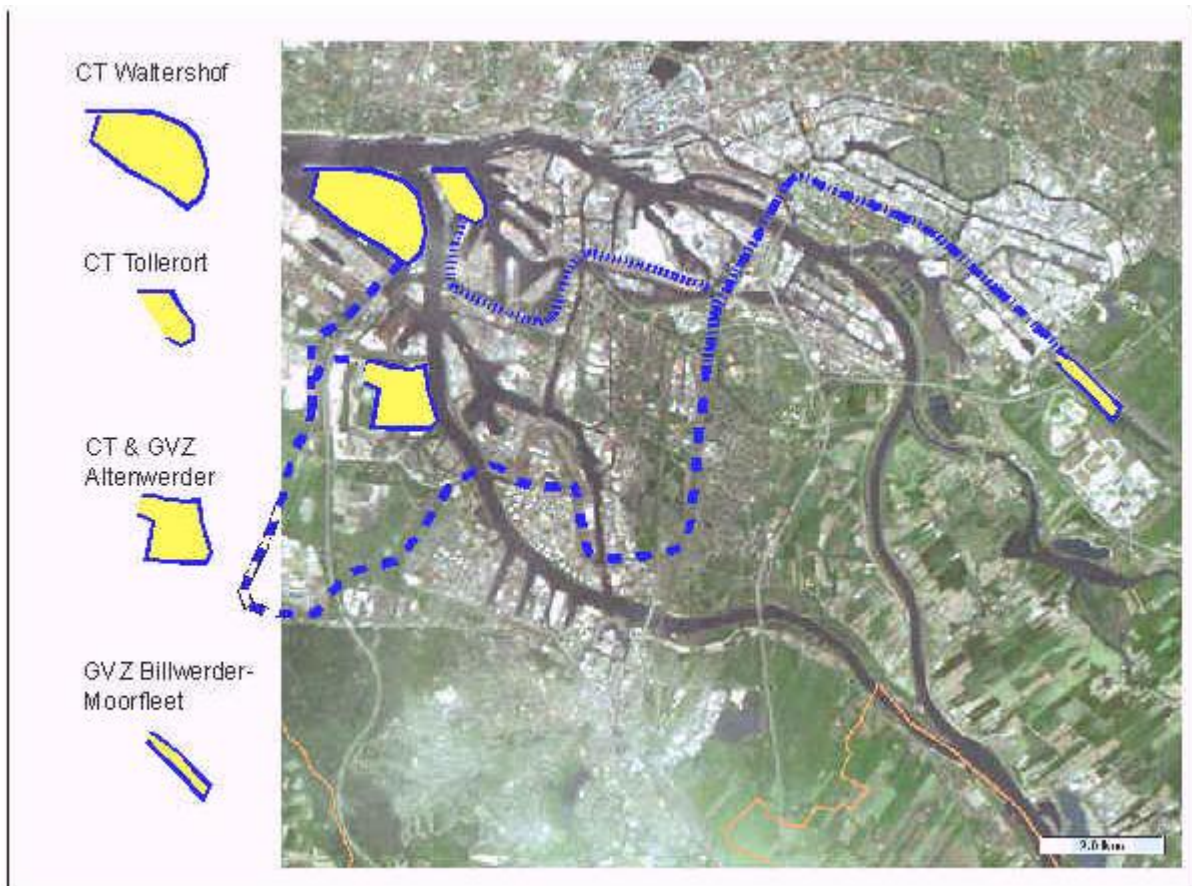


Abb. 2: Gütershuttle zwischen den Containerhäfen und dem Güterverteilzentrum Billwerder-Moorfleet

Bald wurden auch andere, nicht hafenbezogene Güter zu einem der miteinander verbundenen Verteilzentren im Osten oder im Westen gebracht und von da aus weiterverteilt. Die Planungen für ein weiteres Güterverteilzentrum im Norden der Stadt haben begonnen. Zur Zeit wird untersucht, wie der straßenunabhängige Güteraustausch mit den anderen Verteilzentren realisiert werden kann.

Der Containerverkehr innerhalb des Hafens wurde auf das Wasser verlagert. 2002 wurde die erste "Port Feeder Barge" gebaut und in Betrieb genommen. Diese rund 60 Meter lange Containerbarge, eine Art Ponton mit eigenem Antrieb und Kran, kann rund 150 Standardcontainer (TEU)² transportieren. Sie läuft die verschiedenen Container Terminals an, setzt die Container an den Umschlagbetrieben selbständig ab und nimmt andere auf. Die Barge verkehrt zwischen den Umschlagterminals im regelmäßigen Liniendienst³. Der Straßenverkehr im Hafen reduzierte sich besonders auf der Köhlbrandbrücke.

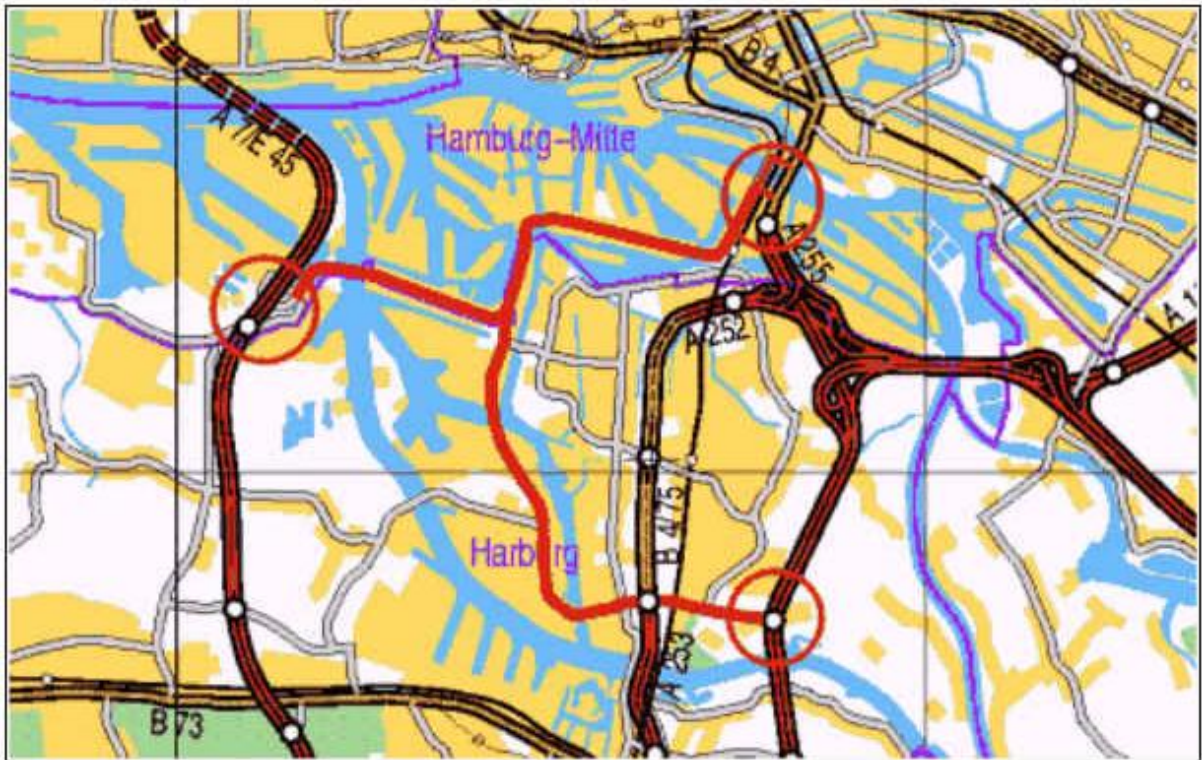
2.1.3 Verbliebener Straßenverkehr – Schutz der Wohnstandorte

Für den verbliebenen Wirtschaftsverkehr wurden die vorhandenen Ost-West-Straßenverbindungen optimiert. Die Köhlbrandbrücke wurde aus dem Freihafen ausgegliedert und direkt an die A7 angebunden. Nach Osten wurden zwei Hauptrouten (siehe folgende Abb. und 2.2.3) gewählt, um die Straßenverkehre an den Wohnstandorten Wilhelmsburg und Veddel vorbeizuleiten.

² TEU: 20 Fuß Container (rund 6m lang). 40 Fuß Container sind rund 12 m lang (2 TEU).

³ Ulrich Malchow, Geschäftsführer der Carl Robert Eckelmann Transport & Logistik GmbH in „Neuer Transporter soll Straßenverkehr im Hafen entlasten“, WELT, 10.01.02

Abb. 3: Wilhelmsburger Umgehungsstraßen, Karte: Amt für Geoinformation - Grafik: R. Masuch



Die Optimierung der Straßen beschränkte sich auf die Beseitigung von Hindernissen (siehe 2.2.3) und auf Maßnahmen zum Schutz der Lebensqualität der anliegenden Wohnbevölkerung. Die nördliche Umgehung leitet den Verkehr in die Hamburger Innenstadt bzw. nimmt den Verkehr von dort auf. Über die südliche fließt der Straßenverkehr nach Harburg und in die südlichen Wilhelmsburger Gewerbegebiete. Wegen der Auslastung der Abfahrt Veddel ist der Weg nach Bergedorf und Berlin über die Südumgehung ausgeschildert.

Auf Ausbaumaßnahmen der nördlichen und südlichen Umgehung zu Schnellstraßen wurde verzichtet, um die gewünschten Entwicklungen im Herzen Hamburgs nicht zu gefährden oder zu behindern: in den untergenutzten Hafengebieten östlich des Reiherstiegs mit Wilhelmsburg und der Veddel. Die vorhandene Infrastruktur wurde deshalb im wesentlichen so belassen, wie sie war.

Zum Schutz der Wohnstandorte waren in Wilhelmsburg zusätzlich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erforderlich. Für den Schwerlastverkehr gesperrt wurden die Harburger Chaussee, der nördliche Teil des Reiherstieg Hauptdeichs, die Neuhöfer Straße, die Mengestraße und die Otto-Brenner-Straße. Der Anlieger- und Busverkehr blieb weiterhin gewährleistet. Um die Lärmbelastung im Zentrum der Insel zu senken, wurde die Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse verlegt und mit Lärmschutz versehen.

Diese Maßnahmen bewirkten, daß die Speditionsbetriebe in die Umgebung der Güterverteilzentren umzogen.

2.1.4 Strukturwandel

Diese Maßnahmen bewirkten, daß die Speditionsbetriebe in die Umgebung der Güterverteilzentren umzogen. Freiwerdende Grundstücke erfuhren durch den deutlich wahrnehmbaren Rückgang der Verkehrsbelastung große Wertsteigerungen, was aufgrund ihrer günstigen Lage mitten in Hamburg, teilweise in Ufernähe und/oder in unmittelbarer Nähe der alten Wilhelmsburger Siedlungskerne noch verstärkt wurde.

Die Bewerbungen für IGA und Olympia hatten städtebauliche Entwicklungen angestoßen, wie die Umgestaltung der Georg-Wilhelm-Straße zu einer großzügigen Allee mit zahlreichen Straßencafés, die zu der verbindenden Sichtachse Hamburgs wurde: nach Norden der Blick

auf die Silhouette der Innenstadt, im Vordergrund der Deich und die Wohnboote im Spreehafen, nach Süden auf den Harburger Binnenhafen.

Gleichzeitig ist es gelungen, die Mietpreise so zu gestalten, dass eine Verdrängung der einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten vermieden wurde. Dadurch dass beides, gehobener und günstiger Wohnraum vorhanden ist, entstand eine heterogene Einkommensverteilung, und die Inseln sind tagsüber und auch nachts belebt. Tendenzen zur Ausbildung eines weiteren Innenstadtbereiches wie in der Mönckebergstraße sind nicht zu beobachten.

Weil sich profitablere Nutzungen für die Flächen, z.B. als Wohnraum anboten, wurden die flächenverbrauchenden Containerlager umgenutzt, und im Wirtschaftszweig der Containerbereitstellung und -reparatur bildeten sich neue Strukturen. Die Güterverteilzentren gingen dazu über, auf ihrem Gelände Container in der erforderlichen Menge bereitzuhalten und zu warten. So reduzierte sich der Containerbereitstellungsverkehr⁴ auf ein Minimum, was zu einer weiteren Entlastung der Straßen im und um den Hafen führte.

Im Containerverkehr haben sich vielfältige Transportformen entwickelt: Gütershuttle, Barge, Straße und die Güterrohrpost (nähere Ausführungen zur Güterrohrpost in der Anlage). Von diesem Innovationsschub im Verkehrssektor konnten eine Vielzahl Wilhelmsburger Betriebe profitieren, indem Sie sich als Dienstleister für die neue Stadtlogistik etablierten. Betriebe, die ehemals Container reparierten, sind nun für die Wartung der neuen Verkehrsträger wie z.B. der Güterrohrpost oder der Barge zuständig. Eine lokal ausgerichtete Wirtschaftsförderung unterstützte die Betriebe in diesem Strukturwandel.

Weil der Transport über verschiedene Transportmedien durch genauere Planung profitabler wird, siedelten sich viele kleine IT-Anbieter im nun erweiterten Herzen der Stadt an. Sie entwickeln den Betreibern die nötigen Steuerungsprogramme und beleben bereits durch ihre bloße Anwesenheit den neuen Standort, werten ihn auf. Das gewonnene Logistik-„know-how“ soll anschließend weltweit vermarktet werden.

Zur Zeit wird daran gearbeitet, ein übergeordnetes Hamburger Transportplanungssystem zu entwickeln, um die Einzelströmungen effektiver miteinander zu vernetzen. Dadurch soll eine flexiblere Logistik zur Nutzung bestehender Strukturen entstehen.

2.1.5 Ausbau der autofreien Verkehrsträger

Dadurch dass der Transport innerhalb des Hafens und der Güterverkehr auf andere Verkehrsträger verlagert wurden, also nicht mehr auf die Straße angewiesen waren, konnte auf eine schnellere Straßenverbindung verzichtet werden. Die Stadtteile Wilhelmsburg und Veddel sind für den Schwerlastverkehr gesperrt, und die Wilhelmsburger Umgehungsstraßen (siehe 2.2.3) brauchten nicht zu Schnellstraßen, Autobahnen oder ähnlich großen Straßen ausgebaut werden. Eine einseitige Förderung des motorisierten Individualverkehrs wurde also vermieden.

Die allgemeine Zunahme des Straßenverkehrs hatte zunächst immer vollere Straßen bewirkt, so dass der ÖPNV attraktiver wurde. Immer mehr Menschen stiegen um. Aber die damaligen, im Berufsverkehr ohnehin schon voll ausgelasteten Nahverkehrszüge und S-Bahnen waren kaum in der Lage, die hinzugewonnenen Fahrgäste zu befördern⁵. Die Taktrate wurde erhöht, der Fuhrpark erweitert und die Züge, wo möglich, verlängert.

⁴ Bis 2002 wurden jedes Jahr rund 100 000 Standardcontainer (TEU) per Lkw zwischen den vier Umschlagbetrieben sowie Containerdepots und Reparaturbetrieben hin- und hergefahren, Quelle³

⁵ Bei einer Steigerung des Fahrgastaufkommens von 10% (≅ 50 Mio. im Jahr) ist die Kapazitätsgrenze des derzeitigen Systems erreicht. Hamburger Abendblatt vom 19.12.2001

Die Notwendigkeit des Ausbaus autofreier Verkehrsträger war nicht länger zu übersehen, und er wurde massiv gefördert. In dieser Zeit entstand auf den Elbinseln ein leistungsfähiges Radwegenetz⁶. Fahren wurden eingesetzt und sorgen heute für kurze und direkte Verbindungen zwischen den Elbufern. Wo Radwege an vorhandenen Brücken fehlten, wurden sie umgehend nachgerüstet⁷.

Im ÖPNV wurde die Fahrradmitnahme erleichtert, indem in den Zügen großtürige Bereiche mit komfortablen Fahrradstellplätzen eingerichtet wurden. Die Bahnsteige werden derzeit, wo es möglich ist, treppenförmig an das Radwegenetz angeschlossen. Moderne Busse haben Multifunktionsflächen, auf denen je nach Bedarf Rollstühle, Kinderwagen⁸, schwere Lasten und/oder mehrere Fahrräder befördert werden können. Auch in den späten Abendstunden und am Wochenende wurden die Taktzeiten des ÖPNV erhöht, um den Freizeitverkehr stärker zu berücksichtigen. Viele Schnellbahnen fahren jetzt auch nachts, damit ganz auf den Besitz eines Autos verzichtet werden kann.

Durch die verbesserten Angebote für RadfahrerInnen, die attraktiven Wohngebiete im Herzen Hamburgs und ihre Verkehrsberuhigung hat der Freizeitverkehr ins Umland abgenommen. Viele Menschen bleiben in Hamburg und geben hier ihr Geld aus.

Für den Personenverkehr aus dem Süderelb- und dem südlichen Hamburger Umland sind zusätzliche Schnellbahnlinien in Planung⁹. Dabei sollen die gewerblichen Zentren im Westen, Airbus und Altenwerder, an das öffentliche Schienennetz angebunden werden und Wilhelmsburg eine direkte Anbindung zu den westlich gelegenen Stadtteilen erhalten, auch zu denen nördlich der Elbe. Es hat sich gezeigt, daß der Verkehrsträger Schiene eine zweite Elbquerung im Westen Hamburgs benötigt.

Im Rahmen der Vorbereitungen für IGA 2013 und Olympia 2012 wurde mit dem Bau einer modernen Straßenbahn begonnen. Als zusätzliche Verbindung entlastet sie die Strecke von Harburg in die Hamburger Innenstadt. Sie bindet die alten Hafenareale auf dem Kleinen Grasbrook (Olympia) nördlich über die Hafencity an die Innenstadt und nach Süden über die Wilhelmsburger Mitte (IGA) an Harburg an. Ihre Kapazität wurde so ausgelegt, daß der erwartete Besucherstrom durch Verstärkungszüge und gemeinsam mit der optimierten S3/S31 bewältigt werden kann¹⁰.

Die S-Bahn-Linie S3/S31 erhält zwei neue Haltestellen: am südlichen Ufer der Norderelbe die Haltestelle Olympia und bei der Kornweide die Haltestelle Südufer.

Für Radfahrer und Fußgänger ist eine Brücke über den Spreehafen gebaut worden.

2.1.6 Das Wasserwegenetz der Elbinseln

Das Wasserwegenetz der Elbinseln wurde wieder aktiviert und in Stand gesetzt. Alstertouristik hatte sich schon während der Planung zur IGA für den Erhalt der Ernst-August-Schleuse in voller Breite eingesetzt und bietet jetzt Rundfahrten durch die Wilhelmsburger Kanäle an.

Die neuen Wohngebiete im Bereich der ehemaligen Reichsstraße haben einen HVV-Fähranschluss mit direkter Verbindung zu den Landungsbrücken. An der Haltestelle Veringstraße kann in die Linie zur Hafencity umgestiegen werden, die im Spreehafen

⁶ Maßnahmen für den Fahrradverkehr wurden früher oft nur dann betrieben, wenn sie gleichzeitig dem Autoverkehr nützten. Jetzt werden Rad- und Autowege gleichwertig behandelt.

⁷ An den Brücken der A1 über die Süder- und Norderelbe, an der Brücke zwischen Brooktor und Versmannstraße, u.a..

⁸ Die noch 2002 häufig beobachtbare Situation, dass Eltern mit Kinderwagen nicht mehr in die Busse der Linie 13 einsteigen können, kommt nicht mehr vor.

⁹ Denkbar wäre: Eine Schnellbahn verkehrt von Bhf. Altona durch den Elbtunnel nach Hausbruch mit einem Abzweig nach Finkenwerder. Die jeweils letzten Waggonen aus Hamburg und Hausbruch werden in Waltershof abgekuppelt und zu einem Zug zusammengestellt, der nach Finkenwerder fährt. – Die neue Straßenbahn aus der Hafen-City wird bei Bedarf über Nord-Wilhelmsburg bis Waltershof verlängert.

¹⁰ Zur Abfederung von Besucherspitzen z.B. bei der Eröffnungs- oder Abschlussveranstaltung wird zusätzlich ein Fuhrpark von mehreren 100 Bussen bereitgehalten, um Pendelverkehre zu P&R-Anlagen einzusetzen. Eine P&R-Anlage in Altenwerder wäre wegen der Fahrt über die Köhlbrandbrücke, Verknüpfung mit Sightseeing besonders attraktiv.

verkehrt und die Auswandererhallen anfährt. Im Reiherstieg kann in Richtung Harburg umgestiegen werden.

Eine weitere Fährlinie verkehrt auf der Norderelbe, erschließt das neue Naturschutz- und Naherholungsgebiet „Auenlandschaft Norderelbe“¹¹ und schafft gleichzeitig mehrere Elbquerungsmöglichkeiten im Bereich zwischen der Peute / Entenwerder und Moorwerder / Vierlande. Bei Bedarf soll diese Linie bis zur Gemeinde Seevetal (Over) verlängert werden.

Um die Veddel mit den Auswandererhallen ans Fährnetz anzubinden, blieb das Veddeler Wasserkreuz¹² erhalten. Aus Hochwasserschutzgründen wurden die Bahntrassen erhöht und bei dieser Gelegenheit auch Dämpfungsmaßnahmen zur Verminderung der Lärmemission durchgeführt¹³.

Die attraktive Gestaltung des Hamburger Herzens mit den Auswandererhallen und Museumsschuppen, das Bewahren der alten Hafenstruktur mit ihren Hafenbecken und den alten Kränen, ihre Erschließung für den Freizeitbereich, Cafés mit Abendsonne und die attraktive Anbindung über die Wasserwege zogen viele BesucherInnen an und hatten eine vermehrte Nutzung der Hamburger Freizeitangebote durch die HamburgerInnen selbst zur Folge. Die Einnahmen aus der Tourismus- und Freizeitindustrie sind gegenüber 2002 deutlich angewachsen.

2.2 Maßnahmen zur Umsetzung der Vision

In diesem Kapitel werden die notwendigen Massnahmen der Vollständigkeit halber noch einmal detailliert beschrieben.

2.2.1 Der Spreehafen wird Hamburgs erster Hausboothafen

mit Gastronomie, Wohnbooten, verträglichen Gewerbe, Yachthafen und anderen Angeboten für Erholung, Freizeit und Kultur. Hier können Arbeitsplätze durch geringere Anschubfinanzierung geschaffen werden.

2.2.2 Die Wilhelmsburger Reichsstraße

Sie wird neben die Bahntrasse verlegt, und beide werden mit Lärmschutz versehen. Für den Fall, dass ganz auf die Reichsstraße verzichtet wird, wird die Bahntrasse über die ganze Länge mit Lärmschutz versehen.

2.2.3 Optimierung der Umgehungsstraßen

Eine Optimierung der Umgehungsstraßen zur Bündelung der Straßenverkehre, um die Wohnstandorte und die Entwicklungsmöglichkeiten im Herzen Hamburgs¹⁴ zu schützen ist notwendig (siehe Abb. 3 Wilhelmsburger Umgehungsstraßen auf S. 45). Die Köhlbrandbrücke wird aus dem Freihafen ausgegliedert und direkt an die A7 angebunden. Die Freihafengebiete erhalten einen neuen Zollübergang z. B. an der Breslauer Straße, und der Grenzübergang Neuhoof kann entfallen. Nach Osten werden zwei Haupttruten (siehe unten) gewählt, um die Straßenverkehre zu bündeln und dadurch die Wohnstandorte Wilhelmsburg und Veddel zu schützen. Auf zusätzliche Ausbaumaßnahmen dieser Umgehungsstraßen zu Schnellstraßen wird verzichtet, um die gewünschten neuen Entwicklungen im Herzen Hamburgs nicht zu gefährden oder zu behindern. Die Optimierung beschränkt sich auf die Beseitigung von Hindernissen und auf Maßnahmen zum Schutz der Lebensqualität der anliegenden Wohnbevölkerung.

¹¹ Siehe Planungen der GÖP (Gesellschaft für ökologische Planung; betreut auch die Wasserburg)

¹² Durchfahrten zwischen Spreehafen und Muggenburger Zollhafen, Saalehafen und Hansahafen.

¹³ Die Bahntrassen können beispielsweise mit Kunststoffdämpfungsglaschen zwischen Schienenfuß und -schwelle versehen werden. GEO Wissen 2/91, Reinhold Waßmann, Forschungsleiter Verkehrsplanung und Verkehrswegebau, TU Berlin

¹⁴ untergenutzte Hafengebiete östlich des Reihersteigs mit Wilhelmsburg und der Veddel

Nördliche Umgehung: Roßdamm, Veddel Damm, Am Saalehafen, Moldauhafen, die Freihafenelbbrücke und die Zweibrückenstraße.

Diese Strecke leitet den Verkehr in die Hamburger Innenstadt, bzw. nimmt den Verkehr aus der Innenstadt auf. Der gesamte Straßenverlauf wird aus dem Freihafen ausgegliedert. Die verbleibenden Freihafengebiete erhalten neue Zollübergänge, z.B. am Reiherdamm und Am Windhuk Kai / Australiastraße. Die entstehende Verbindung zur A255 über Rampenstraße, Veddeler Markt und die Anschlußstelle HH-Veddel wird aus Lärmschutzgründen und um der Veddeler Wohnbevölkerung einen sicheren Zugang zur Norderelbe zu ermöglichen mit einem Deckel versehen. Der ehemalige Grenzübergang Veddel Damm bleibt für den Autoverkehr geschlossen. Im Zuge der Olympiaplanung sollte das Teilstück Am Saalehafen tiefer gelegt werden.

Die Ausführung der nördlichen Umgehung erfordert die vorherige Abstimmung mit der Veddel.

Im Süden: Neuhöfer Damm, Rethedamm, Rethelbrücke, Hohe-Schaar-Straße, Kornweide, Stillhorner Weg, Autobahn-Anschluß Stillhorn.

Für den Fall, daß die Rethelbrücke gesperrt ist, wird die Ausweichstrecke über Reiherstieg Klappbrücke, Reiherstieg Hauptdeich (südlicher Teil), Bei der Wollkämmerei, Schmidts Breite, Pollhornweg bis zur Hohe-Schaar-Straße als Durchgangsstraße vorgehalten¹⁵. Die Ausweichstrecke muß in den Bereichen Schmidts Breite und Pollhornweg / Hohe-Schaar-Straße noch vervollständigt werden. Die Kornweide wird im Bereich zwischen Bahntrasse und A1 abgesenkt und mit einem Deckel versehen, um der Wilhelmsburger Wohnbevölkerung einen ungehinderten Zugang zur Süderelbe / Wasserburg zu ermöglichen und um den Eindruck der historischen Kulturlandschaft nicht zu beeinträchtigen. Die Kreuzung Georg-Wilhelm-Straße / Kornweide wird so umgestaltet, daß die von Süden kommenden Busse 152 + 153 die Kornweide zügig überqueren können. Eine Entlastung der Kreuzung wäre mit der Verbindung Buschwerder Hauptdeich / Pollhornweg denkbar. Über diese südliche Umgehungsroute fließt der Straßenverkehr nach Harburg und in die südlichen Wilhelmsburger Gewerbegebiete.

Der Verkehr nach Bergedorf und Berlin wird aufgrund der begrenzten Kapazitäten der Anschlußstellen an der Norderelbe per Ausschilderung über die nur geringfügig längere südliche Umgehung geleitet.

2.2.4 Zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wilhelmsburg

Um die Wohnstandorte Wilhelmsburg und Veddel zu schützen, werden die Wohngebiete für den Schwerlastverkehr gesperrt. Das betrifft die Harburger Chaussee, den nördlichen Teil des Reiherstieg Hauptdeichs, die Neuhöfer Straße, die Mengestraße und die Otto-Brenner-Straße. Notwendiger Lkw-Anliegerverkehr wird gewährleistet.

2.2.5 Einrichten eines Gütershuttles

Bis zur Inbetriebnahme der ermittelten Alternativen muss der Warenfluß auch bei etwaigen Engpässen auf den Straßen gesichert werden. Dafür werden auf den Gleisen der (Hafen)Bahn Sonderzüge im Pendelbetrieb eingesetzt, die das Güterverteilzentrum (GVZ) und den Containerterminal (CT) in Altenwerder sowie die CT in Waltershof und Tollerort direkt an das Güterverteilzentrum Billwerder-Moorfleet anbinden. Die Taktzeiten sollten so gewählt werden, daß sowohl an den CT als auch an den GVZ jederzeit Züge zum Beladen bereit stehen (siehe Abb. 2 Gütershuttle zwischen den Containerhäfen und dem GVZ Billwerder-Moorfleet auf S. 44).

Container, die für den östlichen Raum, also auch für das östliche Hamburger Stadtgebiet oder das östliche Umland bestimmt sind, gelangen so unverzüglich in das Güterverteil-

¹⁵ Die Rethelbrücke wird monatlich für ca. 300 Durchfahrten geöffnet. Die Öffnungszeit beträgt 5 bis 30 Minuten, durchschnittlich 10-15 Minuten. Da die Schiffe ihre Durchfahrt ca. 20 Minuten vorher anmelden, kann der Straßenverkehr rechtzeitig über Hinweistafeln auf die Ausweichstrecke umgeleitet werden.

zentrum Billwerder-Moorfleet, wenn sie nicht bereits an den Terminals auf die Bahn oder auf Schiffe verladen werden. Erst in Billwerder-Moorfleet werden sie gegebenenfalls umgepackt, auf die gewünschten Fahrzeuge umgeladen und per Bahn oder Lkw weitertransportiert. In Gegenrichtung werden die Güter aus dem östlichen Raum bereits in Billwerder-Moorfleet abgegeben.

2.2.6 Verlagerung des Containerverkehrs auf das Wasser

Der Containerverkehr innerhalb des Hafens wird weitgehend auf das Wasser verlagert. Die Port Feeder Barge wird gebaut und in Betrieb genommen. Diese rund 60 Meter lange Containerbarge, eine Art Ponton mit eigenem Antrieb und Kran, kann rund 150 Standardcontainer (TEU)² transportieren. Sie läuft die verschiedenen Container Terminals an, setzt die Container an den Umschlagbetrieben selbständig ab und nimmt andere auf. Die Barge verkehrt zwischen den Umschlagterminals im regelmäßigen Liniendienst³.

Zusätzlich wird geprüft, wie das Güterverteilzentrum in Billwerder-Moorfleet durch eine angepasste Port-Feeder-Barge¹⁶ angebunden werden kann.

2.2.7 Förderung der Umsiedelung von Speditionsbetrieben

Es gilt eine Förderung der Umsiedelung von Speditionsbetrieben in die Nähe der Güterverteilzentren zu stimulieren. Die freiwerdenden Grundstücke erfahren durch den deutlich wahrnehmbaren Rückgang des Verkehrslärms in Folge der Realisierung obiger Maßnahmen enorme Wertsteigerungen. Außerdem erhält Wilhelmsburg wieder Zugang zu seinen Ufern.

2.2.8 Umstrukturierung des Wirtschaftszweiges der Containerbereitstellung

Die Güterverteilzentren gehen dazu über, auf ihrem Gelände Container in der erforderlichen Menge bereit zu halten, unnötige und alte Container werden entsorgt. Die Reparaturbetriebe siedeln sich in unmittelbarer Nähe an. Dadurch reduziert sich der Containerbereitstellungverkehr auf ein Mindestmaß.

2.2.9 Erhöhung der Taktrate im ÖPNV

Die Taktrate wird erhöht und die Züge werden verlängert, weil die Nahverkehrszüge und S-Bahnen im Berufsverkehr heute schon so ausgelastet sind, daß insbesondere die S3, S31 und die Nahverkehrszüge in den Süderelberaum nicht in der Lage sind, mehr Fahrgäste zu befördern. Dazu wird der Fuhrpark erweitert.

Auch in den späten Abendstunden und am Wochenende werden die Taktzeiten des ÖPNV erhöht. Die meisten Schnellbahnen verkehren nachts durchgängig. Dadurch wird das Mobilitätsangebot auf den Freizeitbereich ausgeweitet, und es soll ganz auf den Besitz eines Autos verzichtet werden können.

Die Nahverkehrszüge Richtung Lüneburg und Tostedt werden in moderne Regio-S-Bahnen mit einem dichten Takt umgewandelt. Die S3 wird über Neugraben bis Buxtehude und Stade verlängert.

¹⁶ Eingeschränkte Durchfahrtshöhe bei den Elbbrücken, Billwerder Sperrwerk und Andreas-Meyer-Brücke. Zusätzlich ist zu beachten, dass im Bereich der direkten Verlängerung des Moorfleeter Kanals bis zum GVZ-Billwerder-Moorfleet (ca. 1km) zur Zeit ein IKEA errichtet wird.

2.2.10 Planung zusätzlicher Schnellbahnlinien für den Personenverkehr

Zusätzliche Schnellbahnlinien für den Personenverkehr aus dem Süderelberaum und dem südlichen Hamburger Umland werden geplant. Dabei sollen die gewerblichen Zentren im Westen, Airbus und Altenwerder, an das öffentliche Schienennetz angebunden werden und Wilhelmsburg eine direkte Anbindung zu den westlich gelegenen Stadtteilen erhalten, auch zu denen nördlich der Elbe. Auch soll geprüft werden, wie sich eine zweite Schienen-Elbquerung im Westen Hamburgs für den Verkehrsträger Schiene auswirkt.

2.2.11 Einrichtung neuer Haltestellen und Bau einer modernen Straßenbahn

Die S-Bahn-Linie S3/S31 erhält im Zuge der IGA/ Olympiaplanungen zwei neue Haltestellen: am südlichen Ufer der Norderelbe die Haltestelle Olympia und bei der Kornweide die Haltestelle Südufer.

Die neue Straßenbahn soll als weitere Verbindung die Strecke von Harburg in die Hamburger Innenstadt entlasten. Sie soll die alten Hafenareale auf dem Kleinen Grasbrook (Olympia) nördlich über die Hafencity an die Innenstadt anbinden und nach Süden über die Wilhelmsburger Mitte (IGA) an Harburg. Ihre Kapazität wird so ausgelegt, daß der erwartete Besucherstrom durch Verstärkungszüge und gemeinsam mit der S3/S31 bewältigt werden kann¹⁰.

2.2.12 Fahrradmitnahme im ÖPNV

In den Zügen des ÖPNV wird die Mitnahme von Fahrrädern erleichtert, indem Fahrradstellplätze eingerichtet und die zeitlichen Beschränkungen aufgehoben werden. Bei der ohnehin notwendigen Erweiterung des Fuhrparks (siehe 2.2.9) können in den neuen Wagen großtürige Bereiche mit komfortablen Fahrradstellplätzen vorgesehen werden. Die Bahnsteige werden möglichst direkt an das Radwegenetz angebunden; moderne Busse erhalten Multifunktionsflächen und können mehrere Fahrräder transportieren.

2.2.13 Aktivierung des Wasserwegenetzes der Elbinseln und Einsatz von Fähren

Die Wasserwege werden wieder als solche gepflegt und in Stand gesetzt. Die Alstertouristik hat sich bereits für den Erhalt der Ernst-August-Schleuse in voller Breite eingesetzt, um die Besucher zur IGA fahren zu können.

Fähren sorgen für kurze und direkte Verbindungen zwischen den Ufern der Norder- und Süderelbe und auf den innerwilhelmsburgischen Gewässern. Sie tragen damit zur Entlastung des ÖPNV im Süderelberaum bei. Zur Beschreibung der Linien, siehe 2.1.6 auf S. 47.

2.2.14 Schaffung eines leistungsfähigen Radwegenetzes auf den Elbinseln

Radverkehrswege werden gleichrangig zu den Autoverkehrswegen geplant, gebaut und gepflegt. In Hamburg wurde damit begonnen, schnelle Verbindungen für das Fahrrad im vorhandenen Wegenetz zu schaffen. Diese Hauptradverbindungen heißen Velorouten und sollen den Hauptverkehrsstraßen für den Autoverkehr (Autobahn, Schnellstraße, Bundesstraße) entsprechen.

Das hamburgische Veloroutennetz wird ausgebaut und Wilhelmsburg dabei integriert. Insbesondere werden Fahrradwege zum alten Elbtunnel ergänzt und Fahrradwege an vorhandenen Brücken⁷ nachgerüstet. Abb. 4 Velorouten für Harburg (Ausschnitt) auf S. 53 zeigt einen Ausschnitt aus dem Veloroutennetz, das von der AG Verkehr der lokalen Agenda 21 Harburg vorgeschlagen wurde. Wir haben die Veloroute 1023 (Veddel – Alter Elbtunnel) im Bezirk Mitte hinzugefügt.

2.2.15 Förderung des Zufußgehens

Die Fußwege werden attraktiv und zweckmäßig gestaltet; und Hindernisse (geparkte Autos, Werbeschilder...) werden konsequent entfernt.

2.2.16 Forschungsauftrag initiieren

In Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Wissenschaftsministerium werden Forschungsaufträge initiiert¹⁷, z.B. „Strategien für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik am Beispiel Hamburgs – Konzepte für die Lösung des Konfliktes *Urbanität und Mobilität* im Zentrum der Stadt – Effektivierung des Transports auf der Schiene in Deutschlands größtem Güterumschlagsplatz“.

2.2.17 Realisierbarkeit anderer intelligenter Alternativen prüfen

Neben einer konsequenten Optimierungsstrategie für das Schienenangebot und die Güterlogistik im allgemeinen soll auch die Realisierbarkeit anderer intelligenter Alternativen geprüft werden. Dazu gehören: Tunnellösungen, Gütertransport im „Huckepackverfahren“ wie in der Schweiz, der Einsatz der Magnetschwebetechnik auch für den Gütertransport, ebenso wie ein „Transportsystem Güter-Rohrpost“ und dessen Verknüpfung mit der Bahn.

Hier wird vorgeschlagen, einen Forschungsauftrag an beispielsweise die Abteilung für Logistik der TU Harburg, die Uni Bochum (Erweiterung des Systems „Cargo-Cap“ für Container-Dimensionen) und die GSTT (German Society for Trenchless Technology e. V. – Gesellschaft für Tunnelbau) zu vergeben.

¹⁷ siehe BMBF-Forschungsfeld „Mobilität in Ballungsräumen“, Leitprojekt „intermobil Region Dresden“, Artikel „Wie zukunftsfähig ist Hamburg im Verkehr?“ von Prof. Dr. – Ing. Eckhard Kutter, European Centre for Transportation and Logistics, TUHH (siehe Anhang 9.5). Kutters Hauptkritik am Verkehrsentwicklungsplan sollte Rechnung getragen werden.

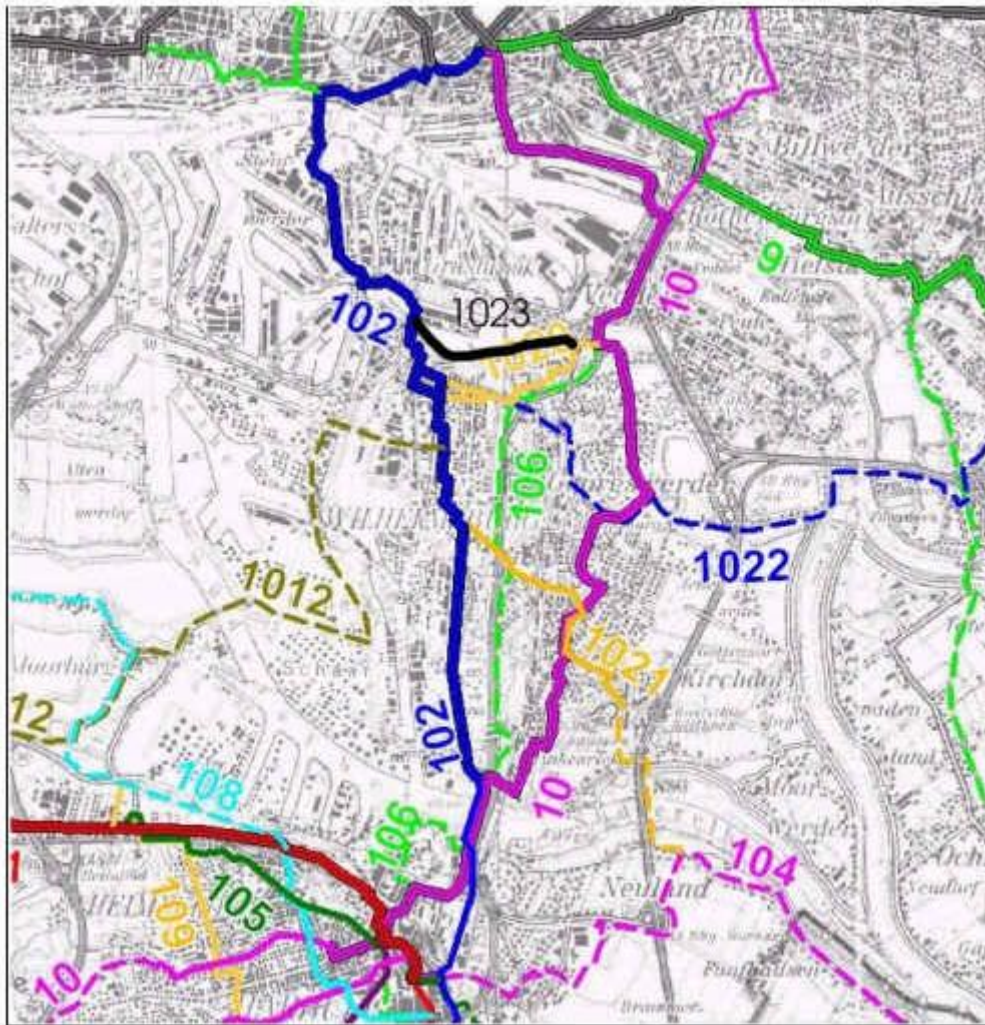


Abb. 4: Velorouten für Harburg (Ausschnitt), Vorschlag: AG Verkehr der Lokalen Agenda 21 Harburg

3. Wilhelmsburg leidet heute unter dem Verkehr

3.1 Folgen der bisherigen Verkehrspolitik

Die seit Jahren schwärende Frage, ob die Hafenquerspange kommt oder nicht, schafft Planungsunsicherheit und schreckt mögliche Investoren ab. Viele Außenstehende meiden den Stadtteil und bevorzugen die schnelle Durchfahrt auf einer "Autobahn" - der Wilhelmsburger Reichsstraße und der A1. Der Verkehrslärm nimmt dadurch zu. Er ist bereits in weiten Teilen der Insel zu hören. Neue Wohngebiete in Nähe der Hauptverkehrsachsen müssten mit teuren Lärmschutzmaßnahmen versehen werden und sind daher nicht realisierbar. Besonders in der Umgebung der Autobahnen sinkt die Wohn- und Lebensqualität. Das Verkehrsproblem ist eine wesentliche Ursache für die soziale Problemlage im Stadtteil. Sie führt zu einer Abwertung des Stadtteiles und begünstigt eine soziale Abwärtsentwicklung. Der Trend: "Wer kann, haut ab oder bleibt weg" verstärkt sich.

Flächenverbrauchende, wohnqualitätsmindernde Gewerbebetriebe siedeln sich auf den verlärmten Flächen an. Containergebirge wachsen nicht nur an den Ufern der Insel, sondern auch noch in ihrer für andere Zwecke nicht mehr nutzbaren Mitte.

An der Anschlussstelle der Wilhelmsburger Reichsstraße, HH-Wilhelmsburg, bilden sich derzeit Strukturen heraus, die es sonst nur in der Peripherie, in den Außenbezirken der Städte gibt: "Einkaufszentren auf der grünen Wiese". Mc Drive ist schon da. Jetzt soll ein zentraler ALDI kommen, die Filialen in den Wohnquartieren sollen im Gegenzug teilweise

geschlossen werden. Dadurch würde die wohnortnahe Versorgung der verbliebenen Bevölkerung noch schlechter.

Es steht zu befürchten, dass weitere Einzelhandelsketten diesem Trend zur „zentralen Großfiliale an der Autobahn“ folgen, sich ebenfalls in der Dratelnstraße ansiedeln und ihre Läden in den Wohnquartieren schließen. Das Wilhelmsburger Einkaufszentren an der S-Bahn - unter großem Investitionsaufwand gerade dabei sich zu erholen - käme erneut unter Druck. Von den „Unterzentren“ im Reiherstiegviertel, an der Mengestraße, am Schwentnerring und in Kirchdorf-Süd ganz zu schweigen. Einkaufen wäre nur noch mit dem Auto möglich. Jahrelang wurden im Beirat, im Mit-Büro, an der TU-Harburg und im Kontext der IGA Planungen „Schritte zur Mitte“ vorgeschlagen. Diese Ideen für eine attraktive Gestaltung der Wilhelmsburger Mitte mit Verkehrsberuhigung, Freizeitangeboten, einem Bürgerpark, evtl. auch Wohnungsbau etc. würden dadurch ad absurdum geführt.

3.1 Alte Verkehrswege verlärmern die Insel

Kaum etwas behindert die Entwicklung eines Stadtteiles so wirkungsvoll, wie alte Verkehrswege, an denen keine Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen wurden, weil zur Zeit ihres Baus keine gesetzliche Notwendigkeit dafür bestand. Wilhelmsburg und die Veddel können in diesem Punkt einiges an Erfahrung aufweisen. Die Wilhelmsburger Reichsstraße, die A1 und die Bahntrasse verlärmern die Inseln beinahe vollständig.

Die Lärmquellen in Hochlage haben sich als besonders schädlich herausgestellt, besonders wenn sich der Lärm ungehindert ausbreiten kann, beispielsweise über Wasserflächen.

Im Rahmen ihrer Diplomarbeit haben die Landschaftsarchitekten Andresen und Adamietz 2000 die Lärmemissionen im Bereich westlich der Bahntrasse vermessen und bewertet. Ihre Diplomarbeit „Entwicklungsleitbild IGA 2013 in Hamburg Wilhelmsburg“ hatte die Vorplanung der IGA zum Ziel. Negativ aufgefallen sind ihnen:

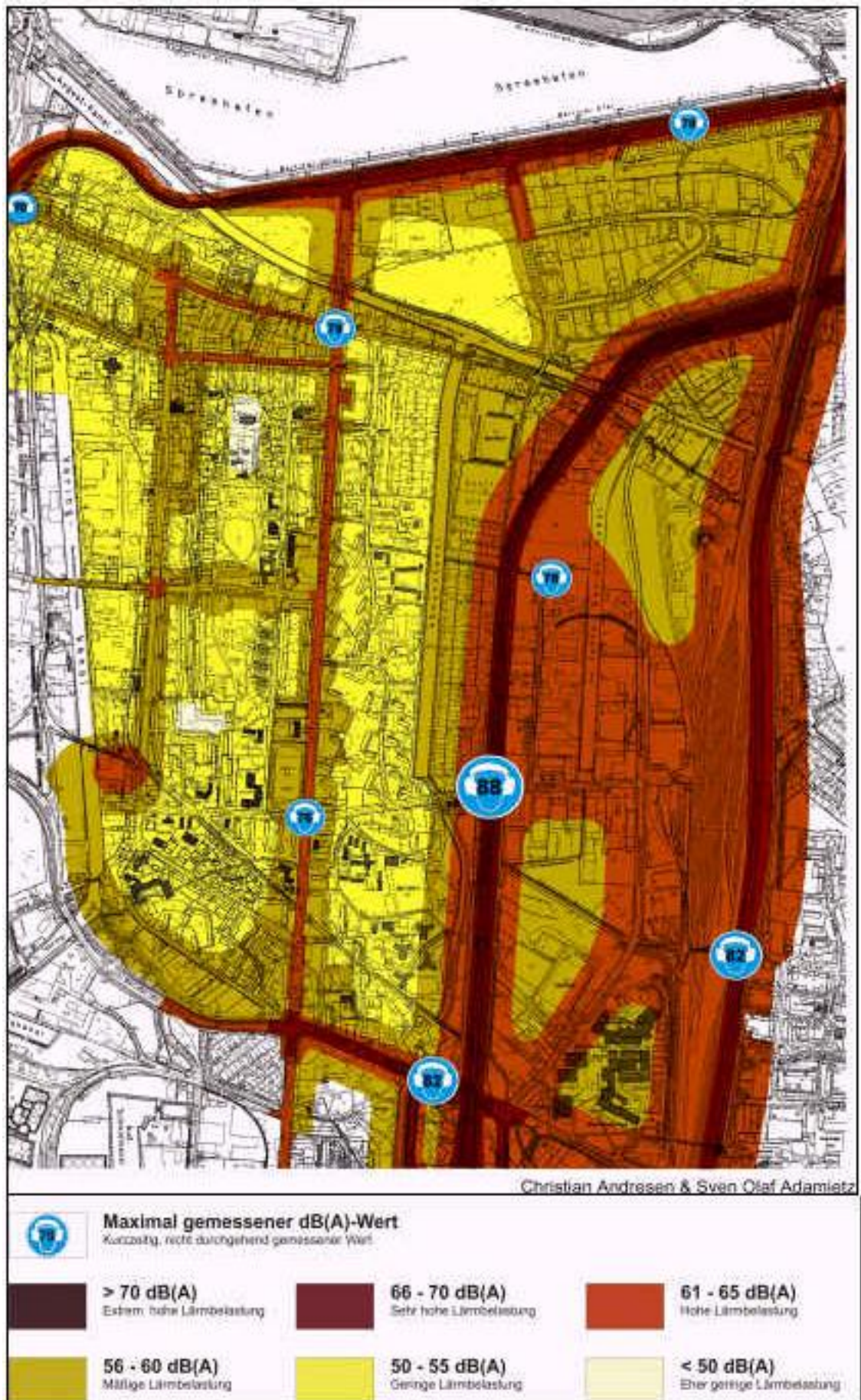
- *Unzureichende Lärmschutzmaßnahmen entlang der Wilhelmsburger Reichsstraße*
- *Ungehinderte Ausbreitung der Schallwellen durch erhöhte Lage der Wilhelmsburger Reichsstraße*
- *„Optische Lärmemission“ in den Wintermonaten, da die Fahrzeuge auf dem „Damm“ der Wilhelmsburger Reichsstraße auch aus weiter Entfernung noch zu sehen sind*
- *Lärmemission durch Industrie und Gewerbebetriebe im Bereich der Wohnbebauung an Veringstraße und Vogelhüttendeich*
- *Hohe Dezibelspitzenwerte an der Wilhelmsburger Reichsstraße und an den Gleisanlagen der Fern- und S-Bahn*
- *Starke Lärmbelastung an der Mengestraße im Bereich des Ortsamtes bzw. des Bürgerhauses*

Die Lärmkarte (Abb. 5 auf S. 55) stellt die ermittelten Schallpegel grafisch dar. Auffällig ist, dass die Lärmpegel bereits durchgängig die zulässigen Grenzwerte erreicht oder wie in der Harburger Chaussee schon überschritten haben¹⁸. Zwischen Reichsstraße und Bahntrasse ist die Lärmbelastung sehr hoch. Dies lässt nur eine rein gewerbliche Nutzung zu. So erklärt es sich, dass dort vorzugsweise Container zu Türmen gestapelt werden.

¹⁸ Die 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung schreibt vor: Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet (Tag / Nacht-Werte)

An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 / 47 Dezibel (A)
In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 / 49 Dezibel (A)
In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 / 54 Dezibel (A)
In Gewerbegebieten	69 / 59 Dezibel (A)

Abb. 5: Lärmkarte von Wilhelmsburg, Bereich westlich der Bahntrasse



Für die Hafenquerspange besteht im derzeitigen Planungsstand (Nord-Nord-Trasse) nach der heutigen Rechtslage in den heutigen Hafengebieten keine Notwendigkeit für Lärmschutzmaßnahmen. Lediglich im Bereich von Wohnbebauung werden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein, also vom Wilhelmsburger Dreieck an der Reichsstraße bis zum Spreehafen. Von dort würde die Autobahn ohne Lärmschutz in aufgeständerter Bauweise über den Spreehafen geführt werden können.

Durch die meist vorherrschenden süd-westlichen Winde würde der Kleine Grasbrook ähnlich vom Verkehrslärm überzogen werden wie die Gebiete östlich der Wilhelmsburger Reichsstraße, der Bahntrasse und der A1. Dadurch würde Stadtentwicklung in diesem Gebiet nachhaltig behindert¹⁹. Die für Wilhelmsburg so dringend erforderlichen Entwicklungen im Herzen Hamburgs würden über Jahre verzögert oder gar nicht erfolgen.

Die Verantwortlichen ziehen sich bei der Bewertung der Bedrohlichkeit der Hafenquerspange gerne auf das Argument zurück, dass Lärmschutzmaßnahmen nachgerüstet werden, sobald der Bedarf bestehe. Warum sind dann die A1, die Reichsstraße und die Bahntrassen nicht längst durchgängig mit Lärmschutz versehen?

Realpolitisch erweist sich, dass die Aufwertung der verlärmten Gebiete durch die entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen nicht erfolgt. Statt dessen werden interessierten Investoren ihre Bauanträge für Wohnungsbau aufgrund der zu hohen Lärmbelastung abgelehnt.

3.2 Schwerlastverkehr in Wohngebieten

Auch wenn die Verkehrslenkungsmaßnahmen der letzten Jahre eine gewisse Entlastung gebracht haben, stellt der Schwerlastverkehr durch die Wohngebiete nach wie vor ein großes Problem dar.

Eine kurzfristige und kostengünstige Lösung dieses Problems bietet die Realisierung der nördlichen und südlichen Wilhelmsburger Umgehungen (2.2.3) mit der dann möglichen Sperrung der unter 2.2.4 genannten Strassen – Harburger Chaussee, nördlicher Teil des Reiherstieg Hauptdeichs, Neuhöfer Straße, Mengestraße und Otto-Brenner-Straße – für den Schwerlastverkehr. (siehe Karte: Schwerlastverkehr in Wohngebieten und Umleitungen um Wilhelmsburg).

Wenn die **Verkehrswende nicht ernsthaft verfolgt** würde, müsste der steigende Straßenverkehr über andere Wege abfließen können. Deshalb müsste parallel der Ausbau der vorhandenen Autobahnen A7 und A1 vorangetrieben werden.

¹⁹ Die 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung regelt zwar die Erfordernis von Lärmschutzmaßnahmen an neuen Verkehrswegen und bei wesentlichen Änderungen von öffentlichen Wegen. Jedoch leitet sich aus der 16. BImSchV kein rechtlicher Anspruch auf nachträgliche Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ab, wenn der Verkehrslärm infolge gestiegenen Verkehrsaufkommens zugenommen hat.

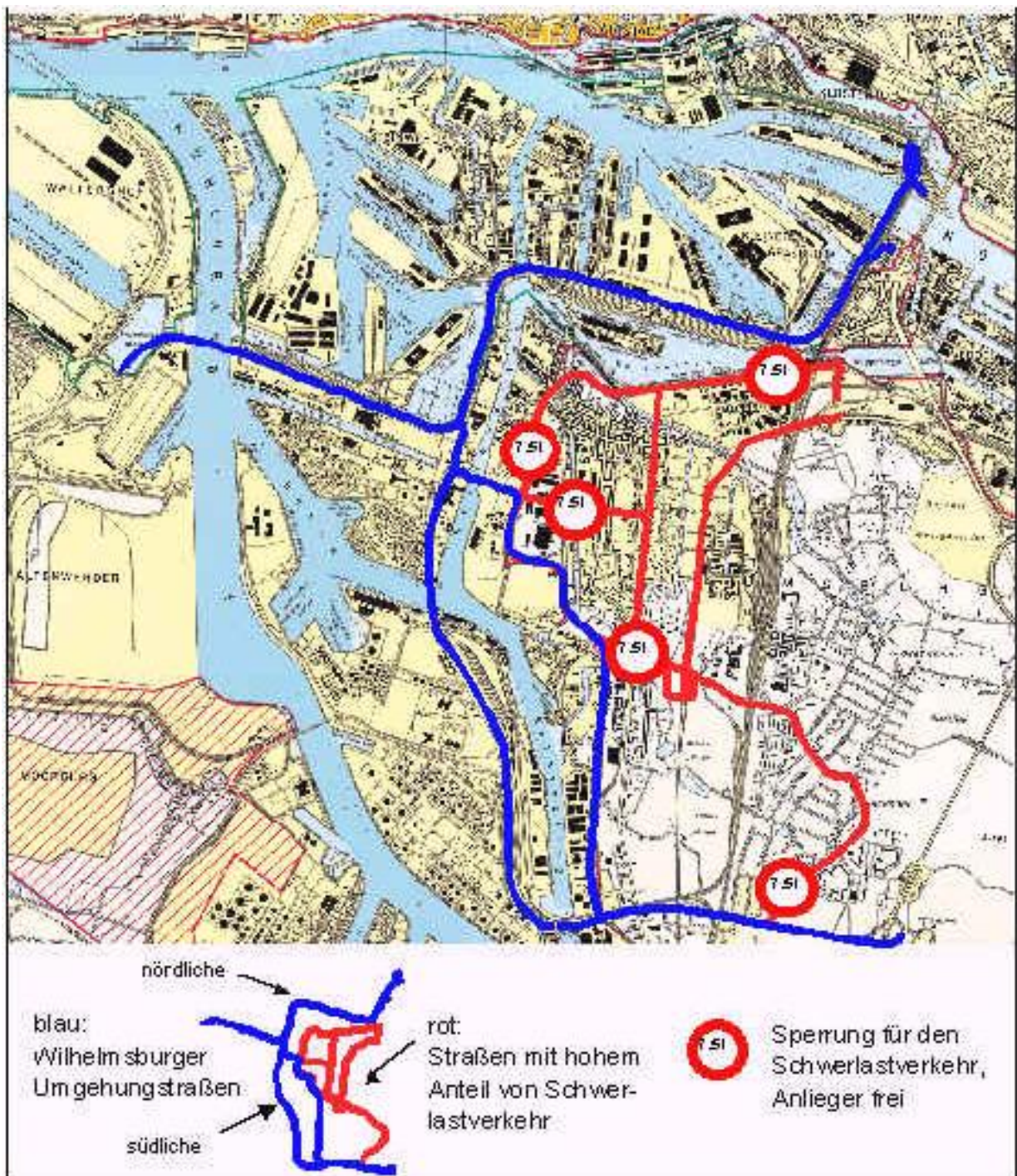


Abb. 6: Schwerlastverkehr in Wohngebieten und Umgehungen um Wilhelmsburg

3.3 Hafenquerspange ohne Trennwirkung

Wenn die Stadt trotz der aufgezeigten Möglichkeiten auch keine Verkehrsberuhigung durchführt, würde eine Hafenquerspange benötigt, damit die Wohnstandorte Wilhelmsburg und Veddel nicht vom Verkehr, insbesondere dem Lkw überrollt werden. Allein eine möglichst günstige Autobahn von der A7 zur A1 zu bauen, ist jedoch nicht ausreichend, um Wilhelmsburg als Wohnstandort zu erhalten. Das Sinken der Wohnumfeldqualität und die isolierende Wirkung der Hafenquerspange würde dazu führen, dass Wilhelmsburg weiterhin in seiner Problematik gefangen bliebe. Die Möglichkeit für einen Brückenschlag nach Norden, die sich gerade erst eröffnet hat, würde verbaut, und Wilhelmsburgs Entwicklung zum Ghetto schritte weiter voran.

Denn diese Stadtautobahn, Hafenquerspange, würde den Kleinen Grasbrook nachhaltig verlärmern und dadurch dort mögliche Entwicklungen verhindern. Wenn die Autobahn vorsorglichen Lärmschutz erhalten würde²⁰, wären hochwertige Entwicklungen im Herzen Hamburgs, auch Wohnungsbau theoretisch zwar denkbar.

Jedoch wird das Stadtgebiet, südlicher Teil des Kleinen Grasbrook und Spreehafen von dem Bauwerk als solches, einer aufgeständerten Betonkonstruktion über den an sich attraktiven Wasserflächen so stark entwertet, dass es als Stadtentwicklungsgebiet ausscheidet. Durch die Lärmschutzmaßnahmen, die damit einhergehende Einschränkung der Sichtachsen würde dieser Effekt erheblich verstärkt²¹.

Der brachliegende Korridor entlang der Autobahn hätte eine so starke Trennwirkung, dass Wilhelmsburg an den verbleibenden Entwicklungen im Herzen Hamburgs nicht teilhaben könnte und in seiner Isolation gefangen bliebe.

Deshalb kann nur eine Variante ohne trennende Wirkung akzeptiert werden, bei der die Attraktivität der untergenutzten Hafengebiete auch am Nordufer von Wilhelmsburg erhalten bleibt, also eine getunnelte Variante, die keinerlei Zuschüttung von Hafenbecken erfordert. Nur eine solche Tunnellösung würde gewährleisten, dass Wilhelmsburg an der Entwicklung im Herzen der Stadt teilhaben kann, also daß der für die Wilhelmsburger Entwicklung dringend erforderliche Brückenschlag nach Hamburg möglich wird.

4. Wilhelmsburg am Scheideweg

Die in der Vision (2.1) beschriebene Entwicklung geht aus von der Neubewertung der untergenutzten Hafengebiete östlich des Reiherstiegs sowie der Elbinseln Wilhelmsburg und Veddel als dem zukünftigen Gebiet für Stadtentwicklung im Herzen Hamburgs. Mit der Olympia- und IGA-Planung hat dieser Prozeß bereits begonnen. Allerdings befinden sich im Berührungspunkt zwischen Olympia und IGA drei Elemente, die entweder trennend oder verbindend wirken können, je nachdem wie sie gestaltet werden. Der Spreehafen, der Veddeler Damm und dazwischen die Gleisanlagen des Haupthafenbahnhofs HH-Süd. Die Sichtweise der Planenden ist dabei entscheidend.

4.1 Die Sichtweise der Planenden

Wenn die Stadtentwicklung im Herzen Hamburgs allein als Ausdehnung der Hafencity angesehen wird, besteht die Gefahr, dass die zukünftige Gestaltung der Räume um so unklarer wird, je weiter südlich sie liegen. Dann würde die Entwicklung wahrscheinlich am Veddeler Damm enden, weil die Gestaltung des Spreehafens außerhalb des Fokus läge, dafür keine konkreten Pläne entwickelt würden und auch das Entwicklungspotential Wilhelmsburgs zu gering eingeschätzt würde. Da Wilhelmsburg an der Stadtentwicklung nicht beteiligt wäre, würde es in seiner Problematik gefangen bleiben.

Wenn aber die Wilhelmsburger Probleme weiterhin nicht ernst genommen würden, wäre seine Entwicklung zum "Ghetto" absehbar. Es bestehen erstaunliche Ähnlichkeiten zu amerikanischen Großstädten, beispielsweise Chicago. Da werden Ghettos, die zwischen wohlhabender Innenstadt und wohlhabenden Außenbezirken liegen, mit Autobahnen überbrückt, damit die Weißen die Bezirke der Schwarzen bequem und ungefährdet durchqueren können. In Wilhelmsburg sind die Autobahnen von Norden nach Süden schon da. Von Westen nach Osten soll sie kommen?

²⁰ Der Kleine Grasbrook oder der Spreehafen könnte beispielsweise im Flächennutzungsplan rechtzeitig als Stadtentwicklungsgebiet, Wohngebiet ausgewiesen werden.

²¹ Eine aufgeständerte Autobahn ließe sich noch nicht einmal mehr abdecken, so wie es derzeit für die A7 untersucht wird.

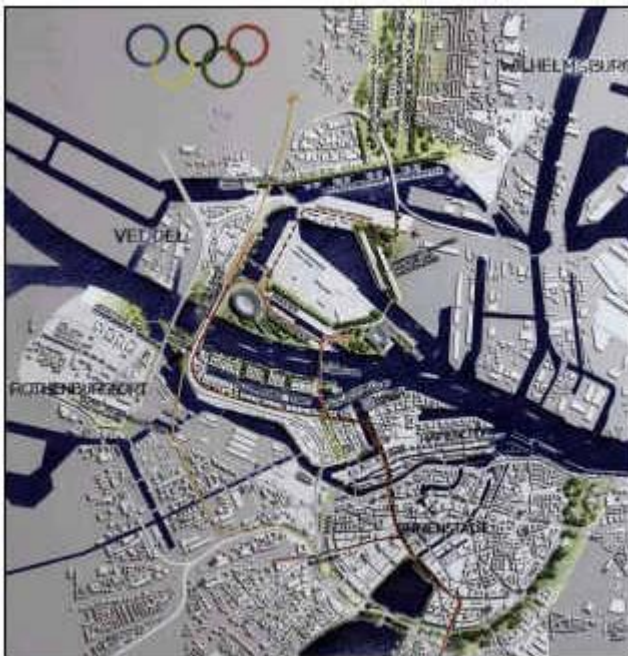
4.2 Unterbrechen der Abwärtsspirale

Wenn Wilhelmsburg dagegen an der zukünftigen Stadtentwicklung beteiligt würde, könnte es aus seiner isolierten Lage heraustreten und stadtgeografisch mit der HafenCity, dem kleinen Grasbrook und der Veddel zusammenwachsen. Dies bietet die Möglichkeit, einen nachhaltigen Wandel in der Bevölkerungsstruktur zu bewirken. Große Wohngebiete könnten erschlossen werden.

Eine solche Entwicklung könnte u.a. den großen PendlerInnenströmen aus dem Hamburger Umland entgegenwirken.

Die Entwicklungen im Herzen Hamburgs dürfen also nicht allein von der HafenCity ausgehen, sondern sie müssen ebenso in Wilhelmsburg beginnen. Wilhelmsburg sollte dabei eigenes Profil gewinnen und der Berührungspunkt zwischen IGA und Olympia mit hoher Achtsamkeit gestaltet werden. Die zukünftige Gestaltung des Spreehafens als Wohnboothafen und die Entlastung der Harburger Chaussee vom Schwerlastverkehr spielen dabei eine zentrale Rolle, ebenso wie die Ausführung der nördlichen Umgehungsstraße.

5. Ansätze zu einer Entwicklung in Richtung Vision



- Hamburgs Rückkehr an die Elbe und die Bewerbung für die IGA macht Wilhelmsburgs Potential für die Stadtentwicklung deutlich: die grüne Insel im Fluß.
- Die Bewerbung für Olympia zeigt, daß die Hafenwirtschaft bereit ist, Flächen mit starker Trennwirkung zwischen der Innenstadt und Wilhelmsburg aufzugeben.

Abb. 7: Ehemalige Hafenflächen als Standort für Olympia

- Durch den nun verbindenden Charakter dieser Flächen eröffnen sich bisher undenkbbare Entwicklungspotentiale. Die bisher isolierten Stadtteile Wilhelmsburg und die Veddel rücken in die nächste Nähe der Hamburger Innenstadt und die alten Hafenstrukturen östlich des Reiherstiegs werden so wertvoll wie die Alster. Der Spreehafen hat in diesem Zusammenhang als Wohnboothafen zentrale Bedeutung. Im Herzen Hamburgs entstehen Flächenpotentiale mit einzigartigen Strukturen, wie sie keiner anderen Stadt zur Verfügung stehen. Damit entstehen **neue Chancen**. Der Trend zur Zersiedelung des Hamburger Großraumes kann durch die jetzt möglich gewordene Entwicklung der Hamburger Mitte gebremst werden. Auch die drohende Ghettoisierung von Wilhelmsburg und der Veddel kann aufgehalten werden.
- Die Verkehrsproblematik wird durch eine gemeinsame Ablehnung vieler Wilhelmsburger Gruppierungen gegen die Hafenquersperre in ihrem aktuellen Planungsstand thematisiert (siehe gemeinsamen Brief in 9.7 auf S. 77).

6. Notwendige Entscheidungen zur Umsetzung unserer Vorschläge

6.1 Politische Grundsatzentscheidungen

- Die Entwicklung des Herzens von Hamburg muß gewollt werden. Hamburg braucht Mut zur Vision: „Hamburgs Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert“, Mut, an andere Lösungen zu denken.
- Verkehrswende: für das Verkehrsproblem müssen neue Lösungen gefunden werden. Die aus der Vision (2.1) abgeleiteten und unter Punkt 2.2 beschriebenen Maßnahmen erfordern vermutlich nicht so hohe Investitionen, wie der Bau der Hafenquerspange. Eine zweite Köhlbrandbrücke ist nicht nötig. Der wesentliche Vorteil unserer Vorschläge ist jedoch, daß sie die Entwicklungen im Herzen Hamburgs nicht behindern oder gar gefährden. Es käme doch niemand auf die Idee, eine Autobahn in aufgeständerter Bauweise über die Außenalster zu bauen, obwohl die ost-west-gerichteten Straßenverkehre dadurch sicherlich wirkungsvoll beschleunigt werden könnten.

6.2 Vermutete Hindernisse bei der Umsetzung unserer Vorschläge

Alte Denkgewohnheiten: die Hafengebiete galten bisher als unantastbar, Wilhelmsburg als Arbeiterstadtteil mit niedrigem Bildungsniveau.

- Die Tatsache, daß es für innovative Lösungen kaum Vorbilder gibt. Es gibt zwar viele Städte mit Stadtautobahnen, die heute unter ihnen leiden wie beispielsweise Marburg. Aber es gibt kaum welche, die versucht haben, ihre Verkehrsprobleme ohne Autobahnen zu lösen.
- Die Hoffnung auf die Finanzierung der Hafenquerspange durch den Bund hat bewirkt, dass mögliche Alternativen zur Autobahnverbindung nicht einmal untersucht wurden. Die Hafenquerspange wird als dringend erforderlicher überregionaler Verkehrsweg eingestuft und kann deshalb nur 2 Anschlussstellen zum innerörtlichen Straßennetz erhalten. Denn sonst wäre der Bund nicht mehr verantwortlich für ihre Finanzierung²².



Abb. 8: Anschlußstellen der Hafenquerspange, Grafik: Adamietz, Andresen

²² Bemerkungen des Bundesrechnungshofes 2001 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung, 36.2., Jahresbericht, Oktober 2001

In Wirklichkeit ist das Verkehrsproblem, das die Hafenquerspanne lösen soll, aber ein lokales Problem, nämlich die Entlastung der Innenstadt und die Versorgung Hamburgs und des Hamburger Umlandes mit Gütern aus dem Hafen²³.

7. Projekte, die umgehend auf den Weg gebracht werden können

- Umgestaltung des Spreehafens zum Hausboothafen (s. 2.2.1)
- Einmal im Jahr ein autofreies Wochenende (eventuell verknüpft mit Spreehafenfest, Fahrradtouren, Skaterrennen, etc.)
- Ausbau der Velorouten (s. 2.2.14)
- Erhöhung der Taktrate für die S3 / S31 (s. 2.2.9)
- Zeitliche Beschränkungen für die Mitnahme von Fahrrädern aufheben
- Einrichtung großtüriger, komfortabler Fahrradstellplätze bewirken (s. 2.2.12)
- Fußwege von Hindernissen freihalten (s. 2.2.15)
- Verkehrsberuhigung der Harburger Chaussee (s. 2.2.4)
- Anteil des Container-Leerverkehrs ermitteln
- Verkehrszählung in Wilhelmsburg (mit Ziel- und Quellverkehr) um die Wirkung des eingeführten Verkehrsführungskonzepts zu erfassen (letzter Stand: 1996)
 - Daraus abzuleiten: der Ausbau von Lkw-Durchfahrtsverboten
- Erstellung eines integrativen Masterplanes für die Elbinselregion, der die Verkehrsbelange berücksichtigt
- 2 Umgehungsrouten, nördlich und südlich, auf bereits vorhandenen Straßenverbindungen optimieren (s. 2.2.3)
 - Einbeziehen der Veddel sowie von Ortsausschuß und Beirat Wilhelmsburg
- Straßenverbindung Schmidts Breite - Pollhornweg vervollständigen
- direkten Anschluß vom Pollhornweg an die Kornweide schaffen
- Zügiger Bau und zügige Inbetriebnahme der Port-Feeder-Barge (s. 2.2.6)
- Verlegung / Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstrasse (s. 2.2.2)

²³ Dazu einige Zahlen: Nur 4% des Straßenverkehrs in Hamburg sind reiner Durchgangsverkehr. Die anderen Verkehre haben entweder ihr Ziel oder ihre Quelle in Hamburg (Artikel von Kutter 9.5).

Bundesweit werden ca. 75% der per Bahn transportierten Container über 250 km weit befördert. Der Güterfernverkehr wird nach Aussagen der Experten gerade im Hamburger Hafen vorbildlich über die Schiene abgewickelt. Da die Bahn auf Kurzstrecken, unterhalb von 150 km, nicht wirtschaftlich arbeitet, bleibt für die Versorgung Hamburgs und seines Umlandes nur der Lkw. Der Anteil der für diesen Bereich bestimmten Güter beträgt im Hamburger Hafen 30%

Alle im Hamburger Hafen umgeschlagenen Güter verteilen sich wie folgt auf die Verkehrsträger: 30% Transport per Schiene, 20% per Schiff und 50% per Lkw. Prognosen sagen für bisheriges Verkehrskonzept steigenden Lkw-Anteil voraus. Zahlenangaben: DB Cargo (9.6); dass der Hamburger Hafen ein sogenannter Loko-Hafen (Lokalhafen, 30% der Güter bleiben dort) ist, wurde nicht im Protokoll vermerkt.

Im Containerumschlag verteilen sich die Güter wie folgt: Schiene 15-20%, Straße > 50%, Rest Schiffsfeederverkehr; Angaben von Strom- und Hafenbau (9.3)

- Forschungsprojekt „Strategien für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik am Beispiel Hamburgs – Konzepte für die Lösung des Konfliktes *Urbanität und Mobilität* im Zentrum der Stadt – Effektivierung des Transports auf der Schiene in Deutschlands größtem Güterumschlagsplatz“ initiieren¹⁷ (s. 2.2.16)
- Realisierbarkeit anderer intelligenter Alternativen für den Gütertransport prüfen: Tunnellösungen, Gütertransport im „Huckepackverfahren“ wie in der Schweiz, Einsatz der Magnetschwebetechnik für den Gütertransport, „Transportsystem Güter-Rohrpost“ und dessen Verknüpfung mit der Bahn (s. 2.2.17)
- Bis zur Realisierung der Alternativen: Einrichten eines Gütershuttles auf den Gleisen der Bahn und der Hafenbahn zwischen dem Hafen (Container Terminals, GVZ) und dem Güterverteilzentrum (GVZ) in Billwerder-Moorfleet, um den Warenverkehr in den östlichen Raum zu sichern. (siehe 2.2.5)
- Wohnprojekt „Autofreies Wohnen in Wilhelmsburg“ einleiten (siehe z.B. Wohnen ohne Auto am Osterbekkanal, 111 Wohnungen mit 250 BewohnerInnen)

8. Zusammenfassung der Vision und ihre Realisierung

Die untergenutzten Hafengebiete östlich des Reiherstiegs mit den Elbinseln Wilhelmsburg und Veddel werden als verbindendes Stadtgebiet mit eigenem Charakter und vielen einzigartigen und attraktiven Freiflächen erkannt. Die möglichen Entwicklungen im Herzen Hamburgs sollen nicht durch den Bau einer Stadtautobahn (Hafenquerspange) oder durch andere Straßenverbindungen mit starker Trennwirkung behindert oder gar gefährdet werden. Um gleichzeitig der **Hafenwirtschaft leistungsfähige Transportwege** nach Osten zu sichern, soll der Güterverkehr über straßenunabhängige Verkehrswege abgewickelt werden. Schienentransport und Güterlogistik werden optimiert und die Realisierbarkeit anderer intelligenter Alternativen geprüft. Hamburg leitet damit die **Verkehrswende** ein.

Um die zentralen Wohnstandorte zu schützen, wird der verbleibende Straßenverkehr gebündelt, ohne den motorisierten Individualverkehr einseitig zu fördern. Dafür werden zwei **bereits vorhandene Umgehungsrouten** (siehe 2.2.3) optimiert, d.h. Hindernisse wie fehlende Straßenverbindungen (Schmidts Breite) beseitigt und für Wohnverträglichkeit gesorgt. In Wilhelmsburg werden einige Straßen für den Schwerlastverkehr gesperrt.

Gleichzeitig wird die Leistungsfähigkeit des im Berufsverkehr ohnehin schon voll ausgelasteten **ÖPNV** gesteigert. Zusätzliche **Fährverbindungen und Radwege** sorgen für kurze und schnelle Verbindungen zwischen den Ufern im Stromspaltungsgebiet der Elbe und entlasten damit die Nahverkehrszüge aus dem Süderelberaum.

Die **Lärmbelastung** im Zentrum der Insel wird durch die Umgestaltung der Wilhelmsburger Reichsstraße gesenkt. Durch die Maßnahmen zum Schutz der zentralen Wohnstandorte wandern die **Speditionsbetriebe** tendenziell in die Umgebung der Güterverteilzentren ab. Die freiwerdenden Flächen erfahren wegen ihrer ruhigen und zentralen Lage eine große **Wertsteigerung**. **IGA und Olympia** verstärken diesen Trend. Flächenverbrauchende Containerlager werden durch rentablere und attraktivere Nutzungen abgelöst, der Wirtschaftszweig der Containerbereitstellung optimiert und die Straßen im Hafenbereich entlastet.

Wilhelmsburg entwickelt sich zu einem beliebten und zukunftsweisenden Stadtteil im Herzen Hamburgs. Die Entwicklung der untergenutzten Hafengebiete und der Elbinseln als Lebensraum für Wohnen, Arbeit und Freizeit am Wasser kann den Trend zur Zersiedelung des Hamburger Großraumes wirkungsvoll abbremsen.

9. Anhang

9.1 Die Wiege der Güterrohrpost

– Fortsetzung der Vision: Ein Rückblick aus dem Jahr 2010 –

Um den Bau der Hafenquerspange abzuwenden, der einer langfristigen Stadtentwicklung in Richtung Süden hinderlich ist, muß die Köhlbrandbrücke vom Container-Verkehr entlastet werden. Um sich diesem Ziel langsam zu nähern, wurde Anfang 2002 beschlossen, den Verkehr zwischen den Containerterminals weitgehend auf dem Wasserweg durchzuführen. Alle Container-Lager östlich des Köhlbrand ohne entsprechende Kaianlagen wurden in der Folgezeit aufgelöst.

In Billbrook am Ende des Moorfleeter Kanals entstand 2003 (auf einer 2001 zugeschütteten Fläche) eine Umschlagstation für Container. Der Transport zwischen dem westlichen Hafen und dem Anleger am Moorfleeter Kanal wurde mit flachen Schubleichtern durchgeführt, die in der Lage waren die Norder-Elbbrücken, das Sperrwerk Billwerder Bucht und die Andreas-Meyer-Brücke zu unterfahren.



Abb. 9: AGV, Baujahr 2001: Das "CTA" am Fahrzeug steht für "Container Terminal Altenwerder".

Am Moorfleeter Kanal werden die Container von den Schuten direkt auf AGVs (automatic guided vehicles) abgesetzt. Dann fahren die AGVs auf einer abgeäugten Trasse sowohl den nahen DB-Bhf. Billwerder-Moorfleet, als auch das ca. 3 km entfernte Gewerbegebiet mit vielen Expeditionen an. Die AGVs queren die A1 auf der vorhandenen Brücke der DB.

Um dem steigenden Verkehr und dem Verlangen der Hafenwirtschaft nach höheren Transportgeschwindigkeiten und niedrigeren Umschlagkosten Rechnung zu tragen, wurde ab 2007 mit dem Bau einer 10 km langen Tunnel-Strecke von Altenwerder nach Billwerder-Moorfleet begonnen (der ggf. um weitere 10 km nach Maschen verlängert werden kann).

Voraussetzung dafür war, daß es gelungen war, die Höhe der AGVs von 1,80 m auf 70 cm zu reduzieren, den Antrieb der Fahrzeuge rein elektrisch zu bewerkstelligen und die Geschwindigkeit der AGVs von 21 km/h auf 36 km/h anzuheben. Erleichtert wurde die Entscheidung für eine großzügige Tunnelösung dadurch, daß sich der Trend fallender Preise für Tunnelbauten weiter fortgesetzt hatte.

9.1.1 EURO-Paletten-Rohrpost

Parallel zur Entwicklung des Containerverkehrs beobachtete man in Hamburg mit wachsender Aufmerksamkeit die Baufortschritte einer Euro-Paletten-Rohrpost in Holland seit dem Frühjahr 2001 und die Anstrengungen der Verkehrsplaner im Ruhrgebiet.

Nach der Bürgerschaftswahl 2005, deren Ausgang wesentlich durch die Verkehrspolitik bestimmt war, entwickelte sich Hamburg sehr rasch zu einem Schwerpunkt der Rohrpost-Forschung.

2006 gelang einem Team an der FH City-Nord ein entscheidender Durchbruch, als die nötige Vorschubkraft für den Vortriebsschild erstmalig nicht mit einer Ölhydraulik am Startschacht erzeugt wurde, sondern direkt „vor Ort“ mit dem gleichen Beton, der nach seiner Aushärtung (in einer wandernden Verschalung) die spätere Tunnelwand bildet. Dadurch entfiel künftig der umständliche Transport vorgefertigter Betonringe auf der Straße.



Abb. 10: Niederländische Güterrohrpost-Fahrzeuge.

Sie sind so konstruiert, daß sie quer(!) in Eisenbahnwaggons hineinpassen. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit der vollautomatischen Verladung auf Eisenbahnzügen in Rekordzeit.

Zum Jahresbeginn 2007 wurde der Probebetrieb für die "Eisenbahnquerverladung der EURO-Paletten-Rohrpost" auf dem Gelände der Hafenbahn mit Hilfe niederländischer Fachleute aufgenommen. Im Frühjahr folgte der Bau der ersten Rohrpoststrecke vom Haupt-Hafenbahnhof-Süd zum Olympia-Zentrum und durch die Hafen-City zur Innenstadt. 2008 folgte die Verlängerung dieser Linie über die Messehallen zum Bhf. Altona und zum Paketpostamt Kaltenkircher Platz.

Mit Beginn des Jahres 2009 nahmen die ersten drei Verladestationen im S-Bahn-Netz in Wedel, Kaltenkirchen und Aumühle ihren Betrieb auf, ihnen folgten zum Jahresende Barmstedt, Bergedorf, Ahrensburg und der S-Bahnhof Flughafen.

Zum 31.12. 2009 waren bereits 7 Kaufhäuser, 3 Einkaufszentren, 17 Großbetriebe, 9 Gewerbegebiete und 16 Speditionen direkt an die Paletten-Rohrpost angeschlossen, dazu die Müllschlucker von 24.000 Haushalten und 1 Müllverbrennungsanlage. Fünf Brände mußten durch Fluten des Tunnels mit CO₂ gelöscht werden. Im Bereich des Fahrzeugbaus waren 2.000 neue Arbeitsplätze entstanden. Durch Aufzüge und Induktionsschleifen in den Fußböden konnten die Rohrpostfahrzeuge im Batteriebetrieb jeden angeschlossenen Arbeitsplatz „just in time“ anfahren, im Gegensatz zum LKW auch sonntags.

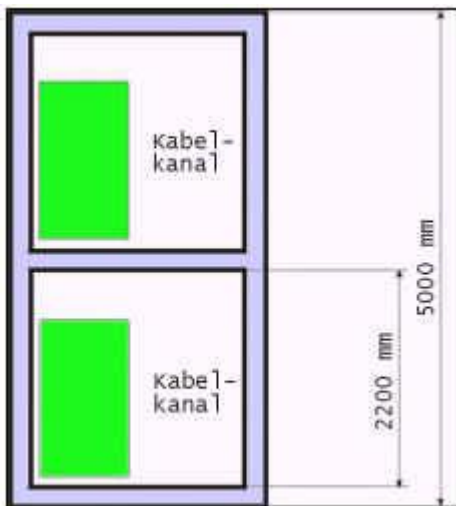


Abb. 11: Skizze Euro-Paletten-Rohrpost

Der Bau einer 2. Strecke von Neuland-Beton (beim Gewerbegebiet Großmoorbogen) ab 2009 geschah mit Blick auf die IGA 2013 und die Baustoffe, die für den Bau des Olympia-Stadions und der Rohrpost benötigt wurden. Der Bau der Strecke erfolgte zunächst in kostengünstiger Schlitzbauweise, querte die Süderelbe im Schildvortriebsverfahren und wurde entlang der S-Bahn-Gleise in Wilhelmsburg oberirdisch ausgeführt, um den Wohngebieten östlich der Bahn als Lärmschutz zu dienen. **Die Rohrpoststrecke dient mancherorts zugleich auch als kommunale Kabeltrasse für Wasser-, Strom-, und Telefonleitungen.**

Anläßlich eines Empfangs für das IOC im Frühjahr 2010 erläuterte der Bürgermeister der Freien und Hansestadt seinen Gästen das Motto von den „ökologischsten Spiele der Neuzeit“ und bezeichnete Wilhelmsburg als „die Wiege der Güterrohrpost“.

In den folgenden Kapiteln werden die Informationsbeiträge der AG 2 zusammengefaßt.

9.2 Lkw-Führungskonzept in Wilhelmsburg

Referent: Hr. Lemcke, Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg, AG Verkehr

Datum: 31.05.01

Zur Vermeidung überflüssiger Speditionsverkehre durch mangelnde Ortskenntnisse wurde in der AG Verkehr des Beirats ein Lkw-Führungskonzept für den Stadtteil Wilhelmsburg entwickelt. Mittels spezieller Ausschilderungen an den Einfallstrassen soll den FahrerInnen das Auffinden ihrer Ziele erleichtert werden. Um die Wirksamkeit des Konzeptes zu erhöhen wurde den Speditionsbetrieben Informationsmaterial über das Lkw-Führungskonzept geschickt.

Nach Ansicht des Beirats tragen die in Wilhelmsburg ansässigen Betriebe im erheblichen Maße zu dem Verkehrsaufkommen in Wilhelmsburg bei²⁴. Die Lenkung dieser Verkehre auf die Hauptverkehrsachsen könne daher zu eine Entlastung der Wohngebiete führen. Die Ausschilderung und die Hauptverkehrsachsen zu den verschiedenen Gewerbegebieten²⁵ sind in Abb. 12, Lkw-Führungskonzept, auf S. 63 dargestellt.

Aus Sicht des Beirats spricht für den Bau der Hafenquerspange, dass diese Gewerbe- und Industriegebiete besser an die Hauptverkehrsstraßen angebunden werden könnten. Mit Einrichten der Hafenquerspange entstünde um Wilhelmsburg ein geschlossener Ring, über den der Fernverkehr geleitet werden könnte, um die inneren Quartiere zu entlasten.

Der Beirat habe die Nordtrasse der Baubehörde jedoch abgelehnt, weil nicht genügend Anschlussstellen vorgesehen sind, und auf Grund ungünstiger Wahl der Streckenführung.

Ergänzende Bemerkung der AG:

Das Statistische Landesamt hat die letzten umfangreichen Verkehrserhebungen in Wilhelmsburg 1996 vorgenommen. Das Lkw-Führungskonzept wurde 1999 eingeführt. Eine neuerliche Verkehrserhebung (mit Ziel und Quellverkehren) würde daher wichtige Daten zur Wirksamkeit und Verbesserung dieses Konzeptes liefern.



²⁴ Zahlen zum Lkw-Verkehr laut Herrn Lemcke vom Beirat: Allein bei Hellmann (Industriestraße) fahren tägl. etwa 1000 Lkw ab. Hinzu kommen weitere Speditionen mit geringerem Verkehrsaufkommen.

²⁵ Schwerpunkte der Wilhelmsburger Wirtschaft seien die Gewerbegebiete Rubbertstraße, Stenzelring und Industriestraße.

Abb. 12 Lkw-Führungskonzept. Beirat für Stadtteilentwicklung

9.3 Ausbau- und Umstrukturierungsmaßnahmen im Hafen

Referent: Hr. S. Bartke, Strom- und Hafenbau, Wirtschaftsbörde HH

Datum: 28.06.01

Neben der Hafenerweiterung Altenwerder werden verschiedene Ausbau- und Umstrukturierungsmaßnahmen im Hafen durchgeführt („Hafenerweiterung nach innen“). Diese gehen aufgrund veränderter Anforderungen an Lagerung und Distribution von Gütern (zunehmend Container) mit der Zuschüttung von Hafenbecken einher, die hafenwirtschaftlich nicht mehr wertschöpfungsintensiv genutzt werden können.

Dazu zählen die Erweiterung von **Eurogate**, die Umstrukturierung von **Vulkanhafen**, **Kohlenschiffhafen**, sowie Umstrukturierung des Areals **Südwest- und Indiahafen**.

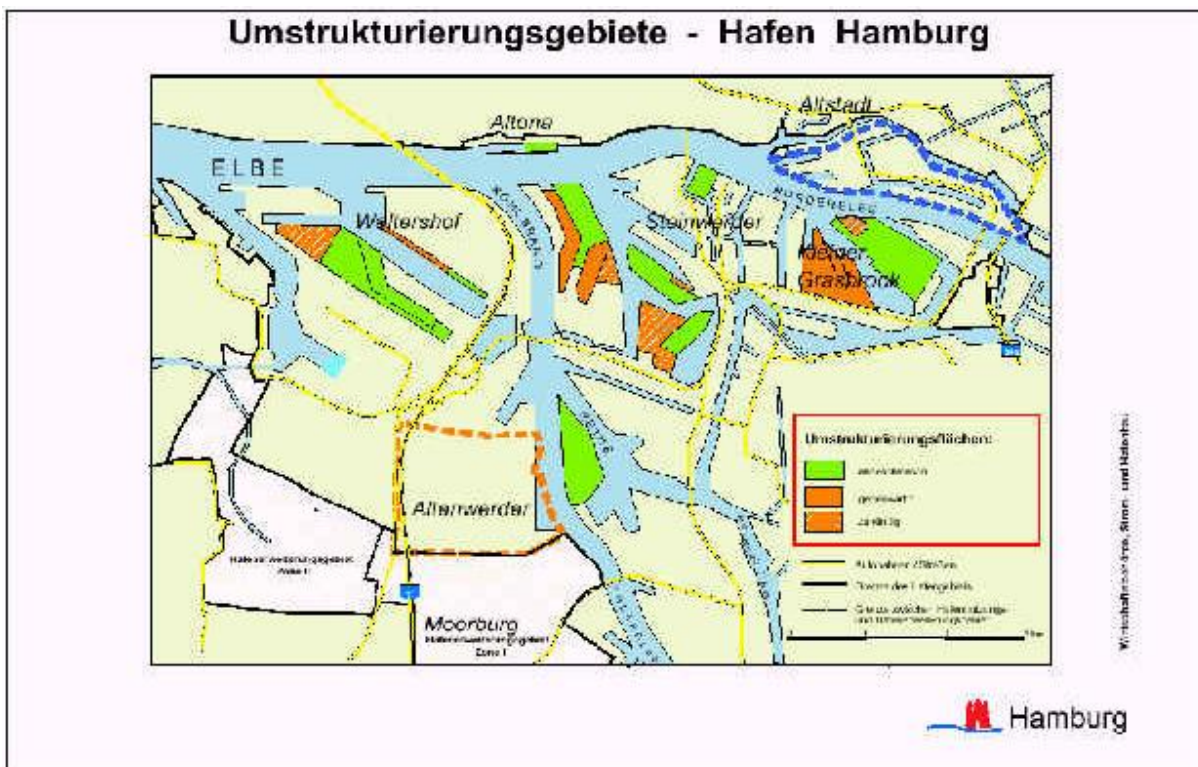


Abb. 12: Umstrukturierungsgebiete im Hamburger Hafen, Amt für Strom- und Hafenbau

In **Altenwerder** entsteht an der Wasserseite ein Containerterminal mit 4 Großschiffs-liegeplätzen, während im rückwärtigen Bereich ein **Güterverkehrszentrum (GVZ)** errichtet werden soll. Ziel sei es, durch die räumliche Nähe der beiden Einrichtungen Synergien zu erzeugen und überflüssige Verkehre zu vermeiden. Ende des Jahres 2001 soll in Altenwerder der Probetrieb des Containerterminals aufgenommen werden. Ab dem 2. Quartal 2002 soll dann der wirtschaftliche Betrieb beginnen.

Am **Griesenwerder Hafen** werden im Zuge der Kapazitätserweiterung für den Container-terminal Eurogate neue Liegeplätze errichtet und ein Hafenbecken zugeschüttet.

Für eine Erweiterung des Containerterminals **Tollerort** sowie für die Ansiedlung von logistischen Dienstleistungen werden die flächenseitigen Voraussetzungen durch die Zuschüttung von **Kohlenschiffhafen** und **Vulkanhafen** geschaffen. Mit der Verfüllung des Vulkanhafens entstehe zudem eine direkte räumliche Verbindung zwischen dem Containerterminal und dem benachbarten Lager- und Distributionsterminal. Es bestehe die planerische Möglichkeit, die vorhandene Kaimauer des Containerterminals zukünftig um einen weiteren Liegeplatz zu verlängern. Der Vulkanhafen werde derzeit zugeschüttet. Die Arbeiten sollen in 2002 abgeschlossen sein.

Die Struktur der Flächen am **Südwest-Indiahafen** stamme vom Beginn des 20. Jahrhunderts und werde den heutigen Ansprüchen an Hafenflächen nicht mehr gerecht. Daher erfolge eine Umwandlung und Umstrukturierung mit dem Ziel, zusammenhängende und ausreichend große Ansiedlungsflächen für moderne Logistikdienstleistungen zu schaffen. Nachdem in der 1. Stufe (Afrikastraße) bereits zahlreiche Ansiedlungen realisiert worden seien, erfolge nun die Erschließung weiterer Flächen in der östlichen Hälfte des Areals. Das Areal verfüge über einen Gleisanschluss sowie über einen straßenseitigen Anschluss an den **Veddeler Damm**, die „Haupthafenroute“.

Um die Entwicklung der Hafencity zu ermöglichen, werden die **Grenzen des Freihafens** im Bereich der Hafencity **zurückverlegt**. Auf dem Areal am Südwest-/Indiahafen solle ein **neues zentrales Zollamt** entstehen, das die in der Hafencity zukünftig entfallenden Zollabfertigungskapazitäten ersetze.

Erhaltenswerte Schuppen im Bereich der ehemaligen Kaizunge Australiastraße (Schuppen 50 – 52) sollen aus Denkmalschutzgründen bestehen bleiben.

Bezüglich der **Unterhaltung von Hafenbecken und seeschifftiefer Bereiche** gebe es bei Strom- und Hafenbau unterschiedliche Prioritäten. Im **Reiherstieg** solle weiterhin bedarfsgerecht eine ausreichende Wassertiefe erhalten bleiben, um den Schiffsverkehr auch in Zukunft zu ermöglichen. Aufgrund der begrenzten Unterbringungskapazitäten für Baggergut sei es nicht möglich, die Soltiefe in allen Hafenbecken durch regelmäßiges Ausbaggern aufrechtzuerhalten. Der **Spreehafen** sei in der Baggerpriorität nachrangig eingestuft, eine Baggerung in diesem Bereich sei auf absehbare Zeit nicht realistisch.

Für die **Müggendorfer Durchfahrt**, das Veddeler Wasserkreuz, gebe es Überlegungen, die Durchfahrten zuzuschütten, da in den nächsten Jahren die dort in der Zuständigkeit Strom- und Hafenbaus befindlichen Brücken (besonders Eisenbahnbrücken) mit sehr hohem finanziellen Aufwand erneuert werden müssten. Die Zuschüttung und die Schaffung landfester Verkehrsverbindungen sei eine wesentlich kostengünstigere Lösung. Die Maßnahme werde derzeit planerisch geprüft, abschließende Entscheidungen seien dazu jedoch noch nicht gefallen.

Der „**modal split**“ im **Containerverkehr** liege derzeit in der Größenordnung von knapp **15-20% Bahn, mehr als 50% Lkw** und **Feederverkehr** per Schiff. Die zukünftige Entwicklung könne in Abhängigkeit von der Kundenstruktur der Containerterminals (und damit der Hinterlandbeziehungen) und der Marktlage (Kosten für den Transport der Güter) variieren und sei dementsprechend nicht genau vorhersagbar.

Auf die Frage, warum es in Wilhelmsburg am Reiherstieg Containerstellflächen gebe, sagte Herr Bartke, dass die Reparatur von Containern eine wichtige und notwendige Dienstleistung für einen Containerumschlagshafen darstelle. Dafür würden Flächen im Hafen benötigt. Herr Bartke ergänzte, dass die entsprechenden Flächen am Reiherstieg heute von einem Betrieb genutzt würden, der vor Jahren auch außerhalb des Hafens in Wilhelmsburg über Betriebsflächen verfügte. Mit der Verlagerung dieser Nutzungen in den Hafen würde der Ortsbereich um entsprechende LKW-Containertransporte entlastet, gleichzeitig die Arbeitsplätze aber im Umfeld Wilhelmsburg erhalten.

Ergänzende Bemerkung der AG:

In die Überlegungen zur Müggendorfer Durchfahrt sollten die Visionen der Zukunftskonferenz und die daraus folgenden Planungen einfließen, damit keine Tatsachen geschaffen werden, die den gewünschten Entwicklungen zuwiderlaufen (siehe 2.1.6, S 47).

9.4 Informationen zur Hafenquerspange (HQS)

Hr. V. Schmidt, Hr. K. Vajen, Baubehörde HH

Datum: alle Sitzungen + schriftlich beantwortete Fragen

9.4.1 Motivation für den Bau der HQS

Mit der HQS solle südlich der Hamburger Innenstadt eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A1 und A7 hergestellt werden, von der die notwendige Bündelungswirkung für den weiträumigen Verkehr ausgehe, der derzeit noch über die Stadtstrassen nördlich und südlich der Elbe abgewickelt werde.

Insbesondere solle der ost-west-gerichtete Lkw-Verkehr aus dem bestehenden Stadtstraßennetz von Hamburg abgezogen werden und im dazu geeigneten übergeordneten Netz gebündelt werden. Außerdem solle der Hafen bedarfsgerecht an das überregionale Bundesfernstraßennetz angebunden und die Erreichbarkeit der Hafenanlagen verbessert werden. Die HQS führe damit zu einer Reduzierung der Verkehrsüberlastung in Hamburger Stadtstraßen und sei eine wichtige Voraussetzung für die Gewährleistung des für die Lebensfähigkeit Hamburgs unverzichtbaren Güter- und Wirtschaftsverkehrs.

9.4.2 Dimensionierung der HQS und Verkehrsprognosen (für 2010)

Die vorliegenden Verkehrsprognosen erfordern den Ausbau der HQS als kreuzungsfreie Straße mit vier Fahrstreifen und baulicher Mitteltrennung (Mittelstreifen)²⁶. Dementsprechend sei die HQS im Bundesverkehrswegeplan und im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) der Europäischen Union vorgesehen.

Die Verkehrsprognosen basieren auf Berechnungsmodellen, in denen u.a. mit „Verkehrszellen“ und mit „Verkehrswiderständen“ gerechnet werde, um die zu erwartenden Verkehrsströme zu ermitteln²⁷. Die Grundlage für die Berechnungen der Verkehrsbelastungen bilde der Verkehrsentwicklungsplan (Bearbeitungsstand 1997)²⁸. In den Prognosen für das Jahr 2010 werde von keiner wesentlichen Änderung der Aufteilung der Fernverkehre Straße/Schiene ausgegangen.

In den Berechnungen seien die allgemein erwartete Entwicklung des Hafens, die Entwicklung Harburgs sowie die der Güterverkehrszentren in Altenwerder und Moorfleet berücksichtigt worden²⁹.

²⁶ Die HQS soll als Bundesautobahn gebaut werden.

²⁷ Es wurde berücksichtigt, dass die vorhandene Straßeninfrastruktur angesichts der prognostizierten Verkehrszunahme zunehmend an Kapazitätsgrenzen stößt; für die Aufnahmefähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems wurden dagegen keine Beschränkungen angenommen.

²⁸ Im Verkehrsentwicklungsplan VEP wurden 3 Szenarien (A, B und C) erarbeitet und ein Vergleichsszenario. Das Vergleichsszenario ist eine Trendprognose für 2010, die auf statistischen Daten aus dem Analysejahr 1990 fußt. Sie bildet den Ausgangspunkt für die Entwicklung der Szenarien.

Bei der Erstellung der Trendprognose wurde beim preis- und ordnungspolitischen Rahmen im wesentlichen der Zustand von 1990 zugrunde gelegt.

Bei der Infrastruktur wurde die Fertigstellung der 4. Elbtunnelröhre, die Umgehung Fuhlsbüttel, die Schnellbahnanbindung des Flughafens und der Ausbau der Schienenstrecke Hamburg-Büchen-Berlin angenommen.

Alle vier Szenarien sind Prognosen für 2010 und berücksichtigen die genannten künftigen Strukturen. Mit Hilfe der Szenarien sollten die Möglichkeiten zur Steuerung und Bewältigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung untersucht werden.

Die Szenarien unterscheiden sich durch die berücksichtigten Maßnahmenkombinationen, wobei das Vergleichsszenario keine Maßnahmen enthält. Es stellt den Vergleichsfall dar, mit dessen Hilfe die Wirksamkeit der Maßnahmen beurteilt werden kann, die in den Szenarien aufgenommen wurden.

Die Szenarien A und B sind Eckszenarien, um den Bereich der zukünftig möglichen Entwicklungen abzudecken. Szenario C liegt dazwischen und wird bewertet.

Mit dem Maßnahmenpaket in Szenario A wird eine Trendwende im Verkehr angestrebt, bei der der prognostizierte Anstieg des motorisierten Straßenverkehrs deutlich zugunsten des ÖPNV gedrosselt wird. Szenario B versucht, den vor allem im Straßenverkehr prognostizierten Zuwachs durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen aufzufangen. Szenario C liegt dazwischen und berücksichtigt die gewollten und für machbar gehaltenen Maßnahmen. Die Hafenquerspange ist Teil der Maßnahmen von Szenario C.

²⁹ Die Prognose für Altenwerder gehe beispielsweise von ca. 1.200 Lkw pro Tag und Richtung aus, die voraussichtlich zum großen Teil auf die A1 und A7 geleitet werden.

Ein Rückbau der innerstädtischen Straßen, die durch den Bau der HQS entlastet werden sollen, werde kaum realistisch sein, da diese derzeit teilweise erheblich überlastet seien und der Grad der voraussichtlich zu erreichenden Entlastung³⁰ einen Rückbau³¹ nicht rechtfertigen lasse.

Auf der Hafenquerspange werden nach den vorliegenden Modellrechnungen über 60.000 Kfz, davon ca. 15.000 Lkw, je Werktag erwartet.

Die HQS würde eine deutliche verkehrliche Entlastung³⁰ für Wilhelmsburg bewirken, insbesondere vom Lkw-Verkehr. Nach den vorliegenden Modellrechnungen würde der Straßenzug Harburger Chaussee / Hafenrandstraße / Reiherstieg Hauptdeich im Vergleich zum Bezugsfall (Prognosenullfall³² im Jahr 2010) um über 5.000 Lkw pro Werktag entlastet. Die Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75) würde um ca. 10.000 Kfz pro Werktag entlastet. Weiter werde u.a. die Georg-Wilhelm-Straße und die Mengestraße entlastet. Insgesamt werde der Lkw-Verkehr in den Stadtstraßen Wilhelmsburgs im Vergleich zum Bezugsfall um ca. 30% reduziert. Damit erfahre Wilhelmsburg auch im Vergleich zu anderen Stadtteilen die deutlichste Entlastung vom Lkw-Durchgangsverkehr.

9.4.3 Linienbestimmung

Die Bearbeitung der Linienbestimmung habe in der Baubehörde vor etwa fünf Jahren begonnen. Das nach Bundesfernstraßengesetz vorgeschriebene Linienbestimmungsverfahren sei der eigentlichen Planung vorgeschaltet und stelle eine verwaltungsinterne Abstimmung zwischen dem Bund als Baulasträger und dem Land als Auftragsverwaltung dar. Ziel sei es, eine Grobtrasse mit späteren Variationsmöglichkeiten (der Lage und der Höhe nach) für die weitere Bearbeitung festzulegen. Eine Einreichung der Antragsunterlagen zur Linienbestimmung in Berlin (bzw. Bonn) sei bisher nicht erfolgt. Der Bund bestimme die Linie auf Antrag Hamburgs innerhalb von drei Monaten.

Als Untersuchungsraum für die HQS sei der Bereich zwischen Norder- und Süderelbe definiert worden, der im Westen von der A7, im Osten von der A1 begrenzt werde. Für diesen Planungsraum seien 4 Empfindlichkeitskategorien gebildet worden, die die Konfliktrichtigkeit der dort befindlichen Nutzungen beschrieben (siehe Abb. 13, Empfindlichkeitskarte). Auf dieser Grundlage seien verschiedene Trassen erarbeitet worden.

Insgesamt seien 23 Trassenvarianten erarbeitet, anschließend untersucht und bewertet worden. Die Hauptkriterien für die Bewertung der Varianten seien städtebauliche Verträglichkeit, Verkehr, Ökologie und Wirtschaftlichkeit. Aufgrund dieser Bewertungen ergeben sich 4 Haupttrassenvarianten, von denen die Nordvariante (siehe Abb. 14 Ausschnitt aus Lageplan „Haupttrassen mit Varianten“) in allen wichtigen Kriterien die beste Bewertung erhalten habe³³. Zu dieser Variante seien zusätzlich Untervarianten untersucht worden.

Die sog. „Kuhlmanntrasse“ sei aufgrund technischer Probleme verworfen worden (erforderliche Neigungsverhältnisse technisch nicht realisierbar, Verflechtungsstrecken zwischen BAB und Bundesstraße nicht ausreichend).

Nachdem vor etwa einem Jahr bekannt geworden sei, dass bei der Wirtschaftsbehörde -HT- Überlegungen zu einer eventuellen Aufhebung der Muggenburger Durchfahrt sowie der

³⁰ Wenn von Verringerung oder Zunahme von Verkehren gesprochen wird, bedeutet das: Verringerung bzw. Zunahme gegenüber dem Bezugsfall (Prognosenullfall). Der Bezugsfall entspricht jedoch nicht dem heutigen Zustand, sondern einem Prognosefall für das Jahr 2010.

³¹ Die Frage des Rückbaus von Straßen werde später im Einzelfall zu prüfen sein, generell sei sie nicht ausgeschlossen.

³² Der Prognosenullfall ist eine weitere Prognose, die erstellt wurde, um die Einzelmaßnahme, Hafenquerspange zu bewerten. Er berücksichtigt spezifische Prognoseansätze für das Jahr 2010 und baut auf den Analysedaten des Jahres 1990 auf.

Der Prognosenullfall wurde in Anlehnung an das Handlungskonzept der Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg entwickelt. In ihm wurde mit Ausnahme der Hafenquerspange das gleiche Maßnahmenpaket von infrastrukturellen, preis- und ordnungspolitischen sowie organisatorischen Einzelmaßnahmen zugrunde gelegt wie beim zu bewertendem Planfall mit Hafenquerspange.

³³ Siehe dazu Ergänzende Bemerkungen der AG, Punkt 4.

Beseitigung der Eisenbahnbrücken laufen, sei die sog. "Kuhlmanntrasse" nochmals untersucht worden. Im Ergebnis sei festzustellen, dass die Längsneigungsprobleme in diesem Fall gelöst werden könnten, nicht jedoch die Verflechtungsprobleme.

Ergänzende Bemerkung der AG:

1. Die Nullvariante entspricht dem Bezugsfall (Prognosenullfall).
 2. Alternativen zur Hafenquerspanne wurden nicht untersucht.
 3. Laut kleiner Anfrage von Heike Sudmann gibt es keine speziellen Daten zu ost-west-gerichteten Verkehren.
- Bei der Linienbestimmung werden die erarbeiteten Trassen hinsichtlich Verkehr, Umwelt, Städtebau, Kosten sowie Bedarf an Grund und Boden von den jeweiligen Fachbehörden bewertet. Beispielsweise sollen in städtebaulicher Hinsicht Trassen vermieden werden, von denen Beeinträchtigungen der heutigen Nutzungsstruktur oder der langfristigen Entwicklungsperspektiven ausgehen. Solche Trassen werden negativ bewertet.

Das langfristige Hafenerweiterungsgebiet in Moorburg wurde in diesem Zusammenhang berücksichtigt.³⁴ Nicht berücksichtigt wurde dagegen die langfristige Stadtentwicklung im Bereich östlich des Reiherstieg zwischen Spreehafen, Norderelbe und Veddel. **Die von uns gewünschten Entwicklungen im Herzen Hamburgs sind in den Prozeß der Linienbestimmung bisher also nicht eingegangen.**

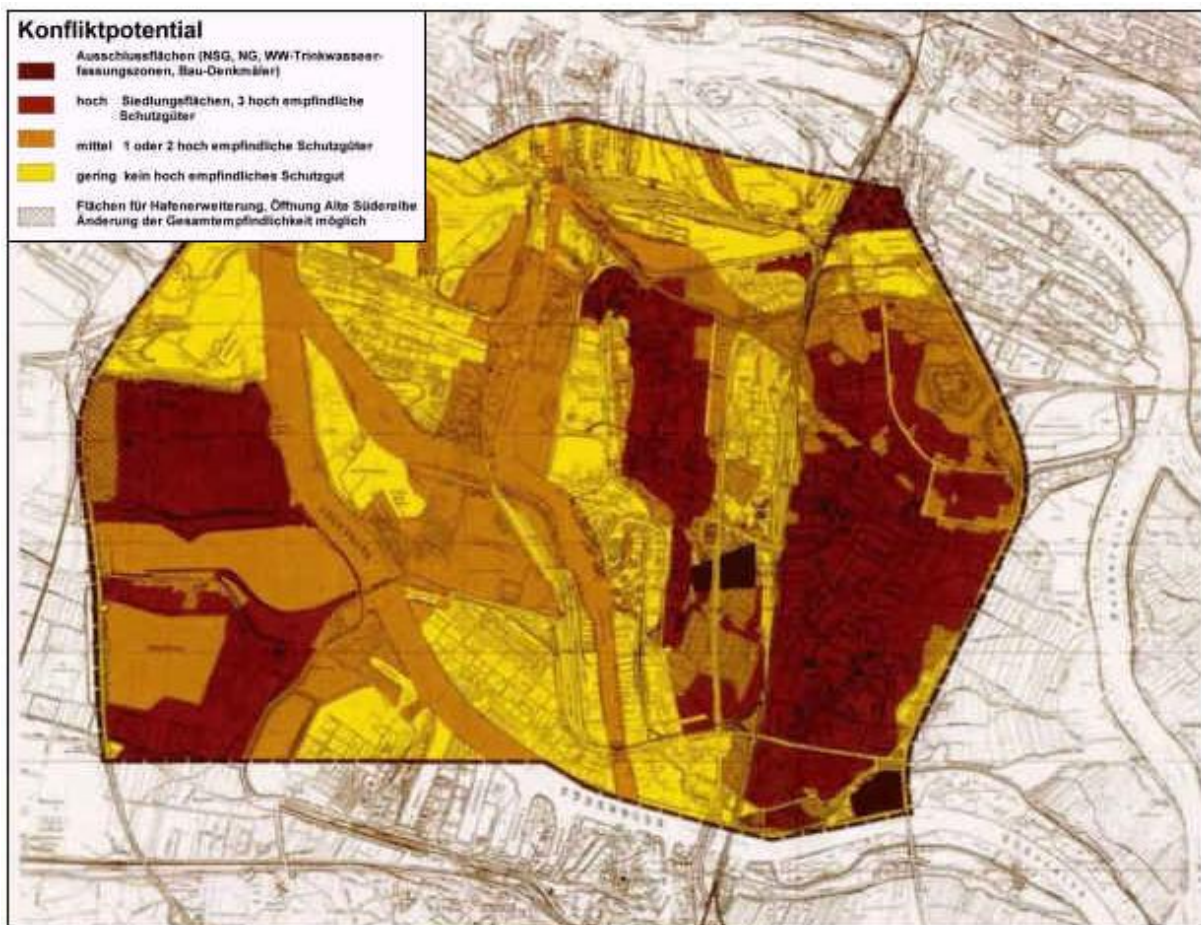


Abb. 13: Emfindlichkeitskarte, Zeichnung Nr. 6.1, Baubehörde

³⁴ Diese Informationen stammen aus: "A 252 - Hafenquerspanne, Linienbestimmung nach § 16 FStrG, Allgemeinverständliche Zusammenfassung der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen gemäß § 6 UVPG" vom 30.12.99 der Baubehörde Hamburg

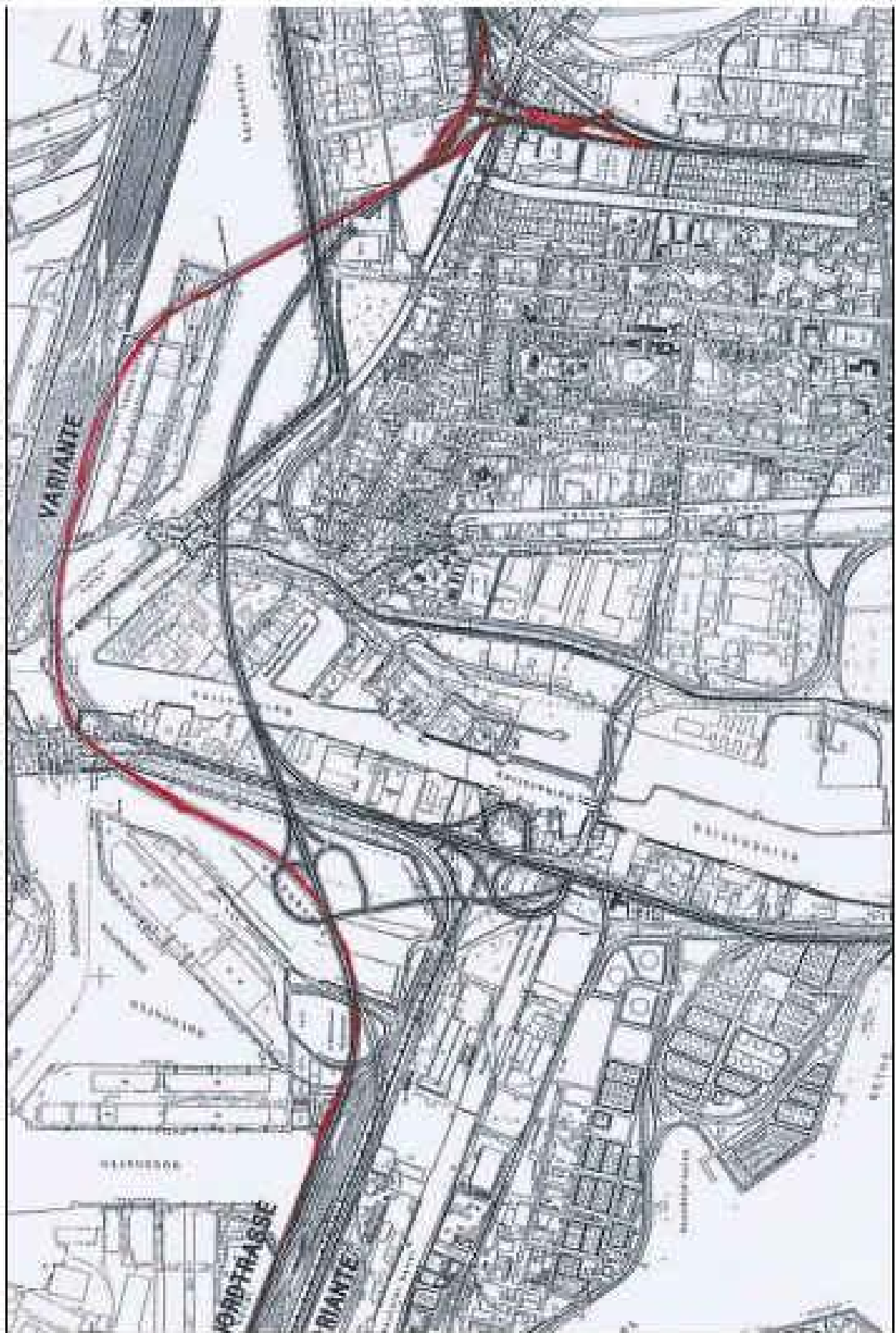


Abb. 14: Ausschnitt aus Lageplan „Haupttrassen mit Varianten“, Zeichnung Nr. 28/00-01-059, rot gekennzeichnet: die zur Zeit favorisierte Nord-Nord-Trasse

9.5 Zentrale Aussagen aus dem Artikel „Wie zukunftsfähig ist Hamburg im Verkehr?“ von Prof. Kutter, TUHH³⁵

Alle Trends gehen weiterhin zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Eines von vielen Beispielen: Der Einzelhandel errichtet weiterhin große Einkaufsmärkte in Außenlage, die nur mit dem PKW zu erreichen seien. Nach Auffassung von Prof. Kutter gebe es zwei Möglichkeiten, zu reagieren:

1. Kapitulation vor der derzeitigen Entwicklung (u.a. zunehmende Zersiedelung, mehr Straßen, mehr Verkehr...) und Abkehr vom Nachhaltigkeitsgedanken. Es bliebe den planenden Instanzen dann nur noch die Berechnung der Verkehrsfolgen.
2. Erfassen der Situation in ihrer ganzen Komplexität (räuml. Struktur, Lebenstrends, menschl. Psychologie usw.) und Nennung von Maßnahmen, die die Trends wenigstens mindern könnten – was aber oft als „geschäftsschädigend“ betrachtet werde.

Nach Aussage Kutters sei der Autoverkehr heute der Hauptstörfaktor für die städtische Lebensqualität, mit den Engpässen, Luftschadstoffen, der Lärmbelästigung, dem Flächenverbrauch und der Trennwirkung. In Hamburg sei ein großer Teil des Verkehrs hausgemacht, nur 4% sei reiner Durchgangsverkehr. Hauptleidtragende ihres Verkehrs sei die Stadt selbst.

Ein beispielhaftes Geschäftquartier der inneren Stadt in Hamburg – angenommen 1 km² Fläche und 10 000 Beschäftigte – kann im Berufsverkehr durch eine U-Bahnlinie oder auch zwei Tram-Linien gut erschlossen werden. Wollte man diesen Berufsverkehr allein mit privaten Pkw abwickeln, müssten zwei Hauptverkehrsstraßen (4spurig) zu diesem Gebiet führen, 20 % der Fläche würde als Parkfläche benötigt, und zur „inneren Erschließung“ wären Sammelstraßen in 300-Meter-Abstand erforderlich. Es liegt auf der Hand, dass letzteres System im Prinzip absurd ist³⁶.

Er kritisiert, dass es heute zum „guten Ton“ gehöre, der Lösungssuche anspruchsvolle Nachhaltigkeitsideale voranzustellen, die zum einen in sich widersprüchlich seien und zum anderen dann durch zu anspruchlose Maßnahmen nicht verwirklicht werden können.

Ein großes Problem sei, dass die Menschen eine Verkehrsspirale verursachen: Wegen der durch den Verkehr eingeschränkten Lebensqualität in der Stadt werde für Wohnen und Freizeit „nach draußen“ geflüchtet, und zwar mit dem Auto. Das erzeuge noch mehr Verkehr, weswegen wiederum noch weiter ins Umland gefahren werde. Und je weiter die Flucht in die umliegende Fläche fortgesetzt würde, desto mehr seien die „Flüchtenden“ aufs Auto angewiesen, denn die Fläche weit außerhalb der Zentren sei ÖPNV-mäßig nicht mehr sinnvoll in akzeptabler Dichte erschließbar.

Diese VerkehrsverursacherInnen seien auch nicht mehr durch gutgemeinte ÖPNV-Förderungsmaßnahmen in den Zentren rückholbar, denn am äußeren Ende ihrer Wege gebe es ja keinen ÖPNV.

Erschwerend komme hinzu, dass die öffentliche Hand die Zersiedelung der Fläche u.a. wegen der Konkurrenz der Gemeinden zunächst genehmige, dann die autogerechte Erschließung baue, und somit die ÖPNV-feindlichen Strukturen selbst schaffe. Anschließend würden dann kleinräumig Maßnahmen ergriffen, um den MIV zu reduzieren, was wenig erfolgreich sei.

So habe der Berliner Verkehrsverbund wegen der räumlichen Umstrukturierung in 5 Jahren 18% der Fahrgäste verloren und der Autoverkehr dagegen stark zugenommen. Weiterer Trendverstärker sei die menschliche Psychologie: Das Auto werde als „normales“ Fortbewegungsmittel angesehen, während der ÖPNV nur als die „andere“ Möglichkeit gesehen werde, also als ein „Umstand“ der Fortbewegung, der durch Wartezeiten,

³⁵ Kutter 1999: „Wie zukunftsfähig ist Hamburg im Verkehr?“ in Rissener Rundbrief, Haus Rissen, Heft 10/11 1999, S. 45ff

³⁶ Zitate sind durch kursive Schrift kenntlich gemacht.

Umsteigen, Überfüllung usw. Probleme bereite. Die Inkonsequenz bei der Verkehrsmittelwahl werde auch dadurch gefördert, dass die Folgen solchen Handelns sozialisiert werden: Die produzierten Abgase etwa müsse niemand persönlich einatmen, alle werden belastet.

Zudem sei festzustellen, dass heute die Entscheidungen für Arbeitsplätze und Wohnorte (und Freizeitorte) kaum noch eine räumliche Kopplung haben, große Distanzen also kein Hinderungsgrund für die Auswahl seien.

Herr Kutter kommt zum Ergebnis, es müsse auch in HH großräumiger analysiert werden, d.h. die Entwicklung des Umlands und die Verkehrskonsequenzen dürfen nicht ausgeklammert werden. Der ÖPNV müsse gefördert werden („Effizienz-Revolution“) und die räumlichen Strukturen müssen ÖPNV-gerecht entwickelt werden. Außerdem „könnte und sollte“ Hamburg hierbei von den Forschungsarbeiten der TUHH profitieren.

Zur Gültigkeit und Reichweite der Hamburger Verkehrsprognosen:

In diesem Kapitel findet sich die Kritik am Verkehrsentwicklungsplan. Kutter führt dazu folgendes an:

Da aber die verkehrsplanerischen Überlegungen in Hamburg letztlich auf Verkehrsdinge sowie auf Verkehrsdinge in Hamburg beschränkt seien, ergeben sich insgesamt recht moderate Erwartungen.

Es komme hinzu, dass raumstrukturelle Entwicklungen bzw. deren mögliche Richtungen in der Verkehrsbetrachtung nicht als variable Inputgrößen betrachtet wurden. Dies schränke den Prognosekorridor beträchtlich ein.

Die folgenden Anmerkungen sind wörtlich zitiert und beziehen sich auf den „Verkehrsentwicklungsplan Hamburg“

- *Aussagen zur Verkehrsmobilität der Einwohner (Fahrten/Wege mit Verkehrsmitteln) sagen äußerst geringe Veränderungen voraus; bedenkt man die möglichen (und wahrscheinlichen) raumstrukturellen Veränderungen, dürfte der Anteil der „Eigenfortbewegung“ im Jahr 2010 eher niedriger, der Anteil mot. IV (motorisierten Individualverkehrs, MIV) eher höher liegen.*
- *In der räumlichen Struktur der Fahrten (Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) wird sehr deutlich, dass die Verkehrsprobleme in Hamburg „selbstgemacht“ (66% Binnenverkehr, nur 4% Durchgangsverkehr) sind; in der Realität der zu erwartenden Regionsentwicklung dürften die Quell- und Zielverkehre (über die Stadtgrenzen) stärker als dargestellt anwachsen.*
- *Die Unterteilung in verschiedene Verursacher der Kfz-Fahrten weist den Pkw-Verkehr als absolut dominierend aus. Da hiervon wiederum $\frac{1}{4}$ der Fahrten aus privaten Anlässen unternommen werden, ist der Hamburger Verkehr „privat selbstgemacht“. Genau dieser Tatbestand schränkt z.B. die Spielräume einer Verkehrspolitik „für die Wirtschaft“ – oft zum Beispiel von der Wirtschaftsbehörde eingefordert – maßgeblich ein, denn auf einer gegebenenfalls neugebauten Infrastruktur würden selbstverständlich auch die privaten Pkw besser fahren können und dann wiederum den Wirtschaftsverkehr stören.*
- *Die für Hamburg prognostizierten 25 Mio. Kfz-km pro Tag sind für Aussagen zum Energieverbrauch und zur Entwicklung der ökologischen Rahmenbedingungen ohne besondere Aussagekraft. Für diese Perspektive ist die Beschränkung auf die Fläche der Kernstadt nicht mehr vertretbar, denn die für die Lebensqualität insgesamt maßgeblichen Fahrleistungen des Kfz-Verkehrs in der Metropolregion dürften etwa bei 60-70 Mio. Kfz - km/Tag liegen.*

An den letzten Punkt knüpft die Hauptkritik der Verkehrsschätzung an. Es ist nicht mehr zeitgemäß und der Verkehrsproblemstellung keineswegs angemessen, die verkehrs-analytischen Betrachtungen auf den Kern einer Region – auch wenn dieser über 700 km² Fläche einnimmt – zu beschränken.

Das dazugehörige Umland produziere bei Betrachtung der Verkehrsleistung ein mehrfaches an Energieverbrauch und damit auch Emission.

Herr Kutter weist darauf hin, dass die Einbeziehung der regionalen räumlichen Entwicklung nur bei einer Gesamtbetrachtung auf regionaler Ebene gelinge. Das sei als prognoseentscheidender Aspekt zu beachten. Denn die Berücksichtigung der Expansion des Siedlungsraumes „in den Raum hinaus“ habe enorme Bedeutung für die Distanzentwicklung der Pendelverkehre, über ihre Gebundenheit an den ÖPNV und infolgedessen auf die sich ergebende Aufteilung zwischen MIV und ÖPNV. Entscheidend sei auch, dass es sich bei den zusätzlichen AutopendlerInnen nur in wenigen Fällen um „Wahlfreie“ handle, sondern um „PendlerInnen auf Relationen“, die erst durch Auto-Erreichbarkeit überhaupt möglich wurden.

Was dies für die Verlagerungsstrategien bedeutet, bedürfe keiner Erläuterung. Solche Sachverhalte können aber bei Beschränkung auf die Kernstadtteile nicht ausreichend gewürdigt werden.

Ergänzende Bemerkung der AG:

Die Hafenquerspange würde für den gesamten Süderelberaum eine schnellere Pkw-Verbindung in die nördlich der Elbe gelegenen Stadtteile schaffen. Wahlweise könnten ohne großen Aufwand die Elbbrücken oder der Elbtunnel genutzt werden.

Die Befürchtung der AG ist es, dass der Bau der HQS durch die schnellere Pkw-Erreichbarkeit eine Forcierung der Zersiedelung im gesamten Süderelberaum zur Folge hätte. Dadurch würden die PendlerInnenzahlen steigen und die gewünschte Entlastung der Innenstadt konterkariert.

Gleichzeitig würde die HQS die Bebauung zentrumsnaher Stadtteile mit ÖPNV-freundlichen Strukturen verhindern – sprich den Ausbau der Wohnstandorte Wilhelmsburg, Veddel, Kleiner Grasbrook usw...

9.6 Hafenbahn und DB Cargo zum Bahntransport in Hamburg

Referent: Hr. Röfer (Hafenbahn) und Hr. Pluschkell (DB Cargo)

Datum: 09.08.2001

9.6.1 Hafenbahn

Die Hafenbahn sei eine landeseigene Einrichtung der FHH, die der Behörde Wirtschaft und Arbeit und dort dem Amt Strom- und Hafenbau zugeordnet sei. Die Hafenbahn sei kein Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern für die Eisenbahninfrastruktur im Hamburger Hafen verantwortlich. Es handle sich um eine nicht öffentliche Infrastruktur, die dem Personenverkehr nicht zur Verfügung stehe.

Im Rahmen von hafenbezogenem Güterverkehr könne die Hafenbahn von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden. Für den Rangierbetrieb im gesamten Hafengebiet sei aus betrieblichen und Sicherheitsgründen DB Cargo/Bahnhof Hafen als alleiniger Betriebsführer der Hafenbahn gem. Hafenbahnbetriebsvertrag verantwortlich.

Die generellen Aufgaben eines Hafens seien:

- Schalt- und Knotenstelle verschiedener Verkehre (Straße, Schiene, Wasser)
- Quelle und Ziel von (Eisenbahn-)Verkehr
- Schnittstelle für Hinterlandverkehre.

Im Hamburger Hafen gebe es drei Bündelungspunkte für den Bahnverkehr:

- im westlichen Hafen mit der Anbindung der großen Containerterminals: Haupthafenbahnhof Alte Süderelbe/Waltershof

- Haupthafenbahnhof HH-Süd (für den mittleren und östlichen Freihafen; parallel zum Veddeler Damm gelegen)
- im südlichen Bereich, Haupthafenbahnhof Hohe Schaar (Anbindung der Massengutumschlagsbetriebe an Rethel/Reiherstieg sowie der Raffinerien)

An das Gleisnetz der Hafenbahn schließen die Gleise anderer Netzbetreiber bzw. -anschlößer an: an den Rändern des Hafens die Anlagen der DB Netz AG, innerhalb des Hafens die Gleisanlagen der Hafenterminals sowie über 200 Firmen mit Gleisanschluss, deren Waggons verteilt und rangiert werden müssen.

Das Gleisnetz der Hafenbahn ende nicht direkt an der Hafengrenze. Im westlichen Hafenbereich ende es im Bereich Hausbruch, wo sich der Übergang zu DB Netz befinde. Das GVZ Billwerder befinde sich nicht im Bereich der Hafenbahn, sondern in dem von DB Netz.

Bei der schienenbezogenen Güterverteilung über den Hafen arbeiten also drei PartnerInnen zusammen:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Waren vom/ zum Hafen transportieren
2. die Hafenbahn (Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur) zusammen mit ihrem Betriebsführer
3. die Terminals

Mit dem Hafenbahn-Betriebs-und-Informationssystem HABIS werde der gesamte Datenaustausch und alle betrieblichen Abläufe von der zentralen Leitstelle der Hafenbahn im Tower Alte Süderelbe aus organisiert.

Für die zukünftige Entwicklung des Gütertransportes per Schiene seien Kundenorientiertheit, Leistungsqualität sowie Qualität und Kostenstruktur entscheidende Faktoren im Wettbewerb mit anderen Anbietern. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Hafenbahn bestehen derzeit bei prognostizierten Zuwachsraten von 5 - 6 % keine Engpässe. Interne Optimierungsprozesse bei der Hafenbahn werden in der technischen und betrieblichen Abwicklung umgesetzt. Die vorhandene Infrastruktur sei ausreichend, werde im Einzelnen aber laufend gem. der sich ändernden Bedarfe modernisiert.

Tendenziell werde der Güterverkehr verstärkt auf die Schiene verlagert. Wegen des deutlichen Kostendrucks durch Mitbewerber im Gütertransport steige die Auslastung der Waggons und Züge. Mehr Transport auf der Schiene bedeute also nicht automatisch mehr Züge, denn die Auslastung der Züge werde optimiert.

Für die Wettbewerbsfähigkeit des Gütertransportes per Bahn sei eine Verbesserung der Hinterlandanbindungen erforderlich. Dafür setze sich die FHH nachdrücklich ein.

Züge aus den westlichen Hafenbereichen gelangen über die Kattwykbrücke und den Haupthafenbahnhof Hohe Schaar aus Hamburg heraus in die Zielgebiete Skandinavien/Ostseeraum. Der Anschluss an das Hinterlandnetz der DB Netz AG und der zugehörige Übergang befinde sich im Süden Wilhelmsburgs, wo es bei weiterem Anwachsen der Transportmengen langfristig zu Engpässen kommen könne. Derzeit gebe es diese jedoch nicht³⁷.

³⁷ Aufgrund der schwierigen Streckenführung sei der Abtransport per Bahn von Altenwerder nach Norden und Osten nur schwer möglich. Bei stark wachsendem Verkehr in Richtung Skandinavien/Ostseeraum seien Engpässe erkennbar. Diese könnten durch eine Schienenüberquerung der Hauptbahntrasse im Raum Wilhelmsburg beseitigt werden.

9.6.2 DB Cargo³⁸

Jährlich werden in Deutschland etwa 288 Mio. t Güter von DB Cargo auf der Schiene transportiert³⁹. Gäbe es diesen Bahntransport nicht, wären täglich 100.000 Lkw-Fahrten mehr auf den Straßen unterwegs, um diese Güter zu transportieren.

Etwa 10% aller in Deutschland transportierten Güter berühren irgendwann Hamburg, was die Bedeutung des Hamburger Hafens verdeutlicht. DB Cargo sei mit über 1.400 Mitarbeitern im Großraum Hamburg ein wichtiger Partner des Hafens und der Wirtschaft.

Im Jahr 2000 seien in Hamburg 23 Mio. t Ladung in rund 780.000 Containern und über 1 Mio. Waggons über die Hafenbahn transportiert worden. Dies entspreche einem Fahraufkommen von tägl. bis 140 Güterzügen mit insgesamt etwa 3.500 bis 4.000 Güterwagen.

Der modal Split im Hamburger Hafen betrage etwa 30% Transport per Schiene, 20% per Schiff und 50% per Lkw. Dies sei im Vergleich mit anderen europäischen Hafenstädten führend. Es sei die Tendenz erkennbar, dass die Zahl der auf die Bahn umgeschlagenen Container in Zukunft noch zunehmen werde. Weiterer Zuwachs werde ebenfalls im Bereich der Massengüterverkehre (Hansaport) erwartet.

Die Bahn transportiere Güter vorwiegend auf längeren Strecken (über ca. 150 km) wirtschaftlich. Zirka 75% der per Bahn transportierten Container werden über 250 km weit befördert.

Um eine Steigerung des Güteranteils auf der Bahn zu erreichen, müssten die Wettbewerbsbedingungen verbessert werden. Durch Kosten, beispielsweise für die Schienennetznutzung oder die trotz Elektrifizierung abzuführende Mineralölsteuer, seien die Wegekosten für die Bahn derzeit höher als für den Lkw. Die von DB Netz verlangten Nutzungsgebühren (für das Schienennetz) seien im Vergleich zu anderen europäischen Anbietern zudem sehr hoch.

Als unwirtschaftliches „Sorgenkind“ gelte der Einzelwagenverkehr. Die Zusammenstellung der Züge und auch das später wieder erforderliche Aufteilen und Verteilen an die verschiedenen Ziele erfordere viel Arbeit, Sortier- und Personalaufwand. Zudem seien solche Transporte nicht immer umweltfreundlich durchzuführen, z. B. wenn einzelne Wagen mit einer großen Lok über relativ weite Strecken zu einer Ladestelle befördert und dort später wieder abgeholt werden müssen. Daher solle im Bereich des Einzelgüterverkehrs rationalisiert und die Zahl der dafür erforderlichen Ladestellen und Rangiereinrichtungen reduziert werden.

Bei DB Cargo werden z.Z. Betriebsabläufe und Techniken optimiert. Im Sommer 2001 beginnend sollen 13.000 Güterwagen mit Satellitenortung ausgestattet werden, die von Duisburg⁴⁰ aus gelenkt und kontrolliert werden können.

Die Unternehmen, die nicht im Hamburger Hafen ansässig sind, werden im Containerverkehr über den Bahnhof Hamburg-Billwerder an das Schienennetz angebunden. Zusätzlich diene dieser Bahnhof auch den Unternehmen aus dem Hamburger Umland zur Verladung der Container. Von Billwerder aus werden alle wichtigen Wirtschaftszentren Deutschlands im „Nachtsprung“ angefahren.

Neben den Standardverkehren gebe es auch spezialisierte Verkehre, wie einen Paketdienst für die Dt. Post AG, bei welchem Züge zum Pakettransport mit 160 km/h Spitzengeschwindigkeit durch Deutschland fahren.

Die im Hafen per Lkw transportierten Güter werden meist nicht direkt in die GVZ transportiert, sondern von verschiedenen Firmen im Hafen weiterverarbeitet bzw. veredelt,

³⁸ Zahlen - Daten - Fakten 2000 (DB Cargo): Streckennetz ca. 37.500 km, Transportleistung in Tonnenkilometer rund 76,8 Milliarden pro Jahr, Mitarbeiter/innen rund 36.000 und 1.600 Auszubildende, Jahresumsatz 6,9 Milliarden DM, Investitionen ~ knapp 800 Millionen DM, Fahrzeuge: 118.000 Güterwagen / 4.100 Lokomotiven, Jährliche Transportmenge ~288 Millionen Tonnen, Züge 6.000 pro Tag / 1,4 Millionen pro Jahr

³⁹ Der Bund habe der Bahn den Auftrag erteilt, die transportierte Gütermenge bis 2015 zu verdoppeln.

⁴⁰ Kundenservicezentrum von DB Cargo

bevor sie weiterverschickt werden. Solche Kurzstreckenverkehre könne die Bahn derzeit nicht kostengünstiger leisten.

Zur Zeit kämen direkte Verkehre zwischen den westlichen und östlichen GVZ im Hamburger Hafen nur selten vor. Die Infrastruktur der Hafenbahn zwischen den GVZ sei hierfür ausreichend.

9.7 Gemeinsamer Brief an die Senatoren für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Wirtschaft und den Bürgermeister

BEIRAT FÜR STADTTEILENTWICKLUNG
Fraktionen des Ortsausschusses Wilhelmsburg,
Bürgerverein Wilhelmsburg und Forum Wilhelmsburg

Der Vorsitzende:
Thomas Giese

Herrn Bürgermeister
Ortwin Runde

23. Mai 2000

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Runde,

die voranschreitenden Planungen und das Trassenfindungsverfahren für die A 252 (Hafenquerspange) betrachten wir mit großer Sorge, da wir und mit uns viele Menschen im Stadtteil zusätzliche Belastungen für Wilhelmsburg befürchten.

Wilhelmsburg ist, bedingt durch seine besondere Lage auf der Elbinsel, seit langem Träger für viele wesentliche Bausteine der Hamburger Entwicklung. Hafen, Verkehrswege und große infrastrukturelle Leistungen sind von den Wilhelmsburgern, wenn auch oft mit großen Schwierigkeiten verbunden, für das Funktionieren der Stadt Hamburg akzeptiert und auf sich genommen worden.

In diesem Sinne wollen wir nun auch zur Trassenfindung der A 252 beitragen, damit die neue Verbindung zwischen den Autobahnen A 7 und A 1 möglichst verträglich für den Stadtteil und damit auch für die Gesamtstadt gestaltet werden kann.

In einer nicht alltäglichen Gemeinsamkeit haben sich die Fraktionen des Ortsausschusses, der Bürgerverein Wilhelmsburg und das Forum Wilhelmsburg am 12.05.2000 unter der Federführung des Beirates für Stadtteilentwicklung zusammengefunden und mit der Ortsamtsleiterin die Sorgen um zusätzliche Belastungen des Stadtteils ausgetauscht sowie erste Überlegungen zu einer stadtteilverträglichen Gestaltung der Hafenquerspange angestellt.

Wir möchten Ihnen heute in kurzen Worten unsere Ideen unterbreiten, verbunden mit der Bitte, diese bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Grundsätzlich besteht bei den Gesprächspartnern die Bereitschaft, zum Wohle der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung Hamburgs, die nördlichste Trasse, analog zur Variante C 12- D 12 mitzutragen. Bei der Planung dieser Trasse sollte allerdings unbedingt berücksichtigt werden, dass die zukünftige Entwicklung Wilhelmsburgs nicht durch die zusätzliche Verkehrsstrasse eingeschränkt wird. Insbesondere die Entwicklungsmöglichkeiten Wilhelmsburgs nach Norden in Richtung Hafencity und nach Süden in Richtung Binnenhafen müssen für die zukünftige Gestaltung des Stadtteils erhalten bleiben.

Bei der jetzt durch die Baubehörde favorisierten Planung der Hafenquerspange (Variante C 22) bestehen aus unserer Sicht erhebliche Bedenken wegen der Einschränkung der

wirtschaftlichen Entwicklung Wilhelmsburgs im Bereich Stenzelring, der Auswirkungen durch Lärm auf die benachbarten Wohngebiete, der Einschränkungen der Aufenthalts- und Freizeitqualität am Ernst August-Kanal und der negativen Anmutung einer weiteren Hochstraße durch den Stadtteil.

Wir möchten vorschlagen, die Machbarkeit der Trasse C 12 - D 12 noch einmal zu untersuchen und auf eine Anbindung der Wilhelmsburger Reichsstraße im Verflechtungsknoten zu verzichten. Vielleicht kann auch der Arbeitsbereich Verkehrssysteme und Logistik an der Technischen Universität Hamburg-Harburg bei der Suche nach einer kreativen Lösung hinzugezogen werden.

In den Fraktionen des Ortsausschusses, im Bürgerverein, im Forum Wilhelmsburg und im Beirat für Stadtteilentwicklung sind alle wesentlichen Gruppierungen der Bevölkerung und der Wirtschaft in Wilhelmsburg vertreten. Gemeinsam sehen wir eine Chance, die große Hamburger Aufgabe - eine Hafenquerspange für den Stadtteil Wilhelmsburg - akzeptabel mitzugestalten. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie uns in unserem Bemühen unterstützen würden, eine tragfähige Lösung für Hamburg und für Wilhelmsburg zu finden.

Wir haben uns erlaubt, ein gleichlautendes Schreiben an den Stadtentwicklungssenator, den Bausenator, den Umweltsenator und den Wirtschaftssenator zu senden.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Giese	(Vorsitzender des Beirates für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg)
Fred Rebensdorf	(Vorsitzender der SPD-Fraktion im Ortsausschuss Wilhelmsburg)
Lutz Neysters	(Vorsitzender der GAL-Fraktion im Ortsausschuss Wilhelmsburg)
Ewald Siernicki	(Vorsitzender der CDU-Fraktion im Ortsausschuss Wilhelmsburg)
Hans-Ulrich Seumenicht	(Vorsitzender des Bürgervereins Wilhelmsburg)
Manuel Humburg	(FORUM Wilhelmsburg)

Ergänzende Bemerkung der AG:

Dieser Brief – bisher nicht beantwortet – dokumentiert die Wilhelmsburger Einheit gegen die derzeit geplante Trasse der Hafenquerspange. Er wurde vor Beginn der Zukunftskonferenz verfasst.

Die im Brief vorgeschlagene Trasse C12-D12 ist auch als "Kuhlmanntrasse" bekannt. Zum derzeitigen Planungsstand siehe 9.4.3 Linienbestimmung im letzten Absatz; unsere Stellungnahme finden Sie in 3.3 Hafenquerspange ohne Trennwirkung, S. 57.

AG 3 ARBEIT UND WIRTSCHAFT

SprecherInnen

Enno Bahlmann, 040-31761819, bahlmann@src-hamburg.de

Tom Schmidt, t.schmidt@ppl-hh.de

1. Zusammenfassung	80
2. Ausgangslage : Problemfelder	82
2.1 Die wirtschaftliche Situation in Wilhelmsburg	82
2.2 Die Ausbildungsproblematik	84
2.2.1 Qualifikation der Schulabgänger.....	84
2.2.2 Lehrstellen in Wilhelmsburger Betrieben	84
2.2.3 Ausserbetriebliche Ausbildung	84
2.2.4 Betriebliche Qualifizierung.....	85
3. Leitbild, Ziele und Perspektiven im Rahmen eines Entwicklungskonzeptes	85
4. Vorschläge für Schlüsselprojekte und zentrale Einzelmassnahmen.....	85
4.1 Durchführung des Equal-Projekts.....	86
4.1.1 Aufbau eines Verbundes Schule, Jugendhilfe, Betriebe	86
4.1.2 Bildung eines regionalen Entwicklungs- und Kompetenzzentrums	87
4.2 Wirtschaftsförderung & Beratung ausbauen, Netzwerke fördern.....	88
4.2.1 Infrastruktur für eine lokale Wirtschaftsförderungsberatung.....	88
4.3 Gewerbeflächenmanagement.....	91
4.3.1 Entwicklung des Geländes am Veringkanal zu einem wohnverträglichen Gewerbegebiet.	92
4.3.2 zügige Entwicklung des Gewerbegebietes am Reiherstieg.....	92
4.3.3 Entwicklung des Spreehafens zu einem Wohn- und Gewerbehafen.....	92
4.3.4 Altlastenproblematik in Wilhelmsburg	93
4.4 Einzelhandel, Bedarfs- und Standortanalyse	93
4.5 Qualifizierung, Aus- und Weiterbildung.....	93
4.5.1 Qualifikationsanalyse	93
4.5.2 Erhaltung des Ausbildungsschwerpunktes KFZ-Mechanik	94
4.5.3 Gender mainstreaming.....	94
4.6 Konfliktmanagement.....	95
4.6.1 Nutzungskonflikte zwischen Wirtschaft, Wohnen und Erholung	95
4.6.2 Interkulturelles Konfliktmanagement.....	95
4.7 Imagekampagne für den Wirtschaftsstandort Wilhelmsburg	96
5. Verstetigung der Arbeitsgruppe "Arbeit & Wirtschaft"	97

1. Zusammenfassung

Die AG Arbeit und Wirtschaft der Zukunftskonferenz hat sich schwerpunktmäßig mit den Themenbereichen Berufsqualifizierung und Bildung sowie den Entwicklungspotentialen und zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Wirtschaftsstandortes Wilhelmsburg beschäftigt.

Die Beschäftigungssituation in Wilhelmsburg ist durch einen im Vergleich zu Gesamthamburg überproportional hohen Anteil an Langzeitarbeitslosen und jugendlichen Arbeitslosen geprägt. Die Ausbildungs- und Qualifikationssituation in Wilhelmsburg kennzeichnet ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Jugendlichen ohne Schulabschluss.

In Hinblick auf ein integriertes Gesamtkonzept kommt der Verbesserung der Ausbildungs- und Beschäftigungssituation in Wilhelmsburg eine zentrale Bedeutung zu. Die Arbeitsgruppe hat für diesen Bereich verschiedene Massnahmen diskutiert und angeregt, die sich unter dem Stichwort „**Qualifizierungsoffensive für Wilhelmsburg**“ zusammenfassen lassen. Dabei wurden zahlreiche Ideen und Massnahmen anderer aktiver Gruppen in Wilhelmsburg wieder aufgegriffen.

Wesentliche Merkmale einer Qualifizierungsoffensive sind :

- die Integration aller Beteiligten (Ausbildungsbetriebe, Schulen, Bildungsträger, Jugendhilfeträger, Kammern, Behörden etc.) in einem Verbund Jugendhilfe-Schule-Betriebe
- Ergänzende (Fort-)bildungsangebote müssen für alle Gruppen in Wilhelmsburg vorgehalten werden. Insbesondere im Bereich EDV / Neue Medien ist eine neue Alphabetisierung notwendig

In dem beantragten Equal-Projekt der Entwicklungspartnerschaft Elbinsel sieht die Arbeitsgruppe einen zentralen Baustein für eine Qualifizierungs- und Beschäftigungsoffensive.

Die Wirtschaftsstruktur in Wilhelmsburg wird durch rohstoffverarbeitende 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, beispielsweise durch die Neuansiedlung technologieorientierter Dienstleister oder Unternehmen der sogenannten 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 sogenannten 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 die welches sich allgemein im schlechten Image Wilhelmsburg widerspiegelt. Dies führt u.a. dazu, dass qualifizierte Arbeitskräfte nicht bereit sind, nach Wilhelmsburg zu ziehen bzw. ihren Unternehmen hierhin zu folgen, was die Neuansiedlungen von Unternehmen erschwert.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wird im Rahmen der gesamtstädtischen Entwicklungsplanung für gewerbliche Bauflächen wird 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 rohstoffverarbeitende Betriebe in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohngebieten führen in Teilbereichen zu einer erheblichen Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm, Schall und Geruchsemissionen sowie zu einer ästhetischen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes von Wilhelmsburg.



Dies ist bei einem weiteren Ausbau des Logistikstandortes Wilhelmsburg zu berücksichtigen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass Wilhelmsburg an der gesamten Wertschöpfung im Logistikbereich beteiligt ist und nicht auf einen Warenumschiagplatz reduziert wird. Es sollten bevorzugt hochwertige Logistikdienstleister im Zusammenhang mit entsprechenden erforderlichen Qualifizierungsbemühungen in Wilhelmsburg angesiedelt werden. Für den Umschlag von Massengütern empfiehlt die Arbeitsgruppe die Nutzung von Flächen im Bereich der Hohen Schaar. Parallel zur Weiterentwicklung als Logistikstandort müssen Nischennutzungen insbesondere im Bereich der hochwertigen Dienstleistungen gefördert werden und der Wirtschaftsstandort Wilhelmsburg durch eine Verbesserung der weichen Standortfaktoren attraktiviert werden.

Die Schwierigkeiten bei der Ansiedlung neuer Betriebe sowie der Umstand, dass ein Großteil der in den Wilhelmsburger Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmer auch in Wilhelmsburg wohnt, zeigt die große Bedeutung der ortsansässigen Unternehmen und Betriebe für die zukünftige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Wilhelmsburg. Für eine wohn- und umweltgerechte Weiterentwicklung von Wilhelmsburg als Logistikstandort fordert die Arbeitsgruppe verstärkte Anstrengungen für ein Gewerbeflächenmanagement

Die Arbeitsgruppe fordert daher

- eine umfassende und aktiv aufsuchende Wirtschaftsförderung in Wilhelmsburg, damit die hier ansässigen Unternehmen ihre Zukunftspotentiale optimal nutzen können,
- ein Gewerbeflächenmanagement zur quantitativen und qualitativen Weiterentwicklung des Gewerbestandes Wilhelmsburg und insbesondere die Nutzbarmachung innovativer und attraktiver Wohn- und Gewerbegebiete am Wasser,
- die Entwicklung eines eigenen Profils als Wirtschaftsstandort,
- Verbesserung der unter 2. genannten strukturellen Defizite als Voraussetzung für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung.

In Bezug auf ein integriertes Gesamtkonzept verfolgt die Arbeitsgruppe folgende Teilziele:

- Verbesserung der Ausbildungs- und Beschäftigungssituation in Wilhelmsburg

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

2. Ausgangslage : Problemfelder

Der Stadtteil Wilhelmsburg hat im städtischen Gefüge Hamburgs die Position eines strukturell benachteiligten, langfristig problembesetzten Teilraumes. Gelegen zwischen den Zentren von Hamburg und Harburg, getrennt durch Norder- und Süderelbe, ist der Stadtteil auf der Elbinsel sowohl von seiner sozialen Situation als auch durch seine Außenwirkung durch Ungleichheiten und Diskriminierungen im Vergleich zur Gesamtstadt gekennzeichnet.

Hierzu gehören:

- Hohe Arbeitslosigkeit und Langzeitarbeitslosigkeit : Wesentliche Gründe hierfür sind die großen Verluste an Arbeitsplätzen im Hafen infolge der strukturellen Veränderungen des Hafenumschlags und des Abbaus der Werftindustrie.
- Große altindustrielle Gewerbeareale im Strukturwandel : Wegen der Bodenkontaminationen kommt die Sanierung der entstandenen Gewerbebrachen und ihre gewerbliche Wiedernutzung nicht schnell genug in Gang.
- Hohes Armutsniveau : Überdurchschnittlich hohes Niveau an einkommensschwachen BewohnerInnen und starke Transferabhängigkeit aller Bewohner unabhängig von ihrer nationalen Herkunft; deutliche Auswirkungen der in Hamburg, wie in anderen Großstädten, stadtweit erfolgten Segregation einhergehend mit nicht genutzten Potenzialen der vorhandenen Wohnbevölkerung
- Deutliche Probleme und interkulturelle Konflikte im Zusammenleben der Bevölkerungsgruppen unterschiedlicher nationaler Herkunft aufgrund der starken Auswirkungen sozialer Ungleichheiten.
 - Niedriges Bildungs- und Qualifikationsniveau :
- Überdurchschnittlich viele SchulabgängerInnen verfügen nur über einen geringen Schulabschluß bzw. verlassen die Schule ohne Abschluß. Unterdurchschnittlich wenige SchülerInnen verlassen die Schule mit dem Abitur.
 - Mangelndes Profil als zukunftsorientierter Wirtschaftsstandort und negatives Gesamtimage.
 - Mangelnde stadt- und sozialräumliche Anbindung an Hamburg.

2.1 Die wirtschaftliche Situation in Wilhelmsburg

Der Wirtschaftsstandort Wilhelmsburg ist politisch und administrativ zweigeteilt. Zahlreiche Flächen, z.B. entlang des Reiherstiegs und auf der Hohen Schaar gehören zum Hafengebiet und unterstehen damit planungsrechtlich dem Amt für Strom- und Hafenbau. Das Hafenentwicklungsgesetz mit Reservierungsvorbehalten für einen großen Anteil an Hafenflächen sowie ungelöste Nutzungskonflikte erschweren die Profilierung als eigenständiger Wirtschaftsstandort. Verstärkt werden diese Probleme durch die Bodenkontaminationen der im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels freigewordenen altindustriellen Gewerbeflächen, die eine hochwertige Nutzung dieser Flächen nur nach kostenintensiven Sanierungsmassnahmen ermöglichen.

Die Wirtschaftsstruktur in Wilhelmsburg wird durch rohstoffverarbeitende 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, beispielsweise durch die Neuansiedlung technologieorientierter Dienstleister oder Unternehmen der sogenannten New Economy, profitieren, weil die Neuansiedlung von Betrieben in Wilhelmsburg sich momentan als sehr schwierig erweist. Die sogenannte Neue Ökonomie spielt am Standort Wilhelmsburg zur Zeit nur eine untergeordnete Bedeutung.

Die allgemein schwierige Situation des Einzelhandels wird in Wilhelmsburg durch ein vergleichsweise niedriges Einkommensniveau und eine geringe Kaufkraftbindung verschärft. Ein nennenswerter Zufluss von auswärtiger Kaufkraft findet nicht statt. Gleichzeitig hat sich das Waren- und Dienstleistungsangebot in Wilhelmsburg deutlich verschlechtert.

Wenn sich die erkennbare Tendenz fortsetzt, dass Facharztpraxen aufgrund der vergleichsweise schlechten Einkommenssituation von Wilhelmsburg in andere Stadtteile verlegt werden, entsteht auch in diesem Sektor ein Versorgungsproblem.



Das lokale Waren- und Dienstleistungsangebot stellt einen wichtigen Standortfaktor da und hat einen erheblichen Einfluss auf die Wohnumfeldqualität. Der Stärkung und Verbesserung des lokalen Waren- und Dienstleistungsangebotes kommt daher im Rahmen eines integrierten Gesamtkonzeptes eine besondere Bedeutung zu. In der Arbeitsgruppe besteht Konsens, dass Massnahmen mit subventionsartigem Charakter nicht geeignet sind, das Waren- und

Dienstleistungsangebot langfristig zu verbessern. Als Grundlage für die Planung zukünftiger Massnahmen in diesem Sektor wird eine detaillierte Standort- und Bedarfsanalyse benötigt. Die interkulturelle Kompetenz in Wilhelmsburg bietet zusammen mit der Erhöhung der Qualifikation der lokalen Anbieter Ansatzpunkte, auch überregional attraktive Angebote wie z.B. einen orientalischen Basar in Wilhelmsburg zu etablieren.

Die großen „Jobmaker“ in Wilhelmsburg kommen aus den Bereichen **Transport, verarbeitendes Gewerbe, unternehmensbezogene Dienstleistungen und dem Großhandel**. Aus älteren Untersuchungen geht hervor, dass ein Großteil der in den Wilhelmsburger Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmer auch in Wilhelmsburg wohnt. Dies und die Schwierigkeiten, neue Unternehmen nach Wilhelmsburg zu holen, zeigen die hohe Bedeutung der vor Ort ansässigen Wirtschaft für die weitere Entwicklung von Wilhelmsburg. Die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes wird von diesen Unternehmen wesentlich mitgestaltet werden. Ihre Bedürfnisse und Probleme sind daher in besonderer Weise zu berücksichtigen.

Die hohe Dichte von Unternehmen im Logistikbereich sowie rohstoffverarbeitende Betriebe in der Nachbarschaft zu Wohngebieten führen in Teilbereichen zu einer Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm, Schall und Geruchsemissionen sowie zu einer ästhetischen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes von Wilhelmsburg, so dass ein weiterer Ausbau des Logistikstandortes Wilhelmsburg in Teilen der Bevölkerung kritisch gesehen wird. Das Konfliktpotential, das sich aus dem zu geringen Anteil mischungsverträglichen Gewerbe ergibt, kann sich bremsend auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung auswirken. Dies ist bei einem weiteren Ausbau des Logistikstandortes Wilhelmsburg zu berücksichtigen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass Wilhelmsburg an der gesamten Wertschöpfung im Logistikbereich beteiligt ist und nicht auf einen Warenumschlagsplatz reduziert wird. Es sollten bevorzugt hochwertige Logistikdienstleister in Wilhelmsburg angesiedelt werden.

Als wichtige und zukunftssträchtige Potentiale für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Wilhelmsburg werden gesehen:

- die zentrale Lage des Standortes mit seinen Verkehrsanbindungen,
- die Lage am Wasser,
- die Einbettung in eine reizvolle Landschaft und die damit verbundenen Freizeitmöglichkeiten,
- günstige Wohnraum- und Gewerbemieten,
- kulturelle und sprachliche Vielfalt.

Diese Potentiale müssen für eine optimale und zukunftsweisende Nutzung aktiv entwickelt werden. Ferner setzt dies eine grundlegende Verbesserung der strukturellen und sozialen Defizite in Wilhelmsburg voraus.

2.2 Die Ausbildungsproblematik

2.2.1 Qualifikation der Schulabgänger

Die Bedeutung von grundlegenden Handlungserfordernissen für Wilhelmsburg zeigt sich in folgenden Kernindikatoren : 23,7% der Wilhelmsburger SchulabgängerInnen hatten 1998 keinen Schulabschluss – doppelt so hoch wie im Hamburger Durchschnitt. 32,2% der SchülerInnen verlassen die Schule mit dem Hauptschulabschluss, 29,3% mit dem Realschulabschluß und 10,4% mit der Allgemeinen Hochschulreife. In diesen Zahlen kommt ein großer, negativer Unterschied zur durchschnittlichen Hamburger Situation zum Ausdruck. Die im stadtweiten Vergleich niedrigen formalen Qualifikationen bedeuten eine Benachteiligung beim Zugang zum Ausbildungsstellenmarkt und damit langfristig auch zum Arbeitsmarkt. Gleichzeitig werden die Potentiale der Mehrsprachigkeit und interkulturellen Erfahrung kaum genutzt.

2.2.2 Lehrstellen in Wilhelmsburger Betrieben

Die Jugendarbeitslosigkeit liegt mit 9,7% erheblich höher als in Hamburg mit 5,5% (1999). In Wilhelmsburg gab es 1999 lt. Angaben der Handwerkskammer 315 eingetragene Handwerksbetriebe bei einem Gesamtbestand von ca. 1.700 Firmen in Wilhelmsburg . Die Zahl der Ausbildungsplätze ist in den vergangenen zehn Jahren von ca. 1800 auf ca. 600 zurückgegangen. Dabei hat die Erfahrung der seit drei Jahren in Wilhelmsburg tätigen „Ausbildungsagentur Wilhelmsburg“ gezeigt, dass einerseits die örtlichen Betriebe bereit sind, zusätzliche Ausbildungsplätze einzurichten, dass aber andererseits die ausbildungsplatzsuchenden Jugendlichen oft schulische und soziale Problemlagen aufweisen, die der Aufnahme einer beruflichen Ausbildung entgegenstehen.

2.2.3 Ausserbetriebliche Ausbildung

Seit den 80er Jahren werden in Wilhelmsburg durch verschiedene Träger und die finanzielle Unterstützung der Fachbehörden zusätzliche ausserbetriebliche Ausbildungsangebote bereitgestellt (Bürgerinitiative Ausländische Arbeitnehmer e.V., Landesbetrieb Erziehung und Berufsbildung, Gewerbeschulen). Diese durch das Arbeitsamt und die Senatsbehörden geförderten Maßnahmen reichen allerdings nicht aus, die Ausbildungsplatznachfrage der nicht mit Ausbildungsplätzen Versorgten angemessen zu befriedigen. Viele der jetzt 20 – 30jährigen arbeitslosen jungen Erwachsenen aus dem Stadtteil haben in den vergangenen Jahren keine Berufsausbildung erfahren.

Weitere Berufsvorbereitungs- und Ausbildungsplätze für Wilhelmsburger Jugendliche müssen bereitgestellt werden, um die strukturelle Benachteiligung beim Zugang zum Arbeits- und Ausbildungsmarkt zu reduzieren. Dies kann nur durch gemeinsames Bemühen von Betrieben, Ausbildungsträgern, Schulen und Fachbehörden erreicht werden.

Zukünftig wird es darauf ankommen, eine noch engere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen mit der Ausbildung befaßten Akteuren herzustellen, um nachhaltige Effekte bei der Erhöhung von qualifizierten Ausbildungsplätzen und der Verbesserung der Ausbildungschancen Jugendlicher in Wilhelmsburg zu erreichen.

2.2.4 Betriebliche Qualifizierung

Über den Qualifizierungsstand der in Wilhelmsburg tätigen Arbeitnehmer und Erwerbslosen liegen nach unserer Kenntnis keine regionalisierten, differenzierten Aussagen vor. Zu vermuten ist, daß die vorhandene Qualifikation der Erwerbslosen als auch der Berufstätigen in vielen Fällen nicht den zukünftigen Anforderungen gewachsen ist. Beides stellt einen Mangel dar.

Fazit zur Ausbildungsproblematik

Um zukunftsfähig zu werden, braucht Wilhelmsburg eine **Bildungs- und Qualifizierungsoffensive**, die sich sowohl im Bildungssektor niederschlägt (siehe Zielsetzungen der AG „Bildung und Schule“ der Zukunftskonferenz), die Ausbildungschancen erhöht als auch die Betriebe umfaßt.

3. Leitbild, Ziele und Perspektiven im Rahmen eines Entwicklungskonzeptes

Wilhelmsburg benötigt ein eigenes Profil als Wirtschaftsstandort jenseits der Nischenfunktion zwischen Hafencity und Channel Harburg mit stabilen **Brücken zur Zukunft**: Orientierung auf Hamburg, IGA und Olympia, Hafen, Transport, Freizeit-Tourismus-Kultur und Wohnstandort.

Wilhelmsburg soll ein attraktiver Wirtschaftsstandort werden, der als gewachsener Stadtteil

- Arbeiten und Wohnen ermöglicht, indem seine Wohn- und Freizeitqualitäten mit den Anforderungen an einen zukunftsorientierten, umweltverträglichen Stadtteil in zentrumsnaher Lage verbunden werden,
- seine Binnenkompetenz stärkt und vorhandene Entwicklungspotenziale nutzt,
- seine vorhandenen Strukturen stärkt durch den Erhalt tradierter Arbeitsplätze bei gleichzeitiger Öffnung für neue Nutzungen und Mobilisierung seiner Funktionsreserven (Flächen, Wasserlagen, personelle Ressourcen, Vielsprachigkeit und interkulturelle Erfahrung),
- die Gewerbeflächenpotenziale umwelt- und stadtteilverträglich erweitert und verbessert,
- ansiedlungswilligen und bestehenden Unternehmen sowie Existenzgründern Flächen, Raum und umfassende Beratung bereitstellt,
- die bedarfsgerechte Entwicklung des Einzelhandels fördert,
- 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.

4. Vorschläge für Schlüsselprojekte und zentrale Einzelmassnahmen

Die folgenden Vorschläge spielen nach Meinung der Arbeitsgruppe eine Schlüsselrolle für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Wilhelmsburg. Sie sind teilweise zügig

realisierbar, teilweise erfordern sie noch Vorarbeiten, Planungen, Grundsatz-entscheidungen und Mittelbereitstellungen in erheblicher Höhe. Sie müssen aber in absehbarer Zeit angepackt und in eng aufeinander folgenden Schritten umgesetzt werden.

Eine Gruppe von Partnerorganisationen in Wilhelmsburg/Veddel hat das Konzept für eine **Entwicklungspartnerschaft Elbinsel** erstellt und einen Antrag für das EU-Förderprogramm EQUAL eingereicht, bei dem neben nationalen und Hamburgischen Mittel eine Förderung von 50% durch die Europäische Union möglich ist.

Bei der Vorstellung von Maßnahmen, die die Arbeitsgruppe „Arbeit & Wirtschaft“ zusammengestellt hat, wird das EQUAL-Projekt eingangs zusammenfassend dargestellt, weil sich in ihm mehrere Handlungsstränge bündeln, die in weiteren Einzelpunkten ausgeführt werden.

4.1 Durchführung des Equal-Projekts

Die **Entwicklungspartnerschaft Elbinsel** setzt sich zum Ziel, eine **lokale Qualifizierungs- und Beschäftigungsstrategie für die Elbinselregion** zu entwickeln und umzusetzen, um die Beschäftigungsfähigkeit von benachteiligten Personengruppen auf dem Arbeitsmarkt nachhaltig zu verbessern und ihren Zugang zum Arbeitsmarkt zu erleichtern.

In der Entwicklungspartnerschaft Elbinsel haben sich in der Elbinselregion über 40 Partner (Betriebe, Unternehmen, Kammern, Gewerkschaften, Freie Träger der Sozialen Arbeit, Ausbildungsträger und Beschäftigungsgesellschaften, lokale Verwaltungen und Fachbehörden) zusammengeschlossen, um gemeinsam Strategien und Maßnahmen gegen Arbeitslosigkeit und Ausgrenzung zu entwickeln. Die Zukunft der Hafenregion mit ihren Chancen, den Hafen touristisch attraktiver zu gestalten und städtebaulich näher an das Hamburger Zentrum heranzurücken, eröffnet vielfältige Möglichkeiten für die soziale und wirtschaftliche Weiterentwicklung der gesamten Region.

Wird das Gesamtvorhaben bewilligt, stehen für einen Zeitraum von drei Jahren ab 2002 ca. 4,9 Mio. € an nationalen und EU-Mitteln zur Verfügung.

Wird das EQUAL-Projekt nicht bewilligt, sollen die nationalen und Hamburgischen Mittel in Höhe von ca. 2,2 Mio. € Wilhelmsburg für die vorgesehenen Aktivitäten zur Verfügung gestellt werden.

4.1.1 Aufbau eines Verbundes Schule, Jugendhilfe, Betriebe

Durch den Aufbau einer Entwicklungspartnerschaft sollen konkret **neue Formen der Zusammenarbeit** zwischen Betrieben, Beschäftigungsträgern, sozialen Einrichtungen und Initiativen sowie öffentlicher Verwaltung entwickelt werden. Hierdurch wird eine qualitativ neue Bündelung von Ressourcen erreicht, um Jugendlichen und Erwachsenen zu Berufsqualifizierung und Arbeitsplätzen zu verhelfen.

Um den **Übergang zwischen Schule, Ausbildung und Beruf strukturell zu verbessern**, soll ein Verbund möglichst aller beteiligten Akteure aufgebaut werden. Während im Bereich der Jugendhilfe bereits ausgeprägte fachliche Vernetzungsstrukturen bestehen, mangelt es den Schulen vor allem an personellen Ressourcen für eine Zusammenarbeit auf der Arbeitsebene. Wirtschaftsunternehmen und Betriebe müssen vor allem von den Vorteilen einer Zusammenarbeit überzeugt werden und einen Mehrwert für sich erkennen können. Hierzu sollen in der Anfangsphase aufbauend auf vorhandenen Kontakten und gemeinsamen Zielen gezielt Kontakte geknüpft werden, um Hemmschwellen für eine Mitarbeit zu erkennen sowie eigene Bedarfe der verschiedenen Akteure ermitteln zu können. Um Betrieben und Schulen die Teilnahme zu ermöglichen, erhalten diese ggf. entsprechende Ressourcen zur Verstärkung ihrer Vernetzungskapazitäten

Der Verbund wird konkret drei Entwicklungsstränge verfolgen:

- Verstärkung der Vernetzung und Optimierung der Schnittstellen
- Präventionsmaßnahmen an den allgemeinbildenden Schulen

- Zusätzliche Qualifizierungsmaßnahmen

Verstärkung der Vernetzung und Optimierung der Schnittstellen

Aufbau von Förderketten beginnend mit integrierter, qualifizierter Beratung bis zur Bereitstellung von zusätzlichen Ausbildungs- und Arbeitsplätzen vor Ort. Hierzu zählen die Entwicklung und Koordination effektiver Übergangsangebote für verschiedene Gruppen von Jugendlichen sowie Berufsorientierungsmaßnahmen und niedrigschwellige Beschäftigungs- und Qualifizierungsangebote.

Förderung der Verbundausbildung von Betrieben und Trägern in Wilhelmsburg sowie von Partnerschaften zwischen Schulen und Betrieben.

- Aufbau eines leicht zugänglichen Informationssystems über Integrations-Angebote in der Region.

Präventionsmaßnahmen an den allgemeinbildenden Schulen

- Entwicklung eines Berufsorientierungskonzeptes unter Berücksichtigung der Lebensplanung für Schüler/-innen gemeinsam mit der Berufsberatung des Arbeitsamtes, Schulen, Betrieben und außerschulischen Angeboten
- Einführung des Europäischen Computerführerscheines in den Abschlussklassen
- qualifizierte Schüler-Job-Börse
- Patenschaften von Schulen und Betrieben mit Schnuppertagen und Betriebserkundungen für SchülerInnen und LehrerInnen sowie Ausweitung des Praktikumsangebotes vor Ort
- individuelle Entwicklungsberatung durch aufsuchende Sozialarbeit zur Reduzierung von Schulabbruch bis hin zur Entwicklung von Wiedereingliederungsangeboten für bereits schulfüchtige Jugendliche.

Zusätzliche Qualifizierungsmaßnahmen

Gemeinsam mit allen Akteuren des Verbundes sollen evtl. fehlende bedarfsgerechte Ausbildungs- und Beschäftigungsangebote entwickelt werden. Hierzu existiert bereits eine Fülle von Projektvorschlägen aus dem Stadtteil, die vom Verbund geprüft und ggf. weiterentwickelt werden. So können z.B. im Fall der Bewilligung des EQUAL-Projekts ab 2003 für 85 TeilnehmerInnen zusätzliche Plätze zur Berufsvorbereitung mit Betriebspraktika, betriebliche Ausbildung und niedrigschwellige Arbeitsangebote bereitgestellt werden.

Angeregt wird, daß Betriebe, die zusätzliche Ausbildungskapazitäten für benachteiligte Jugendliche bereitstellen, finanziell verstärkt gefördert werden.

Die vorhandenen Beratungseinrichtungen und Anlaufstellen, die zukünftig noch stärker kooperieren sollten, müssen langfristig finanziell abgesichert werden, wenn sie nachhaltige Wirkungen im schwierigen Umfeld Wilhelmsburg erzielen sollen.

Die im folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen und Vorhaben müssen mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe „Bildung und Schule“ der Zukunftskonferenz abgestimmt werden.

4.1.2 Bildung eines regionalen Entwicklungs- und Kompetenzzentrums

Mit der Bildung eines regionalen Kompetenzzentrums für Wilhelmsburg soll mittelfristig die Verbesserung des Arbeitsplatzangebots und die Stärkung der lokalen Wirtschaft durch den Aufbau eines Beratungsnetzwerkes, das sich an Unternehmen, UnternehmensgründerInnen und Beschäftigungsträger wendet, erreicht werden.

Beratung und Begleitung für Wirtschaftsbetriebe sowie Weiterbildungs- und Beschäftigungsträger vor Ort zusammenführen und ergänzen.

Dies soll geschehen durch Beratungsangebote

- in Bezug auf regionale und überregionale Förderprogramme
- bei der Einstellung/ Integration langzeitarbeitsloser MitarbeiterInnen
- in Fragen der Existenzgründung bzw. Teilexistenzgründung
- insbesondere für ausländische UnternehmerInnen.

Gemeinsam neue Projekte für die Elbinselregion entwickeln und umsetzen.

Vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen der Elbinselregion bieten sich vielfältige Entwicklungspotenziale im Bereich Tourismus und Freizeit sowie Hafen und Umwelt. Hierzu sind bereits zahlreiche Ideen und Projektvorschläge entwickelt worden, die in Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort vor dem Hintergrund der **Qualifikations- und Potenzialanalyse** konkretisiert und umgesetzt werden sollen. Eine Entscheidung über Einzelprojekte fällt im Frühjahr 2002 nach erfolgter Einbindung lokaler Wirtschaftsakteure.

Perspektiven und Strukturen entwickeln, die eine Netzwerkbildung in der Region nachhaltig unterstützen.

Durch die Beratung und Begleitung von Unternehmen und Trägern sowie die Entwicklung gemeinsamer Projekte wird eine Netzwerkbildung gefördert. Zusätzlich sollen beispielsweise durch den Aufbau von Datenbanken, Förderung gemeinsamer Messeauftritte, Bildung von Arbeitskräftepools u.ä. Strukturen geschaffen werden, die eine Netzwerkbildung nachhaltig unterstützen. Dadurch werden die Stärken nicht nur der einzelnen Betriebe gestärkt, sondern die Handlungskompetenz als Wirtschaftsstandort verbessert.

4.2 Wirtschaftsförderung & Beratung ausbauen, Netzwerke fördern

Wilhelmsburg ist ein bedeutender Gewerbestandort im Wirtschaftsraum Hamburg. Für Wilhelmsburg bedeuten die ansässigen Betriebe das Rückgrat des lokalen Arbeits- und Ausbildungsmarktes. Deshalb ist der Pflege des Firmenbestandes und seiner Handlungsmöglichkeiten besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Hierfür benötigt Wilhelmsburg einen zentralen Anlaufpunkt für Wirtschaft, Gewerbe, Existenzgründung und Qualifikation mit spezieller lokaler Wirtschaftsförderungsfunktion.

Mit der Bildung eines regionalen Kompetenzzentrums für Wilhelmsburg soll mittelfristig die Verbesserung des Arbeitsplatzangebots und die Stärkung der lokalen Wirtschaft durch den Aufbau eines Beratungsnetzwerkes, das sich an Unternehmen, UnternehmensgründerInnen und Beschäftigungsträger wendet, erreicht werden. Dabei kann - im Fall der Bewilligung des EQUAL-Projektes - mit dem regionalen Entwicklungs- und Kompetenzzentrum als Kern (personell und räumlich) gestartet werden.

Unter einem Dach, als **one-stop-shop** - mit gemeinsamer Trägerschaft von Kammern, Wirtschaftsförderung und den verschiedenen vor Ort tätigen Beratungsanbietern - sollen zukünftig in Wilhelmsburg unterschiedliche, abgestimmte und kooperierende Angebote zusammengefaßt werden, um durch eine einzige Ansprechinstanz die Übersichtlichkeit des Beratungsangebotes zu erhöhen, die Zugangsschwellen zu senken und die Bearbeitungsabläufe zu vereinfachen. Berücksichtigung soll auch die Tatsache finden, dass im Gespräch vor Ort über das vom Betrieb genannte Einzelproblem hinaus regelmäßig ganze Problemketten von den unterschiedlichen Beratern identifiziert und gemeinsam systematisch gelöst werden sollen.

4.2.1 Infrastruktur für eine lokale Wirtschaftsförderungsberatung

Bei unterschiedlichster Betrachtungsweise lässt sich feststellen, dass die Wirtschaftsförderungsberatung verstärkt werden muss, da die bislang vorhandenen Kapazitäten der bezirklichen Wirtschaftsförderung, der HEI und der HWF für eine lokale, aktiv aufsuchende und zielgruppenspezifische Beratungsarbeit nicht ausreichen bzw. nicht über einen entsprechenden Arbeitsansatz verfügen. Die Diskussion über eine geeignete

Beratungsform konnte in der Arbeitsgruppe „Arbeit und Wirtschaft“ nicht abgeschlossen werden. Gleichwohl waren alle Beteiligten übereinstimmend der Meinung, dass die Rahmenbedingungen für eine gezielt auf die lokalen Probleme eingehende Wirtschaftsförderungsberatung grundsätzlich verbessert werden müssen.

Erste Überlegungen, vorhandene Ressourcen und Angebote zu bündeln und zu effektivieren als auch weitergehende Ansätze werden im Folgenden skizziert :

Idealerweise werden zukünftig Beratung Suchende werden zu Fragen aller Art (z.B. Flächen, Räume, Personal, Finanzierung, Förderung) über eine öffentlichkeitswirksam kommunizierte zentrale Telefonnummer und eine homepage im Rahmen einer nutzerfreundlichen Navigation an die örtliche (in diesem Fall Wilhelmsburger) Beratungsinstanz verwiesen, die sein Hauptproblem am kompetentesten lösen kann. Die diesem Beratungsnetz angeschlossenen Einrichtungen stellen ein fachlich und organisatorisch abgestimmtes Beratungsnetz dar, in das die Kammern, der bezirkliche Wirtschaftsförderer und Senatsbehörden eingebunden sind.

Als Einstieg in eine strukturierte Wirtschaftsförderungsberatung sind in Wilhelmsburg folgende, aufeinander abgestimmte Angebote verschiedener kooperationsbereiter Akteure denkbar :

Aktiv aufsuchende Wirtschaftsförderung :

Die Wirtschaftsförderung in Harburg ist derzeit aus Kapazitätsgründen nicht in der Lage, die Firmen und Betriebe des Stadtteils in einem zufriedenstellenden Maße zu betreuen. Für die sehr unterschiedlich strukturierten Wilhelmsburger Betriebe fehlt es an intensiveren Einzelkontakten, um

- verbesserte Zugänge zum lokalen Arbeits- und Ausbildungsmarkt zu bekommen,
- leichteren Kontakt zu anderen lokalen Firmen (Synergiepotenziale) herzustellen,
- und einen effektiven Überblick über Verlagerungs- und Erweiterungs- möglichkeiten vor Ort zu erhalten.

Eine verstärkte „Aktiv aufsuchende Wirtschaftsförderung“, die nahe an der Situation und an den Bedürfnissen der Wilhelmsburger Betriebe arbeitet, kann dazu beitragen, Abwanderungen zu verhindern und Erweiterungen der Betriebe zu fördern und somit ein wirksames Instrument zur Stabilisierung und Weiterentwicklung der Wirtschaftspotenziale im Stadtteil sein.

Die Wirtschaftsförderung im Bezirk Harburg soll mit entsprechenden Ressourcen gestärkt werden, um eine intensivere „**Aktiv aufsuchende Wirtschaftsförderung**“ in Wilhelmsburg zu ermöglichen. Sie sollte die Aufgabe haben,

- die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in Wilhelmsburg zu verbessern,
- Arbeitsplätze zu schaffen und zu sichern
- und Möglichkeiten für eine Gründung und Ansiedlung neuer Betriebe zu erkunden, die die vorhandene Unternehmensstruktur ergänzen und verbessern kann.

Lokale Wirtschaftsförderung : LoWi mobil

ist ein zusätzliches Angebot kleinräumiger, **lokaler Wirtschaftsförderung**, das in einem dreijährigen, durch den Europäischen Sozialfonds geförderten, Modellversuch durch den Träger **Beschäftigung & Bildung e.V.** erprobt werden soll. LoWi soll die bereits bestehenden Instrumente der Hamburger Wirtschaftsförderung auf Lokaler Ebene ergänzen.

Beratung für einzelne Betriebe kann zeitlich und inhaltlich begrenzt über die Wirtschaftsförderer der Bezirke und Akteure vor Ort, die Kontakte zu Betrieben haben, angefordert werden, um die Lösung spezieller Fragestellungen zu ermöglichen. Neben der individuell zugeschnittenen Beratung kann zukünftig auch auf ein ExpertInnenpool von über 60 Fachleuten zurückgegriffen werden. Der Schwerpunkt der Beratungstätigkeit von LoWi

liegt in Hamm/Horn und umliegenden Stadtteilen. Die Angebotspalette von LoWi kann auch von einzelnen Betrieben in Wilhelmsburg abgerufen werden. Damit ein abgestimmtes Vorgehen mit weiteren Beratungsdienstleistern im Rahmen des regionalen Entwicklungs- und Kompetenzzentrums möglich wird, ist Beschäftigung & Bildung e.V. als Mitglied der Entwicklungspartnerschaft Elbinsel beigetreten.

Zielgruppenorientierte Angebote wie

Wilhelmsburg benötigt aufgrund seiner besonderen strukturellen Benachteiligungen abgestimmte zielgruppenorientierte Beratungsangebote. Hierbei sind die folgenden, bereits bestehenden Angebote langfristig zu sichern.

„Informations- und Beratungsangebot für Migrantinnen und Migranten „:

Der Verein „**Unternehmer ohne Grenzen e.V.**“ bietet seit September 2001 in Wilhelmsburg im Veringhof primär der Zielgruppe Migranten und Migrantinnen, die sich selbständig machen wollen und bestehenden Betrieben von Migranten und Migrantinnen Beratungs- und Betreuungsleistungen und Informationen.

Hauptzielsetzungen des Projektes sind :

- Aktivierung des Gründungspotentials unter den Migranten durch Öffentlichkeitsarbeit und Durchführung themenspezifischer Info-Veranstaltungen
- Individuelle Betreuung und Begleitung von Gründungs- und Existenzfestigungs-Vorhaben in persönlichen Gesprächen
- Beantwortung individueller schriftlicher und telefonischer Anfragen von Existenzgründern, Unternehmern und Institutionen der Wirtschaftsförderung
- Förderung des Zugangs und der Eingliederung der ausländischen Existenzgründer und Unternehmer in die vorhandenen Wirtschaftsstrukturen
- Mitwirkung bei vorhandenen Initiativen der Wirtschaftsförderung für Existenzgründer und Unternehmer sowie Förderung der Vernetzung dieser Strukturen
- Förderung des Informationsaustausches und der Kooperation zwischen ausländischen und deutschen Unternehmen
- Förderung der Qualifikation der Betriebsinhaber und der Beschäftigten und Sensibilisierung für die betriebliche Ausbildung

Ausbildungsagentur Wilhelmsburg

Vor drei Jahren auf Initiative des Stadtteilbeirates Wilhelmsburg gegründet und getragen von drei örtlichen Ausbildungs- und Beschäftigungsträgern, hat sie die Aufgabe, zusätzliche Ausbildungsplätze in Wilhelmsburger Betrieben zu akquirieren, die geeigneten Jugendlichen zu vermitteln und im Verlauf der Ausbildung Betriebe und Auszubildende bei auftretenden Problemen zu beraten und zu unterstützen, um insbesondere benachteiligten Jugendlichen in Wilhelmsburger Betrieben eine Ausbildung zu ermöglichen..

Job Lokomotive

Job-Lokomotive, eine Initiative der Hamburg-Mannheimer-Stiftung Jugend & Zukunft, begleitet seit 1999 sozial benachteiligte Jugendliche aus Wilhelmsburg mit Einzelberatung, Bewerbungstraining und Gruppenangeboten bereits während der Schulzeit auf dem Weg in den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt.

Arbeitsvermittlung „Pluspunkt“

Pluspunkt Personaldienstleistungen GmbH vermittelt langzeitarbeitslose MitarbeiterInnen im Auftrag des Arbeitsamtes, Sozialbehörden und Beschäftigungsunternehmen auf Basis gezielter Auswahlverfahren kostenfrei für Betriebe und Unternehmen u.a. im Bezirksamtsbereich Harburg. Pluspunkt ist bereit, sich aktiv an einer Arbeitsform der zusammengefassten Angebote unter einem Dach in Wilhelmsburg beteiligen.

Netzwerke bilden und Kommunikationsstrukturen entwickeln

Durch die Beratung und Begleitung von Unternehmen und Trägern sowie die Entwicklung gemeinsamer Projekte wird die Kooperation und Netzwerkbildung zwischen Schulen, Bildungsträgern, Freizeiteinrichtungen und Unternehmen gefördert. Dies trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes bei. Zusätzlich sollen beispielsweise durch den Aufbau von Datenbanken, Förderung gemeinsamer Messeauftritte, Bildung von Arbeitskräftepools u.ä. Strukturen geschaffen werden, die die Netzwerkbildung nachhaltig fördern. Dadurch werden die Stärken nicht nur der einzelnen Betriebe entwickelt, sondern die Handlungskompetenz von Wilhelmsburg als Wirtschaftsstandort verbessert.

Ein wichtiger Baustein für eine Strategie zur Stärkung der Wilhelmsburger Wirtschaftskraft ist die **Kommunikation mit den Unternehmen vor Ort**. Zum einen gilt es deren Wünsche und Bedarfe zu ermitteln. Die Unternehmen haben konkrete Erfahrungen mit den lokalen Problemlagen und sind wichtige Partner bei der Umsetzung von Maßnahmen. Zum zweiten kommt auch die Kommunikation (Kontaktaufnahme) von lokalen Unternehmensvertretern untereinander dem Wirtschaftsklima am Standort zugute.

Wilhelmsburger Wirtschaftstag

Kurzfristig soll in 2002 eine attraktive Informationsveranstaltung mit den derzeit verfügbaren Angeboten zu Förderungs- und Unterstützungsangeboten mit Vertretern der Wirtschaftsbehörde, Kammern und Anbietern von Beratungsdienstleistungen in Wilhelmsburg organisiert werden.

Mit der Einrichtung eines zukünftig regelmäßig stattfindenden Wilhelmsburger Wirtschaftstages soll (in Abstimmung mit den Organisatoren der Wilhelmsburger Messe) ein geeigneter Rahmen geschaffen werden, um die Kommunikation der Wilhelmsburger Unternehmen untereinander und den Austausch mit Politik und Verwaltung dauerhaft zu fördern.

Eine erste Sondierung kann beispielsweise in Form eines moderierten Workshops stattfinden, bei der die Wilhelmsburger Unternehmeneingeladen werden, die wirtschaftlichen Probleme und Bedingungen ihrer Lösung zu erörtern.

4.3 Gewerbeflächenmanagement

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. Die Altlastensituation hemmt oftmals die Verfügbarkeit von Flächen, die wegen ihrer Lage nahe am Stadtteil Optionen zur Schaffung von wohnungsnahen Arbeitsplätzen bieten.

Bei der Neuerschließung von Gewerbeflächen sollen gleichzeitig neue Qualitätsstandards zum Tragen kommen (z.B. stadt- und landschaftsräumliche Einbindung in den Stadtteil/Gestaltung), die neue Gewerbeflächen in Wilhelmsburg von anderen Standorten positiv abheben. Ziel soll es sein, ein Image zu unterstützen, das Wilhelmsburg nicht nur als traditionellen sondern auch als modernen Gewerbestandort darstellt.

Die Qualitätsstandards, die für neue Gewerbegebiete entwickelt und getestet werden können, sollen sukzessive auch für die bestehenden Gewerbegebiete in angepasster Form übernommen werden. Wilhelmsburg sollte den Modernisierungsschub, der derzeit auf dem Gewerbeflächenmarkt zu beobachten ist, mit eigener Initiative voranbringen und die eigene Attraktivität als Gewerbestandort steigern, um beispielsweise gegenüber dem Umland nicht ins Hintertreffen zu geraten.

4.3.1 Entwicklung des Geländes am Veringkanal zu einem wohnverträglichen Gewerbegebiet.

Das Gelände am Veringkanal ist aufgrund seiner relativen Nähe zu den Wohngebieten im Reiherstiegviertel nur bedingt für emissionsintensive und verkehrsintensive Nutzungen geeignet.

Langfristig soll das Gebiet zu einem wohnverträglichen Gewerbegebiet entwickelt werden. Dies ist bereits jetzt bei der Vergabe von Gewerbeflächen zu berücksichtigen und u.U. auch planungsrechtlich festzulegen.



4.3.2 zügige Entwicklung des Gewerbegebietes am Reiherstieg

Die Ansiedlung von Ision zeigt, dass Wilhelmsburg von den Entwicklungen im Harburger Binnenhafen, der Hafencity sowie der Airbus A-380 Ansiedlung profitieren kann, wenn es in der Lage ist, adequate Gewerbeflächen günstig und zeitnah anzubieten

Um von der Airbus Deutschland GmbH profitieren zu können, ist es notwendig, die Flächen für potentielle Zulieferbetriebe möglichst schnell zur Verfügung zu stellen. Aus diesem Grund fordert die Arbeitsgruppe eine zügige Entwicklung der Gewerbeflächen am mittleren Reiherstieg.



4.3.3 Entwicklung des Spreehafens zu einem Wohn- und Gewerbehafen

Der Spreehafen soll zu einem Wohn- und Gewerbeboothafen entwickelt werden. Politisch-administrativ dem Bezirk Mitte zuzurechnen gehört der Spreehafen geographisch zur Elbinsel. Die Öffnung des Spreehafens für Wilhelmsburg ist ein wichtiger Schritt zur Verringerung der sozialräumlichen Distanz zwischen Hamburg-Centrum 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. Die relative Nähe zur Hafencity macht den Spreehafen auch für Unternehmen aus diesem Umfeld interessant.

Der Spreehafen könnte ein attraktiver Standort für Medienunternehmen. Für eine professionelle Entwicklung fehlen jedoch die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen.

4.3.4 Altlastenproblematik in Wilhelmsburg

Die Altlastenproblematik ist für Wilhelmsburg ein Problem, das den Stadtteil strukturell schwächt. Insbesondere im Westen der Insel, wo entlang des Reiherstiegs eine der am stärksten industrialisierten Zonen Hamburgs entstand, verhindern die nicht bewältigten Hinterlassenschaften der Industrie ein Fortschreiten des Strukturwandels. Mit den Rahmenbedingungen des Marktes lassen sich die Hemmnisse nicht bewältigen. Eine Revitalisierung von Flächen ist vielerorts durch die Kosten für eine notwendige Dekontamination blockiert. Die beschriebene Situation ist eine entscheidende Bremse für die Wirtschaftsentwicklung und Schaffung wohnungsnaher Arbeitsplätze in Wilhelmsburg.

4.4 Einzelhandel, Bedarfs- und Standortanalyse

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. Viele, insbesondere kleine Läden mußten aufgeben. Zunehmend werden das Warenangebot und die begrenzten Einkaufsmöglichkeiten in Wilhelmsburg kritisiert. Die Verbesserung des Angebots durch den Ausbau des Wilhelmsburger Einkaufszentrums schafft gleichzeitig schwierigere Bedingungen für die Aufrechterhaltung eines ausgewogenen Angebots für andere Anbieter.

Um zu klären,

- welche Strukturen und Entwicklungstendenzen der Einzelhandel in Wilhelmsburg aufweist,
- inwieweit die ausländischen Gewerbetreibenden im Hinblick auf Angebote der Nahversorgung und Bereitstellung von Ausbildungsplätzen einbezogen werden können,
- ob die wohnortnahe Versorgungsfunktion in einzelnen Quartieren bedroht ist und inwieweit sinnvoll Steuerungsinstrumente einsetzbar sind,
- wie die Nachfrageseite zu bewerten ist,

haben sich auf Initiative des Ortsamtes - Mieterzentrum Wilhelmsburg - unterschiedliche Akteure in der AG "Wohnen" der Zukunftskonferenz gefunden, die eine Standortanalyse für erforderlich halten. Hierfür muss zeitnah durch die Freie und Hansestadt Hamburg eine Finanzierung bereit gestellt werden.

Die Standortanalyse soll als Planungs- und Beratungsinstrument für die Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe dienen und durch eine detaillierte Bedarfsanalyse die Angebotsdiversifizierung fördern.

4.5 Qualifizierung, Aus- und Weiterbildung

Damit Wilhelmsburg ein zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort werden kann, muß mit den tragenden Akteuren aus den Bereichen Arbeit, Wirtschaft und Bildung zeitnah eine übergreifende Bildungs- und Qualifikationsoffensive in Gang gesetzt werden.

4.5.1 Qualifikationsanalyse

Um die Potentiale der Wilhelmsburger Region angemessen erschließen zu können, wird die TU Hamburg-Harburg im Rahmen des EQUAL-Projekts beauftragt, eine Qualifikations- und

Potenzialanalyse für die Elbinselregion durchzuführen. Untersuchungsgegenstand sind sowohl die Qualifikationen der erwerbslosen BewohnerInnen und Menschen in unsicheren Arbeitsverhältnissen und auf gefährdeten Arbeitsplätzen als auch die Entwicklungspotenziale der Wirtschaft und der Region. Sie wird u.a. mittels Befragung von Betrieben und Experten im Hinblick auf zukünftig erwartete Entwicklungen und Anforderungen an Arbeitskräfte durchgeführt. Die Beteiligung der Handels- und Handwerkskammer ist dadurch gesichert, daß beide Organisationen Partner des EQUAL-Projektes sind.

Diese Analyse dient als Ausgangspunkt und gemeinsame Basis für die weiteren Projekte der Entwicklungspartnerschaft Elbinsel und die Entwicklung einer gemeinsamen, handlungsorientierten Qualifizierungs- und Beschäftigungsstrategie für die Elbinselregion.

Auf der Basis der Qualifikations- und Potentialanalyse muß eine langfristige Sicherung der betrieblichen und ausserbetrieblichen Qualifizierung, Fort- und Weiterbildung in Wilhelmsburg entlang der vorhandenen Qualifikationen der hier lebenden und arbeitenden Bevölkerung zielgerichtet weitergeführt werden.

4.5.2 Erhaltung des Ausbildungsschwerpunktes KFZ-Mechanik

Die Gewerbeschulen profilieren sich zunehmend im Bereich neuer Berufsfelder mit zahlreichen Ansätzen in Richtung Qualifizierung, Weiterbildung und Beschäftigungsförderung sowie der speziellen Schulform „Technisches Gymnasium“ an der Gewerbeschule Metalltechnik G 17.

In der Wilhelmsburger Gewerbeschule G 17 werden z.Zt. Auszubildende des KFZ-Handwerks unterrichtet. Dies geschieht in zwei Bereichen : Einerseits werden mit Mitteln aus Benachteiligtenprogrammen Auszubildende aus dem Gesamthamburger Raum unterrichtet. Zum anderen werden in Regelklassen Auszubildende des KFZ-Handwerks unterrichtet. Der zweite Bereich weist eine starke Verankerung im Raum Süderelbe durch Verflechtungen zu ansässigen KFZ-Betrieben auf. Ein Großteil der Auszubildenden stammt aus dem Harburger und Wilhelmsburger Raum.

Die Gewerbeschule hat mit der AG „Bildung und Schule“ ein Konzept entwickelt, im Verbund mit Betrieben eine außerbetriebliche Berufsvorbereitung und Berufsausbildung im KFZ-Handwerk für 12 -24 Jugendliche mit schwachem Hauptschulabschluß anzubieten, insbesondere für Jugendliche aus dem Wilhelmsburger Raum.

Bereits im vergangenen Jahr bestand die Absicht der Schulbehörde, den KFZ-Bereich an einen anderen Standort zu verlagern. Wegen der Bedeutung für die lokale Wirtschaftsstruktur und der erklärten Bereitschaft der G 17 zur Öffnung für lokale Ausbildungs- und Qualifizierungsbedarfe wird die Beibehaltung des Ausbildungsstandortes Wilhelmsburg für unabdingbar gehalten und gefordert.

4.5.3 Gender mainstreaming

Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten hinsichtlich der Gleichstellung der Geschlechter sollen zukünftig bei Vorbereitung und Durchführung aller Maßnahmen und Projekten, die aus der Zukunftskonferenz resultieren, aktiv genutzt werden.

Damit diese Absicht nicht auf der Ebene der Proklamationen verbleibt, sind entsprechende Unterstützungsstrukturen, Arbeitshilfen, Veranstaltungen und Workshops auch über das EQUAL-Projekt hinaus finanziell abzusichern.

4.6 Konfliktmanagement

4.6.1 Nutzungskonflikte zwischen Wirtschaft, Wohnen und Erholung

Die hohe Dichte von Unternehmen im Logistikbereich sowie rohstoffverarbeitende Betriebe in der Nachbarschaft zu Wohngebieten führen in Teilbereichen zu einer erheblichen Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm, Schall und Geruchsemissionen sowie zu einer ästhetischen Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes von Wilhelmsburg. Hierin liegt ein erhebliches Konfliktpotential, welches sich auch nachteilig auf die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Wilhelmsburg auswirken kann. Konkret werden hier immer wieder die Containerstellflächen im Bereich Reiherstieg / Hafenrandstrasse sowie die Nordischen Oelwerke genannt.

Aufgabe des Konfliktmanagements ist es bei bestehenden Konflikten gemeinsam mit Bürgern und Gewerbetreibenden nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Bei der Erschliessung neuer Gewerbeflächen besteht die Aufgabe des Konfliktmanagements darin, potentielle Nutzungs- und Interessenskonflikte im Vorfeld zu identifizieren und mit Beteiligten nach möglichen Lösungen bzw. Ausgleichmassnahmen zu suchen.



4.6.2 Interkulturelles Konfliktmanagement

Die lange verteidigte politische Sprachregelung, Deutschland sei kein Einwanderungsland, hat in diesen Jahren zum Teil den Blick auf die Frage verstellt, wie angesichts der De-facto-Zuwanderung das Zusammenleben der verschiedenen ethnischen, kulturellen und religiösen Gruppen gestaltet werden kann und welche diesbezüglichen Alternativen sich anbieten.

Unternehmer ohne Grenzen vertritt das Bild der Interkulturalität :

Dies ergibt sich sowohl aus dem Verständnis des engen Zusammenlebens der verschiedenen ethnischen Gruppierungen als auch kulturelle Bereicherung für die Mehrheits- und Minderheitsgesellschaft. Dieser Prozeß verläuft wiederum nicht ohne Friktionen. Um diese nicht zu unüberwindbaren Hindernissen beim Zusammenwachsen der Kulturen in Deutschland werden zu lassen, sollte mit einem interkulturellen Konfliktmanagement Übersetzungshilfen in interkulturellen Dialog angeboten werden. Es sollte mit den Betroffenen Konflikte analysiert, gelöst und vermieden werden.

Im Arbeitsprozeß treffen unterschiedliche Lebens- und Gesundheitskonzepte aufeinander. Insbesondere die Leitung interkulturell besetzter Arbeitsteams erfordert besondere Kompetenzen, ebenso die Betreuung einer interkulturellen Klientel in Verwaltung, Sozialer Arbeit und den freien Berufen. Diese Kompetenzen sind erlernbar.

Gerade im interreligiösen Bereich gibt es gegenseitige Vorurteile und Berührungsängste. Hierauf werden oftmals auch Alltagskonflikte projiziert, die an sich wenig mit Religion zu tun haben. Es scheint, dass sich fremde Religionen und Glaubensregeln besonders gut zur Selbstbestätigung durch Abgrenzung eignen. Es gilt daher, das Wissen über die

verschiedenen Glaubensgemeinschaften zu vermehren und zum interreligiösen Dialog anzuregen.

Es ist zu beobachten, dass gesellschaftliche Konflikte zunehmend ethnisiert werden. Aus dem Nachbarschaftsstreit wird ein ethnischer Konflikt, aus Ängsten um den Arbeitsplatz die Rivalität zwischen ethnisierten Gruppen.

Es scheint, dass nach einer gewissen Verweildauer in der Aufnahmegesellschaft fehlgeschlagene Integration zu Rückzugstendenzen, insbesondere bei männlichen Jugendlichen - unter Umständen auch in durch Stärke und Aggressivität definierte Rollen - führt. Diesem Phänomen wird besondere Beachtung geschenkt.

Es gilt jedoch vor allem, etablierte Denkschemata aufzubrechen und den Blick auf das vermeintlich Fremde zu differenzieren, den Gegenüber in all seiner Komplexität und Besonderheit sichtbar und so die Angehörigen der verschiedenen Gruppen für das Gemeinsame empfänglich zu machen.

Arbeitsweise/Angebote

Es ist notwendig ein Modellprojekt zum interkulturellen Konfliktmanagement zu starten, was einen Mehrebenenansatz verfolgt. Es soll die Arbeitsdimensionen Grundlagenforschung und die Arbeit mit direkt Betroffenen und mit Multiplikatoren zu integrieren.

- Angebotsmöglichkeiten:
- Kompetenz-Training zu kulturellen und sozialen Themen
- Seminare zu kulturellen Werten und Kommunikationsstilen
- Workshops zu interkultureller Kommunikation und Konfliktmanagement
- Beratung zu Fragen der interkulturellen Zusammenarbeit
- Organisation von Semianaren und Fachtagungen
- Meditation und Vermittlung bei interkulturellen Konflikten
- Lehrerfortbildungen

4.7 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.

Dabei sind es nicht nur Unternehmen auf Standortsuche, die mehr über die Insel wissen sollten, sondern auch jene privaten und öffentlichen Institutionen, die die Unternehmen bei ihrer Standortwahl beraten.

Eine speziell auf den Wirtschaftsbereich angelegte Imagekampagne ist ein wichtiger Ansatz um Wilhelmsburg als Standort für Unternehmen aussichtsreich zu positionieren.

Anknüpfend an den Erfahrungen mit Image-Kampagnen des Beirates für Stadtteilentwicklung muß eine Ausweitung auf den Themenschwerpunkt „Wilhelmsburg ... ein attraktiver und zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort“ erfolgen.

Wilhelmsburg soll als Standort für Unternehmen und Betriebe bekannter gemacht werden. Mit Hilfe einer Imagekampagne soll zum einen direkt Werbung zur Ansiedlung von Unternehmen gemacht werden. Zum anderen gilt es den Multiplikatoren des lokalen Immobilienmarktes die guten Argumente nahe zu bringen, die für Wilhelmsburg als

Wirtschaftsstandort sprechen. 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.

Die demnächst erscheinende vor-Ort Broschüre der Handelskammer wird Wilhelmsburg zum Schwerpunkt haben. Eine Verknüpfung mit den vorgenannten Aktivitäten wird angestrebt.

5. Verstetigung der Arbeitsgruppe „Arbeit & Wirtschaft“

Die Arbeitsgruppe „Arbeit & Wirtschaft“ hat im Rahmen der Zukunftskonferenz in fünf Sitzungen eine Reihe von Themen bearbeitet und mit dem vorliegenden Abschlußbericht erste Vorschläge zur Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklungsbedingungen für Wilhelmsburg formuliert. In der Arbeitsgruppe fanden sich Vertreter verschiedener Firmen, Gruppierungen, Organisationen und Behörden, die sich bisher noch nicht gemeinsam mit Themen der wirtschaftlichen Entwicklung von Wilhelmsburg befasst haben.

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, um mit Unternehmensvertretern die Lösung der wirtschaftlichen Probleme konstruktiv anzugehen.

Gleichzeitig erscheint es aus thematischen und Kapazitätsgründen sinnvoll, eine Zusammenlegung mit der AG Arbeit & Ausbildung des Stadtteilbeirates Wilhelmsburg vorzunehmen.

AG 4 WOHNEN

SprecherInnen

Frau Helga Schors, Tel. und Fax 040-7546692, helga_schors@freenet.de

Frau Magdalene Schack, Tel. 040-784871

Herr Klaus Wilke, Tel. 040-7531633, Fax 040-75666641, klauswilke@web.de

1. Einleitung	99
2. Ausgangslage	100
2.1 Historische Entwicklung (Besiedelung) der Elbinsel	100
2.2 Der Wohnstandort Wilhelmsburg heute	102
3. Chancen und Potenziale.....	104
4. Arbeitsergebnisse.....	105
4.1 Wohnstandortqualität	105
4.2 Wohnumfeldqualität	106
4.3 Wilhelmsburger Westen.....	108
4.3.1 Reiherstiegviertel.....	108
4.3.2 Städtebauliche Entwicklung.....	109
4.3.3 Soziale Stadtteilentwicklung	109
4.4 Wilhelmsburger Mitte	109
4.4.1 Entwicklung einer Wilhelmsburger Mitte nördlich der Neuenfelder Straße / Mengestraße zwischen Georg-Wilhelm-Straße und Bahntrasse.....	110
4.4.2 Wilhelmsburger Einkaufszentrum (WEZ).....	111
4.4.3 Altes Bahnhofsviertel / Korallusviertel.....	112
4.4.4 Schwentnerring	112
4.5 Wilhelmsburger Osten	113
4.5.1 Kirchdorf Süd	113
4.5.2 Bebauungsplan Wilhelmsburg 79 / Kirchdorf-Mitte-Nord und Bullertgebiet.....	113
4.5.3 Finkenriek.....	114
4.5.4 Wilhelmsburger Osten/Östlich der Autobahn A 1 (Goetjensort, Stillhorn) und Moorwerder	115
4.5.5 Kirchdorf.....	115
4.5.6 Georgswerder	116
5. Pilotprojekte.....	117
6. Vision.....	118
7. Anlagen	119



1. Einleitung

Die AG 4 hat sich von Beginn an nicht zum Ziel gesetzt, jedes auf Wilhelmsburg übertragbare wohnungspolitische Problem angehen zu wollen, abstrakte Grundsatzdiskussionen zu führen oder einen Forderungskatalog aufzustellen, sondern sich vielmehr auf die Fragestellung geeinigt:

Wie könnte sich der Wohnstandort Wilhelmsburg bis zum Jahr 2013 (IGA) und darüber hinaus entwickeln?

Als Konsens war in den zehn AG-Sitzungen immer wieder festzustellen, dass sowohl kurz- bis mittelfristig umsetzbare konkrete Projekte ebenso erarbeitet werden sollten wie „realisierbare Visionen“, um in Zukunft dem Wohnstandort Wilhelmsburg eine neue Qualität und damit auch eine gute Adresse zu geben. Bedacht wurde dabei der Faktor Zentralität ebenso wie seine Wasserlage, seine historische Kulturlandschaft, das grüne Umfeld, seine Potentiale und besonderen Stärken, aber auch seine derzeitigen Schwächen, wie soziale und städtebauliche Problemfelder, Strukturnachteile, Planungsunsicherheiten, eine fehlende Entwicklungsstrategie, ein fehlendes gesamträumliches Management.

Zum Selbstverständnis der AG gehörte auch, dass sich das Thema Wohnen nicht auf Wohnprojekte im engeren Sinn beschränken lässt, sondern die „Wohnumfeldqualität“ mit zu definieren und zu bearbeiten ist, und zwar auch dann, wenn sich Überschneidungen und Querverbindungen zur Arbeitsweise anderer Arbeitsgruppen der Zukunftskonferenz erkennen lassen. Im Laufe des Prozesses stellte sich erfreulicherweise heraus, dass beim Vergleich der Sitzungsprotokolle die thematisch am nächsten liegende Arbeitsgruppe 1 „Räumliches Gesamtkonzept“ und Arbeitsgruppe 7 „Freizeit und Kultur“ keinerlei fachlich abweichende Ergebnisse erarbeitet hatte und ohne irgendwelche Absprachen eine weitreichende Übereinstimmung festgestellt werden konnte. Insofern trugen sich die Arbeitsergebnisse der Arbeitsgruppen 1, 4 und 7 gegenseitig. Zur systematischen Vorgehensweise einigten sich die Teilnehmer der Arbeitsgruppe auf eine kombinierte räumlich-inhaltliche Arbeitsweise durch Festlegung eines Teilraumes mit nachfolgender

fachlicher Betrachtung unter dem Thema Wohnen und Wohnumfeld, im Wesentlichen zufällig oder logischerweise identisch mit der geografischen Gliederung der Arbeitsgruppe 1 „Räumliches Gesamtkonzept“: Wilhelmsburger Westen, Wilhelmsburger Mitte, Wilhelmsburger Osten. Übergeordnete, allgemein den Stadtteil Wilhelmsburg betreffende Sachthemen, wurden aus der gebietsbezogenen Diskussion herausgelöst und speziell bearbeitet und vernetzt. Zur Arbeitsweise der AG Wohnen herrschte darüber hinaus von Anfang an Einvernehmen darüber, dass zu speziellen Sachthemen sowohl behördlicher Sachverstand, insbesondere von den Mitarbeitern der für die AG federführenden Behörde für Bau und Verkehr, als auch von externen Fachleuten eingeholt werden sollte, um eine substanzielle, profunde und zuverlässige Arbeit abliefern zu können. Die überaus konstruktive, kontinuierliche Zusammenarbeit mit den beiden Vertretern der Behörde für Bau und Verkehr und deren freiwillige Protokollführung in den letzten vier Arbeitsgruppensitzungen hat uns während unserer Arbeit immer wieder sehr ermutigt. Das Engagement der eingeladenen Gäste und Experten hat ebenfalls wesentlich zu den Arbeitsergebnissen der Arbeitsgruppe „Wohnen“ beigetragen.

2. Ausgangslage

2.1 Historische Entwicklung (Besiedelung) der Elbinsel

Wilhelmsburg ist die größte Flussinsel Europas im Stromspaltungsgebiet der Elbe zwischen Norder- und Süderelbe, die durch Eindeichungsmaßnahmen seit dem 12. Jahrhundert entstand. Gleichzeitig mit Beginn der Eindeichung fand eine Besiedlung statt, die zunächst in Form von Warften mit kleinen Sommerdeichen einen Schutz gegen Hochwasser bot.

Im Jahre 1672 deichte Herzog Georg Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg die drei Inseln Stillhorn, Georgswerder und Reiherstieg/Rothehaus unter dem Namen Wilhelmsburg zusammen. Die Flurform entwickelte sich wie für die Marschen typisch in Straßendörfern mit angeschlossenen Hufen (Marschhufendorf).



Genutzt wurde die Insel als landwirtschaftliche Fläche, wobei Viehzucht und Milchwirtschaft überwogen. Grundlegende Veränderung brachte in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Industrialisierung mit sich. Durch Ausweitung des Hamburger Hafens auf die Elbinsel, veränderte sich die Siedlungsform hin zur Wohnbebauung. Arbeitskräfte kamen aus dem östlichen Europa. Kein Stadtteil Hamburgs lernte so kontinuierlich mit Einwanderern zu leben. Dies war für beide Seiten (Einwanderer und Einheimische) nicht immer einfach. Im Jahre 1892 begann der Bau des Güterbahnhofes, es entstand das alte Bahnhofsviertel.



1903 wurde Wilhelmsburg mit ca. 20.000 Einwohnern die größte Landgemeinde Preußens. Bürgermeister Menge baute das Wilhelmsburger Rathaus im geographischen Mittelpunkt der Insel in der Annahme, in wenigen Jahrzehnten sei Wilhelmsburg von Ost nach West vollständig bebaut.

Im Jahre 1927 wurde Wilhelmsburg mit Harburg zur Stadt Harburg-Wilhelmsburg vereinigt.

In den 30er Jahren erfolgte der Wohnungsbau auch im Osten der Insel. Zunächst siedelten sich hier arbeitslose Hafenarbeiter, später auch Umsiedler aus der Hamburger Altstadt an. In Eigenarbeit entstanden, mit finanzieller Hilfe des Staates, rund 700 Eigenheime, die sog. Hafenarbeiter-Siedlung.

Die wirtschaftliche Not prägte das Wilhelmsburg der 20er und 30er Jahre. Gleichwohl gab es in Wilhelmsburg eine positive Identifikation mit dem Stadtteil. Es gab viele Treffpunkte – Vereine wo man sich traf, man erholte sich „hier“ auf der Insel beim Baden, Rudern oder Angeln in den Kanälen und in der Norder- oder Süderelbe. Es entwickelten sich Kleingartenkolonien, und die Ausflugslokale im Osten wie im Westen der Insel waren gut besucht. Wer weiter wollte, nahm die Fähren nach Harburg und Hamburg.

Durch das Groß-Hamburg-Gesetz vom 01. April 1937 verdoppelte sich das Stadtgebiet Hamburgs. Auch Wilhelmsburg kam unter die Regierung von Groß-Hamburg. Im Zweiten Weltkrieg wurden in Wilhelmsburg Wohngebäude und Industriebetriebe zerstört. Bewohner, die durch Bomben und Feuer ihre Wohnungen verloren hatten, wohnten in sog. „Nissenhütten“, Behelfsheimen, Kleingärten und Massenunterkünften.

Nach Kriegsende begann der Wohnungsbau zögernd. Als erstes größeres Vorhaben entstanden die Häuser zwischen Georg-Wilhelm-Straße und Zeidlerstraße. Weiterer Wohnungsbau kam im Reiherstiegviertel und Industriebetriebe siedelten sich hier wieder an. Das Reiherstiegviertel war bis 1962 ein lebendiger, pulsierender Stadtteil mit 42.000 Einwohnern. Allerdings mit zunehmender Beeinträchtigung durch die Industrie. Der Osten der Insel dagegen, mit 14.000 Einwohnern, war gering besiedelt und landwirtschaftlich geprägt.

Durch Vertiefung von Hafenbecken und der Fahrwasserrinne der Elbe wurden Marschenlandschaften mit dem zum Teil stark kontaminierten Hafenschlick aufgehöhrt. Es entstanden die sog. Spülfelder.

Durch den Bau der Brücken war die Prädestination Wilhelmsburgs als Verkehrsinsel gegeben. Zwischen dem Westen und Kirchdorf liegen die Wilhelmsburger Reichstraße und die Bahnlinie Hamburg – Hannover/Bremen; zwischen Kirchdorf und dem Osten liegt seit Anfang der 50er Jahre die Autobahn.

Einschneidende Veränderungen brachte die Sturmflut vom 17. Februar 1962. Die Deiche brachen an vielen Stellen. 207 Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburger ertranken in den Fluten. Viele, die während der Flut ihre Wohnung verlassen mussten, kehrten nicht wieder auf die Elbinsel zurück. Diese Entwicklung förderte die Absicht des Hamburger Senats, den Westen Wilhelmsburgs langfristig als Wohnstandort aufzugeben und in das Hafengebiet einzugliedern.

Die Wilhelmsburger Bevölkerung von Moorwerder bis zum Reiherstieg, quer durch alle Schichten und Parteien, widersetzte sich erfolgreich. Die Bürgerinnen und Bürger forderten zum ersten Mal eine Beteiligung an der Stadtteilentwicklung.

Im Wilhelmsburger Osten entstanden große Neubausiedlungen, zuerst an der Neuenfelder Straße ca. 1.500 Wohnungen, in Kirchdorf-Süd rund 2.300 Wohnungen und 900 Wohnungen im Korallusviertel. Ende der 70er Jahre hatte Wilhelmsburg wieder 50.000 Einwohner, nur die Verteilung war verändert: im Reiherstiegviertel lebten jetzt ebenso viele Menschen wie im Wilhelmsburger Osten. Erst 1977 entschied der Senat, das Reiherstiegviertel als Wohnstandort zu sichern. Ausländische Zuwanderer fanden am Reiherstieg preiswerten Wohnraum, so dass sich hier viele verschiedene Nationen ansiedelten, die mehr neben als miteinander lebten.

Die Georgswerder Deponie („Georgswerder Müllberg“) kam 1983 in die Schlagzeilen, als bei Untersuchungen das Sevesogift „Tetrachlorodibenzo-para-dioxin“ (2,3,7,8-TCDD) gefunden wird. Die für die Bevölkerung daraus resultierenden Gefahren wurden durch langjährige Sanierungen weitgehend eingedämmt.

In Wilhelmsburg lebte und lebt ein Großteil der Hamburger Sozialhilfeempfänger. Die erhobenen Belegungsbindungen für „besserverdienende“ Bürgerinnen und Bürger, verstärkte die Abwanderungstendenz. Im Jahre 1997 wurden die Belegungsbindungen für Wilhelmsburg ausgesetzt, mit dem Ziel „Besserverdienende“ im Stadtteil zu behalten. 1994 plante die Umweltbehörde in Wilhelmsburg eine Müllverbrennungsanlage zu errichten, dies wurde durch große Bürgerproteste verhindert. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Insel hatten in der Vergangenheit die Entscheidungsprozesse des Senats wesentlich beeinflusst, so z.B. durch machtvoll Bürgerbewegungen nach dem Dioxinfund in Georgswerder. Auch wurde der Bau einer vierten Nord-Süd-Trasse über die Elbinsel, der Bau der Güterumgebungsbahn durch Moorwerder und der Bau von Kirchdorf Mitte-Nord verhindert.

Viele Impulse zur Verbesserung des Stadtteils gingen von den hier lebenden Menschen aus, die sich positiv auf den Stadtteil auswirkten. Im Jahre 1997 wurde der Beirat für Stadtentwicklung eingesetzt. Im Jahr 2000 kam Wilhelmsburg durch negative Ereignisse erneut in die Schlagzeilen. Bürgerinnen und Bürger, Parteien, Bürgerbewegungen und der Beirat haben sich im Jahre 2000 zum „Runden Tisch“ zusammen gefunden. Parteienvertreter der SPD, GAL und CDU brachten einen Antrag für ein integratives Entwicklungskonzept für Wilhelmsburg in die Bürgerschaft ein, das von dieser am 08.12.2000 verabschiedet wurde. So kam es zu einer Auftaktveranstaltung für die Zukunftskonferenz am 05. Mai 2001, und viele interessierte Bürgerinnen und Bürger Wilhelmsburgs fühlten sich aufgerufen Ihre Ideen und Vorschläge für eine positive Entwicklung der Elbinsel einzubringen.

2.2 Der Wohnstandort Wilhelmsburg heute

Wilhelmsburg hat als Wohnstandort wohl das schlechteste Image aller Hamburger Stadtteile. Wer Wilhelmsburg nicht kennt, ist davon überzeugt, in Wilhelmsburg „wohnt oder „residiert“ man nicht, allenfalls fährt man zur Arbeit dorthin und begibt sich nach Feierabend auf dem schnellsten Weg zurück in seinen eigenen Stadtteil - das vorhandene Verkehrsnetz in und um Wilhelmsburg ermöglicht ein schnelles Hin- und Wegkommen. Mit Wilhelmsburg assoziiert man: überdurchschnittlich viele Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger, eine



schlechte Schul- und Berufsausbildung, eine hohe Kriminalitätsrate, einen zu hohen Anteil ausländischer Einwanderer, Umwelt- und Altlastenprobleme, viel Industrie und Schmutz, eine Vermüllung, wohin man sieht, viele Altbauten und renovierungsbedürftige Wohnungen, eine städtebauliche Vernachlässigung, ein negatives soziales Klima – die ganze Palette sämtlicher Standortnachteile wird bewusst oder unbewusst dem Stadtteil Wilhelmsburg zugeschrieben. Private Investoren meiden Wilhelmsburg – wegen der Zentralität und des engmaschigen Verkehrsnetzes lediglich interessant für Gewerbebetriebe, die man „woanders“ nicht haben möchte, oder für Speditionen und andere Logistikeinrichtungen – die Bevorratung großer Liegenschaftsflächen weckt Begehrlichkeiten für solche Unternehmen.

Ob die Beschreibung der Elbinsel im ganzen zutreffend und flächendeckend in allen Wohnquartieren vorzufinden ist, hat keine so große Bedeutung; allein die Vermutung, der Besuch eines einzelnen Quartiers, eine einzige negative Erfahrung, eine übertriebene Presseschlagzeile genügt in der öffentlichen Meinung, Wilhelmsburg als den Problemstadtteil schlechthin zu empfinden und für eigene Zukunftsplanungen gänzlich abzuschreiben. Zudem beeinflusst die „Außenansicht“ das subjektive Empfinden der eigenen Bewohner, und zwar selbst dann, wenn sie sich ihr „zu Hause“ selbst ausgewählt haben und sich in ihrem engeren Wohnumfeld wohlfühlen. Als Folge ist der Trend: „Wer kann, haut ab!“ nach wie vor ungebrochen – und die Abwärtsspirale ist nicht aufzuhalten mit der Konsequenz kumulierender Impulse:

- weitere Verschlechterung der Sozialstruktur,
- Noch negativere Sozialdaten
- Verschärfung der Probleme in Schule und Nachbarschaft
- Negative Auswirkungen auf die Infrastruktur,
- Minderung der Wohnumfeldqualität
- und Bestätigung des negativen Images und damit weitere weitere Identifikationsprobleme als Folgeerscheinungen.

Angaben des Statistischen Landesamtes zum Stadtteilprofil Wilhelmsburg			Hamburg gesamt
	absolut	in %	in %
Anteil Sozialwohnungen am Gesamtbestand	7717	38,3	17,9
Anteil der Arbeitslosen (2001)	3015	9,8	6,1
Anteil Nichtdeutscher an der Bevölkerung	16710	34,1	16,0
Anteil Sozialhilfeempfänger an der Bevölkerung	5707	12,4	7,1
Einkünfte je Steuerpflichtigen (Stand 1995) abs.	47990		65579

Die Abschlüsse der Wilhelmsburger Schulabgänger an den allgemeinbildenden Schulen aus dem Schuljahr 2000/2001 (Angaben der Behörde für Bildung und Sport) differenzieren sich in:

In %	Wilhelmsburg	Hamburg
Schulabgänger ohne Abschluss	21,2	12,5
Schulabgänger mit Hauptschulabschluss	37,3	24,6
Schulabgänger mit Realschulabschluss	26,6	28,9
Schulabgänger mit Fachhochschulreife	1,2	1,6
Schulabgänger mit Abitur	13,7	32,5

Während Hamburg im allgemeinen in den Jahren 1999 und 2000 einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen konnte, stellt sich für Wilhelmsburg ein umgekehrtes Bild dar: Im Jahr 1999 standen 6961 Fortzügen nur 6707 Zuzüge gegenüber. Dieser Trend setzte sich auch im Jahr 2000 fort mit 4599 Fortzügen gegenüber lediglich 4302 Zuzügen. Die hohe Fluktuation und die Nichtteilhaberschaft am Hamburger Bevölkerungszustrom beweisen, welchen Stellenwert der Wohnstandort Wilhelmsburg innerhalb und außerhalb des Stadtteils genießt. Auch die anderen Angaben zum Stadtteilprofil belegen, dass die öffentliche Meinung nicht nur auf Vorurteilen und subjektiven Empfindungen beruht, sondern amtlich ermittelte Fakten bestätigen das negative Meinungsbild über den Stadtteil Wilhelmsburg zum Teil als sehr real.

Was die Gesamtfläche des Stadtteils Wilhelmsburg betrifft, nimmt die Elbinsel nach Erkenntnis des Statistischen Landesamtes im Vergleich zu den anderen 102 Stadtteilen Hamburgs mit 35,3 Quadratkilometern (ohne Wasserflächen und Verkehrswege) den Spitzenplatz ein. Die Hafenflächen auf Wilhelmsburger Gebiet sind dabei also nicht einmal berücksichtigt. Von der Bevölkerungsstärke her rangiert Wilhelmsburg von insgesamt 103 Stadtteilen auf Platz 6 mit 46125 Einwohner per 31.12.2000.

3. Chancen und Potenziale

Wilhelmsburg – Europas größte Flussinsel und flächenmäßig Hamburgs größter Stadtteil – inmitten der Metropolregion zwischen Hafencity und Harburger Binnenhafen und nur vier Kilometer Luftlinie vom Hamburger Rathaus entfernt - bietet Ressourcen, die es nicht nur zu Gunsten der Wilhelmsburger selbst zu entdecken gilt, sondern die auch für die Gesamtstadt von herausragender strategischer Bedeutung sind. Erste Ansätze eines übergeordneten Interesses sind durch die Bewerbung und Planung für die IGA 2013 erkennbar. Wenn man bedenkt, dass sich annähernd die Hälfte des Hamburger Hafens sich geografisch gesehen auf Wilhelmsburger Gebiet erstreckt, muss man sich zwangsläufig fragen: Was wären Hamburg und der Hafen – in der Vergangenheit und heute – ohne Wilhelmsburg? Aber warum fehlt dann bisher eine Teilhaberschaft an Wertzuwächsen und ökonomischem Erfolg? Warum wird auf der Elbinsel Wilhelmsburg weiter subventioniert statt investiert mit dem Ziel, Wilhelmsburg mit einer modernen Entwicklungsstrategie auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten und dabei die einzigartigen Potenziale zu nutzen? Die Vielfalt der Wilhelmsburger Kulturlandschaft durch die Verzahnung von Stadt, Hafen- und Flusslandschaft, der besondere Charakter eines noch immer ursprünglichen Naturraumes, die sich von der Elbinsel aus dem Betrachter bietende malerische maritime Kulisse sind Besonderheiten, die kein anderer Hamburger Stadtteil und auch keine benachbarte Hafenstadt in vergleichbarer Weise präsentieren kann. Diese Ressourcen sind ein wichtiger Baustein für ein zukunftsfähiges Entwicklungskonzept. Eines der Entwicklungsziele liegt im Potenzial der naturräumlichen Qualität, denn Wilhelmsburg liegt im Stromspaltungsgebiet der Elbe. Hier ist seit Ende der Eiszeit und dem damit verbundenen Anstieg des Meeresspiegels, also seit 8000-9000 Jahren, tidebeeinflusst ein vielfältiges Landschaftsbild aus Flussarmen und Inseln, Auenwäldern und Sümpfen entstanden. Dieses Potenzial ist zu nutzen und zu stärken, in die Stadtentwicklung einzubeziehen und auch in die Außendarstellung sinnvoll einzubinden. Das heißt, dass besonders die beiden (künftig drei) Naturschutzgebiete als „weiche Standortfaktoren“ einen höheren öffentlichen Stellenwert genießen als bisher.

Für die Gestaltung der zukünftigen Stadtlandschaft bieten nicht nur die Hauptarme der Elbe, sondern auch die Nebenarme, Kanäle und Hafenbecken und das die Kulturlandschaft durchziehende Grabensystem einen Fundus von Ausgleichsflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch Vernetzung in hervorragender Weise geeignet sind, einen großen Freiraumverbund mit Erholungsfunktion zu schaffen (Dove-Elbe, Spreehafen, Ernst-August-Kanal, Reiherstieg).

Der Wilhelmsburger Hafenrand ist als Naturraum bereits gestaltet und geformt und setzt eher künstliche Akzente. Durch die Umstrukturierung und Wandlung des Hamburger Hafens haben die offiziellen Hafenflächen ihre ursprüngliche Bedeutung verloren und bieten somit ein wertvolles gestalterisches und ökologisches wie ökonomisches Potenzial für Wohnen, Freizeit und Gewerbe. Gemeinsam mit den Naturschutzgebieten im Wilhelmsburger Osten leistet die Entwicklung der Wilhelmsburger Ufer einen bedeutsamen Beitrag für die gesamte unterelbische Landschaft. Die Entwicklung einer Wilhelmsburger Mitte für Wohnen, Freizeit und Gewerbe bedingt die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße. Hierdurch eröffnet sich ein Flächenpotenzial von in Hamburg nicht vergleichbarer Größe und Attraktivität; eine städtebauliche Überplanung am Jaffe-David-Kanal und Aßmannkanal gleich mit eingeschlossen. Die historische Kulturlandschaft im Wilhelmsburger Osten und seine kleinteilige Siedlungsstruktur gilt es zu erhalten und unter Wahrung hoher Gestaltungsansprüche weiter zu entwickeln. Die Pflege dieses Teilraumes sollte in das IGA-Projekt integriert werden. Die Wettern, die in einem großen Verbundsystem die Elbinsel durchziehen, könnten in weiten Teilbereichen erlebbar gemacht werden. Gemeinsam mit einem freien Zugang zu den Wilhelmsburger Ufern und deren Nutzung für Wassersport und Erholung bilden sie eine hervorragende Grundlage für eine hochwertige Wohnumfeldqualität und durch Naherholungssuchende eine Aufwertung des Gesamtstadtteils.

Eine weitere große Chance für die Wilhelmsburger und Hamburger Stadtteilentwicklung liegt in seinem grünen Umfeld und seinen großen Freiflächen begründet: Auf der Elbinsel Wohnen im Grünen - Wohnen am Wasser und dennoch im Herzen der Stadt! Der

Standortvorteil eines grünen Umfeldes darf für herkömmlichen Siedlungsbau „auf der grünen Wiese“ nicht hergegeben werden – solche Projekte sind auch woanders realisierbar. Eine behutsame Weiterentwicklung durch Baulückenerschließung oder der Bau einer an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit orientierten „Öko-Siedlung“ dagegen bietet im Wilhelmsburger Nord-Osten einen positiven Kontrast zu ökologisch negativen Komponenten in der Nähe. Der Schwerpunkt sollte künftig im urbanen Wohnen am Wasser oder im suburbanen Wohnen in der Wilhelmsburger Mitte liegen. Darüber hinaus könnten unter- oder fehlgenutzte Flächen neuen alternativen Wohnformen zugeführt werden. Weitergehende Projekte dagegen bedürfen einer differenzierten Bedarfs- und Marktanalyse, um nicht Potenziale an Freiflächen herzugeben, die Wilhelmsburger Bürger bislang am Standort gehalten haben oder die einem bestimmten Nachfragerklientel von außen vorenthalten werden. Abschließend ist festzustellen, dass ein Bündel von Chancen und Potenzialen für Wilhelmsburg und die Gesamtstadt auf seine Entdeckung wartet und es nun Aufgabe der Politik ist, diese durch geeignete Strategien zu nutzen und umzusetzen.

4. Arbeitsergebnisse

4.1 Wohnstandortqualität

In der 4. Sitzung hat sich die Arbeitsgruppe 4 „Wohnen“ ausschließlich der Fragestellung gewidmet: Wie kann sich die Elbinsel als attraktiver Wohnstandort entwickeln? Als Leitfragen durch dieses Thema wurden formuliert:

- Wie kann die Abwanderung sozial stabiler Familien sowohl deutscher wie ausländischer Herkunft verhindert werden?
- Wie können Bewohner außerhalb Wilhelmsburgs motiviert werden, nach Wilhelmsburg zu ziehen und welche Anstrengungen sind hierfür notwendig?
- Welches Wohnraumangebot mit welcher Wohnumfeldqualität braucht Wilhelmsburg, um das Image des Stadtteils zu verbessern, Schwächen abzubauen und die Stärken zu fördern?
- Welche Potenziale lassen sich entwickeln?

Als Referenten und Diskussionspartner waren eingeladen:

- Herr Heiser (Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Hamburgischer Wohnungsunternehmen),
- Herr Maul (Geschäftsführer der HPE „Hanseatische Wohnbau GmbH - ein großer Bauträger in Hamburg, der sich auf den Bau von Eigenheimen spezialisiert hat) sowie
- Herr Hillmer (Cantina-Bau, Wohnprojekt Zeidlerstraße).

Als wichtigste Diskussionsergebnisse sind zusammenzufassen: Laut einer Studie des difu (Deutsches Institut für Urbanistik) „Wanderungsprozesse - Herausforderungen für die Wohnungswirtschaft und die Städte“ (November 2000) hält die Tendenz zur Suburbanisierung an. Um in Hamburg konkurrenzfähig gegenüber dem Umland bleiben zu können, müsste das Preis-Leistungs-Verhältnis angepasst werden. Weitere zentrale Aussage der Studie ist, dass die Bevölkerung aufgrund einer geringeren durchschnittlichen Kinderzahl rapide abnehmen wird, die durch Zuwanderung nicht völlig kompensiert werden kann. Vor dem Hintergrund sinkender Nachfrage raten sowohl Herr Heiser wie auch Herr Maul davon ab, Neubau in großem Stil zu verfolgen. Eher sollte es darum gehen, den Wohnungsbestand auf die kommenden Erfordernisse auszurichten. Die anstehende Aufgabe wird sein, den großen Bestand der 50er und 60er Jahre wie auch den Altbaubestand zu sanieren, um Wilhelmsburg darauf vorzubereiten, gegenüber anderen Standorten konkurrenzfähig zu werden. Voraussetzung für einen Zuzug von außen ist ein attraktives

Wohnungsangebot und ein „sicheres“ und „gutes“ Wohnumfeld. Nach Wahrnehmung der Experten muss in Wilhelmsburg das Wohnumfeld an vielen Stellen aufgewertet werden. Eine einseitige Vorratshaltung von z.B. Reihenhäusern wird für nicht sinnvoll erachtet. Die zukünftige Aufgabe liegt offenbar nicht mehr in der Bebauung großer, geschlossener Areale, sondern vielmehr in der Quartiersentwicklung als Sanierung und Bestandsentwicklung, was auch bedeuten kann, Althausbestand abzureißen und durch kleine Neubau-Einheiten (max. 50 – 70 WE) zu ersetzen. Eine positive Entwicklung des Wohnstandortes Wilhelmsburg bedingt als Grundlage, dass sich die Bewohner in ihrem Stadtteil „wohlfühlen“ und der Stadtteil insgesamt attraktiv ist, wobei folgende Faktoren vordringlich zu beachten sind: - Sicherheit / Sauberkeit - soziale Infrastruktur, wie Schulen und Kindergärten - Familien als Rückgrat der Bevölkerung eines Stadtteils. Alle Experten waren sich darin einig, dass Wilhelmsburg große Potenziale birgt, um sich zu einem attraktiven und stark nachgefragten Wohnstandort zu entwickeln: Die zentrale Lage innerhalb Hamburgs, zwischen den beiden Entwicklungspolen Hafen-City und Harburg, die gute verkehrliche Anbindung, die kleinteilige Struktur, die Nähe zum Wasser. Letztgenanntes Potenzial sollte daher städtebaulich und gestalterisch vordringlich überplant und als Chance begriffen werden. Zudem wird von den Experten deutlich gemacht, dass Wilhelmsburg einer Imagewerbung und eines entsprechenden Marketings bedarf – Quartiersmanager könnten helfen, entsprechende Strategien umzusetzen. Herr Maul von HPE hat zum vorstehenden Thema der AG „Wohnen“ ein Positionspapier eingereicht (Anlage 1).



4.2 Wohnumfeldqualität

Die Arbeitsgruppe Wohnen hat sich dezidiert mit Anforderungen jetziger und künftiger Bewohner Wilhelmsburgs an eine adäquate Wohnumfeldqualität beschäftigt. Im Zuge dieser Überlegungen wurde Frau Dr. Nath-Esser vom IGA-Büro der Behörde für Umwelt und Gesundheit zu einem Vortrag eingeladen, da die Planungen für die IGA sehr weitreichend dieses Thema berühren.



Durch eine Themen- bzw. Stichwortesammlung ist es gelungen, den abstrakten Begriff „Wohnumfeldqualität“ näher zu definieren und in einzelne Bereiche aufzuschliessen: Adresse/ Image, Schulen/ Kindergärten, Sicherheitsempfinden / Beleuchtung, Naturschutz, Naherholung und Freizeit/ Wanderwege/ Wasserwege, Stadtgestaltung, Ärztliche Versorgung, Infrastruktur (insbes. Nahversorgung), Umweltprobleme (u.a. Lärm und Altlasten), Kleingärten, Soziale Nachbarschaft, Bürger-Mitgestaltung am Wohnumfeld, Vandalismus, Sauberkeit im Öffentlichen Raum, ÖPNV, Kunst und Kultur im öffentlichen Raum, maritime Stadtlandschaft.

Im Zuge des Vortrages von Frau Dr. Nath-Esser und der Auseinandersetzung mit den aufgezählten Kriterien stellte sich heraus, dass sich alle Überlegungen in großer Übereinstimmung mit den bisherigen Planungen sehr gut in das IGA-Konzept einfügen. Die AG hat folgende konkrete Vorschläge entwickelt:



- Gestalterische Überarbeitung der „Wasserachse“ Dove-Elbe /Spreehafen / Ernst-August-Kanal einschließlich Wohnumfeldgestaltung, um einen Wasserbezug herzustellen.
- Für den Bereich Dove-Elbe ist als erster Schritt die Umsetzung des B-Planes Wilhelmsburg 72 einzufordern.
- Umnutzung (Bewaldung) der ca. 55 Hektar großen kontaminierten Fläche in Obergeorgswerder.
- Herstellung einer Fährverbindung über die Norderelbe.
- Städtebauliche Neuordnung der nördlichen Reiherstiegspitze (Heranführung an die Wohngebiete).
- Erschließung aller bestehenden und künftigen Siedlungen an den ÖPNV. In diesem Zusammenhang wird auf den fehlenden Anschluss in Obergeorgswerder (Obergeorgswerder Deich, Obergeorgswerder Hauptdeich, Im Weidengrund) hingewiesen. Herstellung einer durchgängigen ÖPNV-Trassenführung an der Kirchdorfer Straße.
- Abschaffung dunkler „Angsträume“ durch Beleuchtung bzw. Umgestaltung unübersichtlicher Ecken.
- Wertschätzung des öffentlichen Raumes und intensive Bearbeitung dieses Themas durch Politik und Verwaltung.
- Mehr Sauberkeit im Stadtbild, z.B. konzertierte Aktion von Geschäftsleuten, Bürgern, Hochbahn, Hansestadt zur Müllbeseitigung / Grünpflege im Umfeld des Bahnhofes und im Wilhelmsburger Einkaufszentrum. Die in Frage kommenden Behörden sollten hierfür ein Konzept entwickeln.
- Wiedereinführung der alten Sperrmüllabfuhr-Regelung.
- Überwachung der Emissionen in Wohngebieten, die von benachbarten Industrieanlagen und Gewerbe ausgehen; die AG schließt sich der Forderung des IGA-Büros und der „Lokalen Agenda“ nach der freiwilligen Zertifizierung von Betrieben („Umweltpakt“) an.

- Altlasten-Sanierung der Gewässer und Spülfelder Wilhelmsburgs sowie anderer Flächen, die aufgrund von Kontamination zur Zeit nicht oder nur für Logistik genutzt werden können; Unterstützung des Projektes „Vering-Kanal“ der Behörde für Gesundheit und Soziales.
- Gewährleistung größtmöglicher Deichsicherheit.
- Qualitätssteigerung an Schulen und Kindergärten, Frühförderung von Kindern (Übereinstimmung mit AG Schule).
- Initiative zur Förderung von Kunst im Öffentlichen Raum (Übereinstimmung mit AG Freizeit und Kultur)
- Unterstützung der Forderung der Wilhelmsburger Ärzteschaft zur Lösung der Probleme um die gesundheitliche Versorgung. Dabei ist die soziale und stadtentwicklungspolitische Situation in Wilhelmsburg im Ganzen zu betrachten (Anlage 2).

4.3 Wilhelmsburger Westen

4.3.1 Reiherstiegviertel

Der Wohnstandort „Reiherstiegviertel“ soll gesichert, aufgewertet und weiter ausgebaut werden.

Wohnbestandspflege

Für die jetzigen Wohngebiete wird als generelles Ziel die Modernisierung und Instandsetzung des Wohnraumbestandes angestrebt. Zur Realisierung einer Qualitätssteigerung schlägt die AG 4 vor:

- Ausweisung eines Sanierungsgebietes S 5 südlich des Vogelhüttendeiches zwischen Georg-Wilhelm-Straße und Veringstraße unter Einbeziehung der beiden Wohnblocks „Georg -Wilhelm - Straße / Zeidlerstraße“ und Vogelhüttendeich / Mannesallee bis zum Gaswerksweg.
- Überprüfung des Flächenzuschnitts im Wohnraumbestand in Hinblick auf die Zusammenlegung von Wohneinheiten oder auf Veränderungen im Raumzuschnitt mit der Intention: einer Angebotsanpassung an die Bedarfe besonders nachgefragter Mieter.
- Intensivierung der Bemühungen zur Wohnraumbelegung durch Studenten und Auszubildende. Eine erfolgreiche Vermietung bedarf einer Bewertung der finanziellen Leistungsfähigkeit dieser Gruppe. Eine moderate Miethöhe, verschiedene Nutzungsvarianten sowie Möblierung sind Bedürfnisse, die in die Planungen mit einzubeziehen sind. Ohne eine finanzielle Sonderförderung stimmen die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Anwerbung nicht. Im Interesse einer verbesserten Sozialstruktur müssen auch unkonventionelle Lösungen geprüft werden.
- Entwicklung eines Modells für die Umnutzung großer und heller Wohnräume als Atelierwohnungen oder Neuschaffung entsprechender Räumlichkeiten im interessanten Industrie- oder Gewerbeumfeld (oder auch Förderung von künstlerischen Modellprojekten im grünen Teil Wilhelmsburgs). Denn: Künstlerisch tätige Menschen suchen außergewöhnliche und inspirierende Orte zum Wohnen und Arbeiten. In den letzten Jahren sind einige Künstler aus Hamburg weggezogen, um z.B. im Grünen mit mehreren Kollegen zu leben und zu werken.



- Wilhelmsburg bietet gute Voraussetzungen, um auch diesem Personenkreis attraktive Angebote zu unterbreiten: In ungenutzten Fabrikhallen oder alten Bauernhäusern, nahe am Wasser oder im Grünen, citynah und doch ruhig. Auch für neue Siedlungen und alternative Baukonzepte sind künstlerisch tätige Personen aufgeschlossen.
- Da von Künstlerinnen und Künstlern positive Impulse für das Stadtleben ausgehen, sollte Wilhelmsburg sie gezielt umwerben.

4.3.2 Städtebauliche Entwicklung

Städtebauliche Neuordnung der nördlichen Reiherstiegspitze und Heranführung an die Wohngebiete (Reiherstiegdeich, Hakenstraße, Fährstieg, Am alten Schlachthof, Ernst-August-Deich – Verbindung zum historischen Stadtkern Vogelhüttendeich) und Wiedereinsetzung der Fährverbindung am Fährstieg zu den St. Pauli-Landungsbrücken. Die Flächenpotenziale am Reiherstieg sollten in weiten Teilen aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes entlassen werden, mit der Intention, Wohnen, Freizeit und Gewerbe am Wasser zu ermöglichen.

Dieser Baustein für eine umfassende Aufwertungsstrategie bedeutet eine wirksame Entwicklungsklammer zwischen Hamburg und Harburg. Für ein zielstrebiges Vorgehen wäre zunächst die Erarbeitung eines Rahmenplanes ein geeignetes Instrument.

Im Zuge einer städtebaulichen Neuorientierung schlägt die Arbeitsgruppe „Wohnen“ auch am Veringkanal den vollständigen Zugang zum Wasser und eine Überplanung für Wohnen vor. Geeignet erscheint eine Wohnanlage mit Stadthäusern für Senioren und ein generationsübergreifendes Wohnprojekt. Dieses Vorhaben ist allerdings nur nach Sanierung der kontaminierten Flächen und Verlagerung emissionsstarker Gewerbebetriebe realisierbar.

Um das durch die vielen Bezüge zum Wasser gegebene Flair der Elbinsel Wilhelmsburg und der Veddel zu fördern, bietet es sich geradezu an, den Spreehafen offiziell als Hamburgs ersten Wohnboothafen zu entwickeln und gleichzeitig mit neuen architektonischen Wohnprojekten (z.B. Wohntürme) zu kombinieren. Der Adolf-Menge-Platz und das ihn umgebende Wohnquartier, Einkaufszentrum und Wohnumfeld bedarf einer konzeptionellen Neuordnung und Aufwertung. Dieser Vorschlag ist im Zusammenhang mit den Planungen für die IGA ebenso zu sehen wie mit einer Landschaftsachse zum Reiherstieg und Veringkanal.

4.3.3 Soziale Stadtteilentwicklung

Das Programm der „Sozialen Stadtteilentwicklung“ (STEP) bietet die Möglichkeit, im Rahmen einer vorhergehenden Untersuchung abgegrenzte Quartiere mit Problemschwerpunkten aufzunehmen. Erste räumliche Prüfungen sollten sich auf das S 5-Plangebiet und die Wohnblocks östlich der Georg-Wilhelm-Straße, den Bereich Veringstraße/ Weimarer Straße und das Alte Bahnhofsviertel erstrecken. Nach Ausweisung der STEP-Gebiete wird der flächendeckende Einsatz von Quartiersentwicklern für absolut erforderlich gehalten.

4.4 Wilhelmsburger Mitte

- Als „Wilhelmsburger Mitte“ beschreibt die Arbeitsgruppe den
- Bereich um das Berufsschulzentrum/Bürgerhaus,
- das Kerngebiet der IGA,
- den S-Bahnhof und das Wilhelmsburger Einkaufszentrum
- sowie die umliegenden Wohngebiete bis zum Quartier Schwentnerring.

Da das Thema „Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße“ hauptsächlich einer gesamtäumlichen Betrachtung bedarf, war sich die AG Wohnen einig, hierzu nur ein Meinungsbild abzugeben und sich differenzierter mit den anderen Teilräumen zu beschäftigen.

4.4.1 Entwicklung einer Wilhelmsburger Mitte nördlich der Neuenfelder Straße / Mengestraße zwischen Georg-Wilhelm-Straße und Bahntrasse



Die Arbeitsgruppe Wohnen sieht die Entwicklung einer Wilhelmsburger Mitte für Wohnen, Freizeit und Gewerbe sowie Wohnen am Wasser (Jaffe-David-Kanal und AßmannKanal) als zukunftsweisendes Großprojekt, um gleichzeitig die beiden großen Wohngebiete Wilhelmsburger Westen und Wilhelmsburger Osten zusammenzuführen und durch eine städtebauliche Neuordnung neue Perspektiven zu eröffnen. Ein Lärmschutz an der jetzigen Trasse der Reichsstraße dürfte die Gebiete städtebaulich und auch optisch mehr trennen als vereinen und auch andere Entwicklungsziele verbauen. Insofern gilt eine solche Maßnahme nicht als sinnvolle Alternative zu einer erkennbar wesentlich aufwendigeren Verlagerung der Reichsstraße. Aus diesem Grunde hat sich die Arbeitsgruppe 4 dem Vorschlag der Arbeitsgruppe 1 „Räumliches Gesamtkonzept“ zur Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße angeschlossen. Als erster Schritt wird die Einholung einer „Machbarkeitsstudie“ durch ein unabhängiges Gutachterbüro vorgeschlagen.



Unabhängig von einer Verlagerung der Reichsstraße lösen die Planungen für die IGA und eine moderne Stadtentwicklung generell den dringenden Bedarf einer umfassenden Neugestaltung aus, und zwar in den Bereichen S-/Bus-Bahnhof / Neuenfelder Straße und Georg-Wilhelm-Straße, entlang der Mengestraße und um das Berufsschulzentrum, Bürgerhaus und Rathaus herum.

4.4.2 Wilhelmsburger Einkaufszentrum (WEZ)

Zustandsbeschreibung

Das WEZ präsentiert sich städtebaulich und vom Erscheinungsbild her wenig ansprechend. Der Baustil hat nach wie vor den Charme der 70er Jahre. Neben den Flachdachbauten ragen zwei SAGA-Hochhäuser hervor mit recht unansehnlichen Fassaden, die sich nicht der Architektur des WEZ anpassen. Die Fußwege durch das Einkaufszentrum sind erneuerungsbedürftig, die Bahnhofspassage zwischen den Gebäuderückseiten der Einzelhandelsgeschäfte und den Wohngebäuden weist erhebliche gestalterische Mängel auf und bietet ein Bild der Tristesse. Darüber hinaus ist das öffentliche Grün nicht gepflegt, dafür aber vermüllt, die Übergänge zum S-Bahnhof und zur Neuenfelder Straße sind nicht gestaltet und laden nicht zum Besuch des Einkaufszentrums und zum längeren Verweilen ein. Das Entree am Bus- und S-Bahnhof, die Visitenkarte nicht nur für die Wilhelmsburger, sondern auch für mit öffentlichem Verkehrsmittel ankommende Besucher, vermittelt ein Bild verfehlter Planung und mangelnder Sauberkeit im öffentlichen Raum. Der Berta-Kröger-Platz, der an zwei Tagen in der Woche als Marktplatz genutzt wird, ist aufgrund seiner Gestaltung weder ein anziehender Mittelpunkt des Einkaufszentrums noch für andere Funktionen geeignet. Der Wochenmarkt selbst hat seinen Charakter als „grüner“ Markt längst verloren und ähnelt wegen des dargebotenen Sortimentes eher einem Flohmarkt.

Vorschläge



Weges bis zum S-Bahn und Busbahnhof interessante urbane Strukturen aufweist.

Im Gesamttraum um das Wilhelmsburger Einkaufszentrum steckt aus Sicht der AG Wohnen großes Potenzial. Eine städtebaulich zukunftsorientierte Neugestaltung des Raumes mit einer adäquaten Nutzung scheint angezeigt. In einer städtebaulichen Neuordnung ist nicht nur das Wilhelmsburger Einkaufszentrum und der Berta-Kröger-Platz, sondern das gesamte Umfeld zwischen Neuenfelder Straße, Algermissenstraße, Krieterstraße und zu beiden Seiten des Wilhelm-Strauß-einzubeziehen, da dieser Bereich noch



Bei einer Überplanung sollten nachstehende Leitgedanken und Vorschläge berücksichtigt werden:

Ein attraktives lebendiges Einkaufszentrum ist ein elementarer Bestandteil von Infrastruktur und Wohnumfeldqualität. Es sollte daher sowohl von der Architektur und Raumgestaltung wie auch vom Branchenmix her zum Shopping einladen, die Kaufkraft binden und darüber hinaus eine Stätte zum Verweilen sein. Das wiederum bedingt auch einen qualitativen Anspruch an Sauberkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum.

Die Arbeitsgruppe Wohnen befürwortet eine Umgestaltung des Berta-Kröger-Platzes zu einem multifunktionalen Platz, der auch außerhalb der Markttage und besonders im Sommer zu einem attraktiven Anziehungspunkt werden könnte. Der großen Windanfälligkeit des Platzes, die sehr häufig zum vorzeitigen Abbruch des Marktgeschehens führt, kann nur

durch technische Investitionen begegnet werden. Darüber hinaus müssen Wege gefunden werden, um den Charakter des „grünen“ Wochenmarktes wieder herzustellen. Alternativ zu einer Fortführung des Wochenmarktes auf dem Berta-Kröger-Platz sollte im Rahmen der Planungen für den Gesamtraum eine Verlegung des Wochenmarktes in die Krieter- und Algermissenstraße überprüft werden - ebenso ein möglicher Rückbau des überdimensionierten parallel verlaufenden Straßenabschnittes Krieter-/Algermissenstraße und Erschließung des Berta-Kröger-Platzes sowie der Häuser an der Krieterstraße über die Bahnhofspassage. Auch wenn die beiden SAGA-Hochhäuser aus Sicht der Eigentümerin nicht vorrangig für eine Sanierung vorgesehen sind, sollte eine relativ zeitnahe Fassadenerneuerung in Verknüpfung mit dem Gesamtprojekt WEZ und einer Aufwertung des Stadtteils vertretbar sein. Die Absicht von Herrn Groenewold (Amsel-Immobilien), im Zuge eines neuen Eingangsbereiches für das WEZ einen Neubau zu erstellen, dessen gewerbliche Nutzung einen großen Gesellschaftsraum für türkische Hochzeiten vorsieht, findet in der Arbeitsgruppe „Wohnen“ keine Zustimmung. Bei der zentralen Lage und Größenordnung solcher Räumlichkeiten wird vielmehr eine multifunktionale Nutzung befürwortet, von der alle Wilhelmsburger Bevölkerungsgruppen profitieren können. Zudem besteht dringender Bedarf an einem weiteren Publikumsmagnet, der das Wilhelmsburger Einkaufszentrum nachhaltig stärkt. Zum Problem Sauberkeit und Stadtbildpflege regt die Arbeitsgruppe eine „konzertierte Aktion“ von Geschäftsleuten, Bürgern, Hochbahn und Hansestadt im Umfeld des Bahnhofes und im WEZ an. Die in Frage kommenden Behörden sollten hierfür ein Konzept entwickeln. Der Investor des Extra-Marktes und des Marktkauf Verbraucher-Marktes, Herr H. Jürgen Schneider (LUNA HJS Verwaltungsgesellschaft mbH), war Gast in der 4. Sitzung der Arbeitsgruppe Wohnen der Zukunftskonferenz und nahm die Einladung zum Anlass, mit Schreiben vom 18.01.2002 noch einmal seine Position zur Situation des Wilhelmsburger Einkaufszentrums darzulegen. (siehe hierzu Anlage 3)

4.4.3 Altes Bahnhofsviertel / Korallusviertel

Große Gebäudebestände des Alten Bahnhofsviertels sind im Rahmen des Sanierungsverfahrens in den Jahren 1990 bis 1997 saniert worden. Der Wohnblock an der Buddestraße gegenüber der Schule war in dem Sanierungsprogramm nicht mit eingeschlossen. Die Bausubstanz dieser Wohngebäude bedarf einer dringenden Erneuerung, die mit Nachdruck vorangetrieben werden müsste. Im Zuge der Sanierung wird die schlechte Mieterstruktur auffällig, die während oder nach Abschluss der Renovierungsarbeiten korrigiert werden sollte.

Am Korallusring sind die Fassaden der Wohnblocks ebenso sanierungsbedürftig; insgesamt muss die Wohnqualität erheblich angehoben werden. Einer Bestandsaufnahme der Mängel muss umgehend ein Sanierungsprogramm folgen. Die bisherigen Planungen für die IGA haben die dringend notwendige Aufwertung für das Korallusviertel bereits aufgegriffen und unter das Motto „Neue Kleider für alte Hochhäuser“ gestellt. Es steht für die Sanierung und Neuordnung der Bau- und Grünsubstanz und die Entwicklung der vorhandenen Nutzungen.

Nach der Umsetzung des Projektes sollte der Gedanke einer Mietraumprivatisierung durch Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen erneut aufgegriffen werden, da für die stabilen Haushalte Eigentumsbildung eine sinnvolle Alternative zum Wegzug sein kann. Einer weiteren Verschlechterung der Bewohnerstruktur könnte auf diesem Wege entgegengewirkt werden. Zudem bietet der Wohnungsmarkt in Wilhelmsburg kein nennenswertes Angebot an Eigentumswohnungen durch private Investoren. Zur Thematik Mietraumprivatisierung sollte auch an die Vorschläge des Beirats für Stadtteilentwicklung angeknüpft werden. Die Sauberkeit im öffentlichen Raum lässt vornehmlich auch im Alten Bahnhofsviertel / Korallusviertel sehr zu wünschen übrig. Neben gestalterischen Anstrengungen sollte ein Pflegekonzept für das Umfeld dieser Quartiere entwickelt werden.

4.4.4 Schwentnerring

Dieses Quartier durchzieht ein großes Gewässernetz, das dringend sanierungsbedürftig ist. Eine Steigerung der Wohnumfeldqualität könnte dadurch erreicht werden, dass die Wetter- und Grabenstruktur erlebbar gemacht und die Aufenthaltsqualität verbessert wird. Der

Entwurf eines Gestaltungskonzepts – vernetzt mit anderen Wohnumfeldverbesserungen – könnte als ein IGA-Projekt eingebracht und in Teilschritten realisiert werden.

4.5 Wilhelmsburger Osten

4.5.1 Kirchdorf Süd

Die Großsiedlung Kirchdorf-Süd ist in den Jahren 1974 bis 1976 unter einem enormen Zeit- und Kostendruck unmaßstäblich gebaut worden. Sie umfasst etwa 2300 Wohnungen, in denen ca. 5700 Bewohner leben. Die isolierte Stadtrandlage in direkter Autobahnnähe ist ein erheblicher Standortnachteil, und das Image dieses Quartiers ist über Hamburg hinaus sehr negativ. Ein aufwendiges seit 1992 betriebenes Sanierungsverfahren mit einer sehr intensiven Bewohnerbeteiligung durch den Sanierungsträger hat trotz des Einsatzes erheblicher finanzieller und personeller Mittel nach Auffassung der Arbeitsgruppe „Wohnen“ nicht zum erhofften „Durchbruch“ verholfen. Auch die Freistellung von bestimmten Belegungsmodalitäten hat die Sozialstruktur nicht nachhaltig positiv verändert.



Die Arbeitsgruppe schlägt deshalb vor, langfristig eine städtebauliche Neukonzeption zu entwickeln, mit der auch die Probleme der Infrastruktur gelöst werden sollen. Kurzfristig ist zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität (IGA-Projekt) eine Verbindung zum Naherholungsbereich „Finkenriek“ herzustellen.

Ein weiterer Baustein zur Verbesserung des Wohnumfeldes in Kirchdorf-Süd wäre die Befahrbarmachung der Wätern für Boote. Diese Anregung sollte durch die Fachbehörden geprüft und geplant werden.

Das Problem der Verlärmung durch die benachbarte Autobahn A 1 lässt sich in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten wohl eher nicht lösen. Nach Angabe der Behörde für Bau und Verkehr ist mit einem Ausbau der Autobahn auf 8 Spuren in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Das bedeutet, dass ein verpflichtender Lärmschutz auf Kosten des Bundes nicht durchsetzbar ist. Die AG „Wohnen“ ist sich aber einig, dass der Rückbau der Otto-Brenner-Straße auf zwei Spuren und eine Nutzung des bereits vorhandenen Seiten-Grünstreifens für den Wohnhausbau eine städtebauliche und verkehrstechnische Verbesserung erbringen würde. Dieser Vorschlag ist aber ausdrücklich mit einer sorgfältigen Prüfung verbunden, ob einem solchen Vorhaben möglicherweise Sicherheitsbelange (Stichwort: Fluchtweg bei Sturmflut) entgegenstehen, die im Zweifelsfalle Vorrang hätten.

4.5.2 Bebauungsplan Wilhelmsburg 79 / Kirchdorf-Mitte-Nord und Bullertgebiet

Der Bebauungsplan WB 79 bezieht sich auf der Fläche nördlich von Kirchdorf-Süd, östlich der Otto-Brenner-Straße und westlich der A 1. Dieses Gebiet war für gemischten Wohnungsbau (Geschosswohnungsbau und Reihenhäuser) vorgesehen worden. Heftige Proteste im Stadtteil gegen ein überdimensionales neues Baugebiet generell und in unmittelbarer Nachbarschaft der Großsiedlung Kirchdorf-Süd speziell und darüber hinaus wegen der Hochwertigkeit der zu beanspruchenden Flächen, haben dazu geführt, diesen Plan vorerst nicht weiterzuverfolgen. Die AG „Wohnen“ in der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg hat sich noch einmal sehr ausführlich diesem Thema gewidmet, es geprüft und diskutiert mit dem Ergebnis, dass kein Argument derzeit überzeugend für den Bau einer neuen Großsiedlung spricht. Das gilt für die ursprüngliche geplante Größenordnung und Baustruktur ebenso wie für die mögliche Schaffung von rund 800 Wohneinheiten im Einfamilien- oder Reihenhausbau. Der Planung eines so großen Neubaugebietes müsste

grundsätzlich eine auf den Stadtteil Wilhelmsburg ausgerichtete Bedarfsanalyse vorangehen, die dabei den Stadtteil Wilhelmsburg selbst, seine Ressourcen und Alternativprojekte ebenso berücksichtigt wie auch die künftige Nachfrageentwicklung generell, die Nachfrage nach bestimmten Bau- und Wohnformen, die Ansprüche an Wohnumfeldqualitäten und die mögliche Interessentengruppe. Darüber hinaus bedarf eines solchen Projekts einer sorgfältigen Wirkungsprognose sowohl auf den Gesamtstadtteil bezogen wie hinsichtlich dringend notwendiger Aufwertungsbestrebungen in anderen Wilhelmsburger Quartieren. Die Verlärmung des geplanten Neubaugebietes durch die Nähe zur Autobahn und anderer Hauptverkehrsstraßen bedingt einen aktiven Lärmschutz, der – wie im vorhergehenden Kapitel zu Kirchdorf-Süd beschrieben – von Seiten und auf Kosten des Bundes vorläufig nicht erbracht wird. Die Bodengrundqualität der Bauflächen eignet sich im gegenwärtigen Zustand überhaupt nicht für eine Bebauung und müsste erst durch entsprechende Maßnahmen aufbereitet werden. Das bedeutet, dass allein die Erschließungskosten im Verhältnis zu denen anderer Baugebiete in und um Hamburg ein vertretbares Maß überschreiten. Ferner haben die zur Bebauung vorgesehenen Grünflächen eine hohe ökologische Wertigkeit und sind im Zusammenhang mit der landschaftstypischen historischen Kulturlandschaft zu betrachten. Zudem waren die Bereiche als Option für eine landwirtschaftliche Grünlandnutzung vorgesehen.

Für die Bewohner der Großsiedlung Kirchdorf-Süd und die jahrelangen Revitalisierungsbemühungen, aber auch für die anderen 40.000 Einwohner Wilhelmsburgs würde die Realisierung eines solchen Bauvorhabens – einer zweiten großen Wohninsel auf der Elbinsel – ein herber Verlust an Wohnumfeldqualität, Naherholungsgebieten und Freizeitmöglichkeiten bedeuten. Bei gesamtträumlicher und strategischer Betrachtung kann auch nicht von einer allgemeinen sozialen Stabilisierung und Stärkung des Stadtteils ausgegangen werden.

Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe „Wohnen“ haben sich unter Würdigung aller Aspekte einvernehmlich gegen eine Bebauung dieser Flächen und vielmehr für den Erhalt dieser landschaftstypischen historischen Kulturlandschaft ausgesprochen.

Die Flächen des Plangebietes WB 79 sollen stattdessen künftig für Grünlandnutzung durch geeignete Planungsinstrumente gesichert werden.

4.5.3 Finkenriek

Das Gebiet weist deutliche Strukturen der historischen Kulturlandschaft auf. Neben dem Friedhof Finkenriek und einer kleinen Siedlung mit etwa 60 Wohneinheiten wird das Landschaftsbild durch einen dörflichen Charakter mit Bauernhäusern, kleinen Einzelhäusern, Grünflächen und beweideten Freiflächen geprägt. Die landschaftliche Idylle wird leider durch zwei ansässige Speditionsbetriebe stark beeinträchtigt. Die Arbeitsgruppe hält daher diesen Standort für nicht geeignet, die Speditionen künftig dort zu belassen. Als Entwicklungsperspektive für den



Gesamtbereich Finkenriek stehen zwei Vorschläge zur Wahl, die im einzelnen geprüft werden müssten: Die Einbindung des Gebietes in die IGA-Planung oder aber die Erstellung eines Bebauungsplanes mit dem Ziel der behutsamen Ergänzung der bestehenden Wohnbebauung. Auf jeden Fall ist eine Stärkung der Kulturlandschaft anzustreben und ein grüner Korridor mit Zugang zum Wasser herzustellen, zumal dieser Bereich potenzielles Naherholungsgebiet – insbesondere für die Bewohner von Kirchdorf-Süd – ist. Um die Voraussetzungen hierfür zu schaffen, ist die Aufhebung des Bebauungsplanes WB 17, der für das Gebiet eine Verkehrserweiterungsfläche vorsieht, sowie die Aufhebung des Bebauungsplanes WB 66, der Gewerbeansiedlung ermöglicht, absolut erforderlich.

4.5.4 Wilhelmsburger Osten/Östlich der Autobahn A 1 (Goetjensort, Stillhorn) und Moorwerder

Nach Betrachtung und Bewertung dieses Raumes fasste die Arbeitsgruppe 4 einen Grundsatzbeschluss, wonach der Erhalt der „historischen Kulturlandschaft“ des Wilhelmsburger Ostens die wichtigste Zielsetzung ist. Zur Begründung kann auf das Kapitel 3 des Abschlussberichtes „Chancen und Potentiale“ verwiesen werden. In diesem Zusammenhang spielt auch das Thema „Bauen im Außenbereich“ eine große Rolle, die AG Wohnen betrachtet die Entwicklung in den vergangenen Jahren mit großer Sorge. Zum Schutz der „Kulturlandschaft“ wird deshalb dringender Handlungsbedarf hinsichtlich planungsrechtlich geregelter Bebauungen festgestellt.



Die Errichtung eines Bauernhofes für alte vom Aussterben bedrohte Nutztier-Rassen (Archehof) im Wilhelmsburger Osten unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Gesichtspunkte passt nach Auffassung der AG vorzüglich in den Landschaftsraum und wäre darüber hinaus als wertvoller Beitrag für Naherholung und Kulturerlebnis eine sehr geeignete „imagebildende Maßnahme“. Die Anlage eines solchen „Archehofes“ wird daher von der Arbeitsgruppe sehr begrüßt, und es wird dringend empfohlen, mit der Suche nach geeigneten Flächen und einem Investor dieses Projekt voranzutreiben. Im Zuge der IGA-Planungen soll ferner eine Wiederaufnahme der Fährverbindung zwischen Moorwerder und Ochsenwerder geprüft werden.

4.5.5 Kirchdorf

Der Bebauungsplan Wilhelmsburg 18 „Bei der Windmühle“ wird von der AG grundsätzlich begrüßt. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass dieser Bebauungsplan bereits 10 Jahre alt ist, sollte jedoch geprüft werden, ob innerhalb des Bebauungsplanes Spielräume für „zeitgemäße Korrekturen“ bestehen. Zugleich wird die Aufstellung eines „Anschluss-B-Planes“ im verkürzten Verfahren (VEPL) empfohlen, um auf diesem Wege das eigentliche Gebiet der Windmühle in die Planung mit einzubeziehen. In diesem Zusammenhang könnten der berechnete Wunsch nach einem „Backhaus“ und die Schaffung von Parkplätzen in der Nähe der Mühle realisiert werden.

4.5.6 Georgswerder

Öko-Siedlung an der Kirchdorfer Straße

Die Errichtung einer Öko-Siedlung wird ausdrücklich begrüßt. Das Projekt ist für Wilhelmsburg sehr wichtig, da das Image des Stadtteiles der Ergänzung um die Komponente „Ökologisches Wohnen“ dringend bedarf. Die Planungen sollten daher zügig weiterbetrieben werden. Für den Fall, dass sie sich durch die derzeit im Gespräch befindlichen Bauträger nicht realisieren lassen, greift die AG die Idee eines „Kombi-Wettbewerbes“ (Kombination aus Bauträger- und Architektenwettbewerb mit Leistungen zu Festpreisen) als mögliche Alternative auf.



Bebauungsplan Wilhelmsburg 81

Der Bebauungsplan WB 81 (Kirchenwiese) sieht die Schaffung von insgesamt rund 140 Wohneinheiten im Eigentums- und Mietwohnungsbau vor.

Dieser Plan wird von der Arbeitsgruppe „Wohnen“ zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht akzeptiert. Zum einen sind während der Öffentlichen Planauslegung seitens der Georgswerder Bewohner erhebliche Bedenken erhoben worden, die bis heute nicht ausgeräumt werden konnten. Zum anderen bedarf es einer Bekanntgabe umweltrelevanter Messergebnisse, um den Standort generell noch einmal bewerten zu können. Darüber hinaus sind wesentliche inhaltliche Plankorrekturen erforderlich, die eine Überarbeitung und erneute Öffentliche Planauslegung zwingend vorschreiben. Eine behutsame bauliche Ergänzung ist in Georgswerder ausdrücklich erwünscht – aber mehrere Neubaugebiete nebeneinander überfordern das Wohnquartier. Aus diesen Gründen plädiert die Arbeitsgruppe einvernehmlich dafür, dass B-Plan-Verfahren erst einmal auszusetzen und weit zurückzustellen und zunächst die Entwicklung der Projekte WB 18 (Bei der Windmühle) und „Öko-Siedlung“ sowie deren Auswirkungen auf das Umfeld abzuwarten.

Bebauungsplan Wilhelmsburg 83

Der Bebauungsplan WB 83 (sog. „Wohnpark Dove-Elbe“), dessen Entwurf den Bau von rund 98 Wohneinheiten in unmittelbarer Nachbarschaft der Landschaftsachse Dove-Elbe vorsieht, wird von der Arbeitsgruppe abgelehnt. Das vorhandene landschaftsplanerische Gutachten gibt der AG Anlass zu der Einschätzung, dass dieses Gebiet zu wertvoll ist, um es für Wohnzwecke in Anspruch zu nehmen. Statt dessen sollte das Gebiet im Rahmen einer gestalterischen Überarbeitung der Wasserachse Dove-Elbe / Spreehafen / Ernst-August-Kanal weiterentwickelt, als grüne Wasserachse ausgebaut sowie in seiner ökologischen Funktion gesichert werden. Der AG-Beschluss zur Ablehnung des Bebauungsplanes WB 83 geht im übrigen konform mit der Haltung der ortsansässigen Bevölkerung, deren massiver Protest Ende des Jahres 2000 Politik und Verwaltung dazu bewogen hat, diesen Plan „vorerst“ nicht weiter zu verfolgen. Wegen der unverhältnismäßig vielen Bauprojekte in und um Georgswerder und deren Verträglichkeit verweisen wir auf die Ausführungen zum Bebauungsplan WB 81.

Spülfeld Obergeorgswerder

Die ca. 55 Hektar große kontaminierte Fläche ist nach Ansicht der Arbeitsgruppe für Wohnnutzung nicht geeignet, denn eine Sanierung erscheint angesichts der Kosten nahezu ausgeschlossen. Die ursprünglich vorgesehene Umwandlung der Fläche zum Waldgebiet wird von der AG befürwortet, um auf diesem Wege auch die Schließung der bestehenden Baulücken am Obergeorgswerder Deich / Obergeorgswerder Hauptdeich zu ermöglichen. Eine gewerbliche Nutzung dagegen wird wegen der Nähe zu den Naturschutzgebieten, der angrenzenden Wohnbebauung, der schwierigen verkehrlichen Erschließung und der zu

erwartenden Belastungen abgelehnt. Eine Fläche in dieser Größenordnung sollte dem Stadtteil für Naherholung und Freizeit zu gute kommen. Die Bewaldung könnte möglicherweise als IGA-Projekt gefördert werden.

Kleingartenvereine Niedergeorgswerder

Die Kleingartenvereine 111 an der Fiskalkischen Strasse und 723 am Niedergeorgswerder Deich sind im Flächennutzungsplan als gewerbliche Fläche dargestellt. Aber diesen Vereinen war in der Vergangenheit ein dauerhafter Bestand zugesichert worden, und eine formale Bestandsgarantie durch den vorherigen Wirtschaftssenator läuft in ein paar Jahren aus.

Die Notwendigkeit, diese Flächen für Gewerbe zu bevorraten, wird von der AG 4 nicht gesehen. In der Größenordnung von ca. 17 Hektar lassen sich auch andere, besser geeignete Standorte finden.

Im Interesse einer städtebaulichen und soziostrukturellen Stärkung des Wohnquartiers Georgswerder wie auch einer ökologischen Ausgleichsfunktion zur Mülldeponie, Norddeutschen Affinerie und nahe gelegenen Autobahn wird vorgeschlagen, die gewerbliche Darstellung im Flächennutzungsplan zurückzunehmen und die Fläche statt dessen als „Grün“ darzustellen.

5. Pilotprojekte

Die Arbeitsgruppe „Wohnen“ in der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg schlägt nachfolgend 8 Pilotprojekte vor, die kurzfristig eingeleitet werden können, und von denen wir uns eine Signalwirkung erhoffen:

- Entwicklung des Spreehafens zu Hamburgs ersten Wohnboothafen.
- Bau einer an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit orientierten „Öko-Siedlung“
- Errichtung eines Bauernhofes für alte vom Aussterben bedrohte Nutztier-Rassen (Archehof)
- Sanierung der kontaminierten Flächen am Veringkanal als 1. Schritt zur Überplanung für „Wohnen“
- Umgestaltung des Wilhelmsburger Einkaufszentrums einschließlich des Berta-Kröger-Platzes und des gesamten Umfeldes
- Aufnahme des Sanierungsgebietes S 5 einschließlich der Wohnblocks östlich der Georg-Wilhelm-Straße, des Bereiches Veringstraße / Weimarer Straße und des Alten Bahnhofsviertels in das Programm der „Sozialen Stadtteilentwicklung“ (STEP)
- Flächendeckender Einsatz von Quartiersentwicklern
- Auswahl eines Quartiers für den Einsatz eines professionellen Stadtgestalters als Einstieg in ein flächendeckendes Programm

Wenn Wilhelmsburg sich zu einem lebens- und liebenswerten Stadtteil entwickeln soll mit der Priorität für Wohnen und Freizeit, bedarf es nicht nur gezielter investiver Maßnahmen seitens der Stadt, sondern auch des Engagements privater Investoren. Dieses setzt aber neben politischer Unterstützung auch voraus, dass Bauträgern, Projektentwicklern, Bauherren und Grundeigentümern keine Nachteile dadurch erwachsen, dass die Elbinsel ein potentiell flutgefährdetes Gebiet ist und bleibt. Wir schlagen deshalb eindringlich vor, Versicherungsunternehmen anzuregen, Möglichkeiten einer finanzierbaren Elementarversicherung zu überprüfen, um das Sach- und Anlagevermögen bei Deichbruch und Überflutung abzusichern. Als denkbare Alternative könnte auch die Einrichtung eines Bundesfonds zur Absicherung der Sachwerte in flutgefährdeten Gebieten eine sinnvolle Erweiterung des bisherigen Küstenschutzes sein.

*Ohne politische Träume stürbe jeder Staatskörper, wie jeder andere ohne andere.
Wer nichts will als Gegenwart, wäre gewiß nicht ihr Schöpfer geworden.*

Zitat Jean Paul

6. Vision

Die Elbinsel Wilhelmsburg hat sich im Jahre 2020 zum norddeutschen Geheimtipp für urbanes Wohnen am Wasser entwickelt. Zusammen mit der Veddel, Rothenburgsort, Finkenwerder und großen Teilen des Hafens gehört Wilhelmsburg zum 8. Hamburger Bezirk ELBINSELN.

Wilhelmsburg ist in der Tat der neue In-Tipp für attraktives Wohnen am Wasser und Geheimtipp für Familien, Singles, Künstler und ältere Menschen geworden, die in einem Miet- oder Eigenheim citynah – auf Hamburgs grüner Insel – leben möchten. Der Spreehafen – seit 2002 Hamburgs 1. Wohnboothafen, ist maritimes Refugium für Künstler, Individualisten, Forscher und Medienleute geworden. Das Café Berlin lädt alle zum Verweilen ein. Es gibt eine gute soziale Infrastruktur; der Bildungsstand der Schulen ist gut bis sehr gut. Warum? Die Hamburger Bürgerschaft traf im Jahre 2002 die Entscheidung, die Elbinsel besonders zu fördern und in den Wilhelmsburger Schulen eine Bildungsoffensive zu starten, die heute europaweit Beachtung findet. So ist die internationale Zusammensetzung der Schülerschaft heute ein Garant für die soziale und qualitative Kompetenz der Schüler.

Die Freizeitmöglichkeiten auf der Insel in Ost und West bieten hervorragende Gelegenheiten zur Naherholung. Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie sind vielfältig und bieten interkulturellen Charme. Das Hamburger Zentrum ist bequem mit S-Bahn, Stadtbahn und Fähren zu erreichen.

Hamburgs Wirtschaftswachstum ist nicht zuletzt auf die Stärkung der lokalen Ökonomie auf den Elbinseln zurückzuführen. Regionale und internationale Unternehmen setzen auf innovative und wohnverträgliche Dienstleistungen. Die Zweigstelle der TU Harburg am Reiherstieg hat bereits zum zweiten Mal den Internationalen Preis für umweltverträgliche Technologien im Transportwesen erhalten. Uni-Chef Dr. Veringhausen ist in diesem Jahr für den Nobelpreis nominiert worden.

IGA und Olympia haben den Bezirk Elbinseln weltweit berühmt gemacht. Die Internationale Hochschule für Sport und Kultur wird im Jahre 2022 ihre Pforten auf dem Grasbrook eröffnen.

Auf der Elbinsel Wilhelmsburg fühlen sich die Menschen wohl und vermitteln ein positives Selbstbild nach außen. Alle freuen sich, denn sehr viele Menschen haben daran mitgewirkt, dass der Stadtteil Wilhelmsburg aus seinem ehemaligen Schattendasein heraustreten konnte und heute das ist, was er schon immer war: Hamburgs Perle im Flusslauf der Elbe – urban, liebenswert, reich und grün!

7. Anlagen

Anlage 1



Positionspapier

Zukunftskonferenz Wilhelmsburg Arbeitsgemeinschaft Wohnen

1 Bestandsaufnahme

Wilhelmsburg hat derzeit das Image eines problembehafteten Stadtteils. Hierbei spielt für den zukünftigen Bewohner weniger die objektive Beweisbarkeit, sondern vielmehr das subjektive Empfinden eine große Rolle. Themen, wie mangelnde Sicherheit, hoher Ausländeranteil, problembehaftete Schulen! Kirchdorf Süd, Belastung von Grund und Boden auf ehemaligen Industriebrachen und Spülfeldern sowie die Nähe zu stark befahrenen Autobahnen und Bahnlinien sind hierfür ausschlaggebend. Diese Probleme lassen sich auch in anderen Stadtteilen finden. Sie treten jedoch hier massiv mit und damit ins Gesichtsfeld des potentiellen Neubewohners.

im Gegensatz hierzu erfüllt Wilhelmsburg jedoch viele Kriterien, um in Zukunft zu einem attraktiven, stark nachgefragten Wohnstandort zu werden, wie z.B.:

- die Zentrumsnähe
- die reizvolle kleinzeilige. städtebauliche Struktur
- die Wasserlagen
- die Vision "Hafencity"
- ggf. die internationale Gartenschau
- und weitere Großereignisse in den nächsten Jahrzehnten

Das Potential für eine positive Entwicklung ist so auf jeden Fall gegeben.

2. Empfehlungen für Wilhelmsburg für die Entwicklung als zukunftsfähiger Standort

- 2.1 Entwicklung einer Zukunftsstrategie (Wilhelmsburg 2020) mit klaren Zielen, Meilensteinen und Umsetzungsempfehlungen. Hier ist eine möglichst breite Zustimmung wichtig, da letztendlich sicherlich auch Nachteile in einigen Teilbereichen in Kauf genommen werden müssen. Das Sanierungsprogramm für St. Georg hat beispielsweise gerade wegen der Attraktivitätssteigerung und den sich daraus ergebenden steigenden Mieten und Kaufpreise zu Problemen im Stadtteil geführt.
- 2.2 Schwerpunktbildung im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation durch Initiierung eines "Citymanagers". Das Aufgabengebiet umfasst die Darstellung der positiven Entwicklung nach außen und innen sowie die Entwicklung von Programmen und die Einbindung von Sponsoren.
- 2.3 Die Konzentration zumindest kurz- und mittelfristig auf eine Attraktivitätssteigerung für die derzeitigen Bewohner. Nur wenn diese sich in einem attraktiven Wohngebiet wohl fühlen, bestehen Chancen, neue Bewohner für Wilhelmsburg zu gewinnen. Dies bedeutet
 - die Verbesserung der Infrastruktur

- die Verbesserung von Freizeitmöglichkeiten
- die Stärkung der Schulen
- die Schaffung von Ausbildungsmöglichkeiten
- die Schaffung von Arbeitsplätzen

Diese Standortaktoren entscheiden letztendlich - neben Lage und Produkt - für den Umzug nach Wilhelmsburg oder für bzw. gegen das Bleiben in Wilhelmsburg

Die Ausweisung neuer Wohngebiete ist kurz- bzw. mittelfristig nur von geringer Bedeutung. Die Ressourcen hierfür sollten anderweitig eingesetzt werden. Wenn neue Wohngebiete geplant sind, dann sollten sie über eine kleinteilige Struktur verfügen, die sich ohne Belastung für den Bestand und die Nachbarn einfügt. Letztendlich soll hiermit ein Grund für das Verbleiben am Standort und nicht ein Grund für den Wegzug vom Standort Wilhelmsburg geschaffen werden.

- 2.4 Der hohe Ausländeranteil sollte als Chance für die Entwicklung Wilhelmsburgs genutzt werden. Auf Grund unserer Erfahrung in großen Wohngebieten, wie Rahlstedter Höhe, Graf-Goltz-Kaserne sowie Dorfanger Boberg, stellen wir fest, dass viele Ausländer den Wunsch zur Eigentumsbildung haben. Viele von ihnen verfügen über die notwendigen Voraussetzungen, wie z.B. Kapital- und Förderfähigkeit. Häufig sind jedoch Hemmschwellen, wie z.B. die Sprachbarriere bzw. mangelnde Information Grund für das noch fehlende Engagement als Hausbesitzer am eigenen Wohnstandort. Allerdings sollte ein Anteil von ca. 30 % auf keinen Fall in zusammenhängenden Siedlungen überschritten werden.

3. Fazit

Wilhelmsburg verfügt über die Voraussetzung für die Entwicklung zum nachgefragten Wohnstandort. Diese Aufgabe ist jedoch nicht allein eine städtebauliche oder kommunalpolitische Aufgabe, sondern verlangt die Mitarbeit einer breiten Basis der Bürger Wilhelmsburgs. Wichtig ist daher vorrangig die Einbindung und die Pflege dieser Basis durch Maßnahmen für die Bewohner.

Die Attraktivität für Neubewohner ergibt sich in einem späteren Schritt automatisch.

Die Attraktivität für Investoren ist teilweise bereits heute gegeben. Immobilienprofis sehen natürlich die im Verhältnis zur Miete geringen Investitionskosten und die Möglichkeit einer positiven Entwicklung. Sie stehen bereits in den Startlöchern für Investitionen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten.

Hamburg, den 19.12.2001

HPE Hanseatische Wohnbau GmbH

ABC-Straße 19, 20354 Hamburg

Thomas Maul

Anlage 2

Die Wilhelmsburger Ärzteschaft nimmt Stellung zur Arbeit der „Zukunftskonferenz Wilhelmsburg“

Wir stehen in der Verantwortung für das gesundheitliche und soziale Wohl der Menschen in Wilhelmsburg und begrüßen und unterstützen deshalb die Bürger- und Behörden-Aktivitäten im Rahmen der „Zukunftskonferenz“. Wir sehen dringenden politischen Handlungsbedarf:

1. Die Fachtagung „Armut und Gesundheit von Kindern in Hamburg“ 1995, die Armutsberichte des Hamburger Senats und die kürzlich vorgelegte „Stadt Diagnose 2“ der Gesundheitssenatorin und der kurz vor der Veröffentlichung stehende „1. Armuts- und Reichtumsbericht“ der Bundesregierung belegen alle übereinstimmend:

- einen schlechten Gesundheitsstatus mit erhöhter Morbidität und Mortalität in Abhängigkeit von der ökonomischen Situation des einzelnen und der des Stadtteils, in dem er wohnt.
- Zugangsbarrieren zu (vor allem präventiven) medizinisch-ärztlichen Angeboten und
- eine entgegen dem objektiven Bedarf reduzierte (Fach-)Arztdichte in den ärmeren Stadtteilen.

Wilhelmsburg erfüllt alle Voraussetzungen eines „armen Stadtteils“ mit erheblichen medizinischen Versorgungsprobleme.

2. Dem spezifischen Bedarf entsprechen wir Ärzte in Wilhelmsburg seit Jahrzehnten durch ein angepasstes, niedrighschwelliges und umfassendes Angebot. Es hat sich eine überdurchschnittliche gute („vernetzte“) Zusammenarbeit herausgebildet unter Einbeziehung der sozialen Einrichtungen des Stadtteils und nichtärztlicher Therapeuten. Wir verfügen über einen kollektiven Erfahrungsschatz, anstehende Probleme zu lösen.

3. Seit Anfang der 90er Jahre beobachten wir mit Sorge dennoch einen schleichenden Qualitätsverlust in der medizinischen Versorgung, der auch mit noch mehr persönlichen Engagement von uns nicht aufgehalten werden kann. Eine der Ursachen ist die schwindende Attraktivität des Stadtteils. Dabei verkehren sich laufend Ursachen und Folgen. Primär medizinisch nicht relevante Ereignisse und Reaktionen wie die reihenweise Schließung von Geschäften und das Aussterben von Einkaufszentren und der Exodus der ökonomisch und bildungsmäßig privilegierten Bevölkerungsgruppe lassen den Stadtteil nicht nur ökonomisch verarmen. Die gesundheitliche Versorgung wird auf verschiedene Weise von dieser Abwärtsspirale erfaßt:

- Die ökonomische Situation der Bevölkerung schlägt sich auch in der Honorierung der ärztlichen Leistungen nieder, so daß in Wilhelmsburg bedingt durch die Versichertenstruktur (Überwiegen der Primärkassen) für identische medizinische Leistungen bis zu 20 Prozent geringere Honorare im Vergleich zum Durchschnitt des Stadtgebiets gezahlt werden. Kompensationsmöglichkeiten durch Privathonorare sind typischerweise in diesen Praxen nicht (ausreichend) vorhanden. Es droht ein schleichender Qualitätsverlust bei gleichzeitig erhöhten Anforderungen (z.B. Dolmetscherfunktion von Arzthelferinnen, länger dauernde Aufklärungsgepräche...).
- Bei der altersbedingten Praxisabgabe ist es in der Vergangenheit wiederholt dazu gekommen, daß Praxen keinen Nachfolger fanden und geschlossen wurden. Seit einigen Jahren besteht in Hamburg eine Zulassungssperre für fast alle Facharztbereiche, d.h. es kann sich als Arzt nur der niederlassen, der eine vorhandene Praxis übernimmt. Seitdem sind in Wilhelmsburg wiederholt Praxen von den Nachfolgern zwar gekauft, danach aber in einen anderen, „besseren“ Stadtteil verlegt worden.

Wir sehen diese Entwicklung mit Sorge, weil nicht nur die ärztliche Versorgungsstruktur so ausgedünnt wird, sondern der Stadtteil für die Wohnbevölkerung u n d Nachfolger-Ärzte gleichermaßen unattraktiver wird.

Alle Maßnahmen, die Wilhelmsburg attraktiver und lebendiger machen, die einer sozialen Entmischung und damit der sozioökonomischen Abwärtsspirale entgegenwirken, sind also zugleich Maßnahmen, die auch im Bereich der Gesundheitsversorgung Probleme entschärfen. Eine gute, wohnortnahe Gesundheitsversorgung ist andererseits eine wichtige Voraussetzung für die Attraktivität eines Stadtteils.

Die Wilhelmburger Ärzteschaft fordert deshalb den neuen Senat auf, die Ergebnisse und Forderungen aller Arbeitsgruppen der „Zukunftskonferenz“ ernsthaft zu prüfen und umgehend mit der Umsetzung der Vorschläge zu beginnen.

Wir werden auch in Zukunft unsere soziale Verantwortung gegenüber Politik, Behörden und der Öffentlichkeit wahrnehmen.

Dr. Kalvelage

Dr. Pauly

Obmann der Kassenärztlichen Vereinigung

Wilhelmsburg / Veddel

Anlage 3

H. Jürgen Schneider / i.Fa. LUNA HJS Verwaltungsgesellschaft mbH

Wilhelm-Strauß-Weg 2b
21109 Hamburg

Zukunftskonferenz Wilhelmsburg AG 4 WOHNEN

Sehr geehrte Frau Schors,

für Ihre Einladung zur 4. Sitzung der AG Wohnen der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg danke ich Ihnen und Frau Hellenbach nochmals herzlichst.

Gern hatte ich die Gelegenheit wahrgenommen, dem interessierten Zuhörerkreis meine Pläne über den Umbau und die Erweiterung des ehemaligen Karstadthauses im WEZ vorzustellen.

Nach Eröffnung des Marktkauf Verbrauchermarktes und der nunmehr festzustellenden - über alle Erwartungen hinausgehenden - Akzeptanz des neuen Einkaufsplatzes erscheint es mir zwingend geboten, das Bestreben einer Weiterentwicklung des Standortes mit größter Anstrengung zu verfolgen.

Es ist mir ein Anliegen der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg nochmals darzustellen, daß alle Bemühungen dahingehend intensiviert werden müssen, die im Bebauungsplan Wilhelmsburg 24 bestimmten Ziele, nämlich Ausbau des künftigen Stadtteilzentrums, damit ist der Bereich um den Berta-Kröger-Platz bestimmt worden, zu realisieren. Ich habe den Eindruck, daß schon von vielen „die Flinte ins Korn geworfen wurde“. Als Indiz für diese Haltung ist im privatwirtschaftlichen Bereich z.B. die Standortaufgabe durch Karstadt zu sehen.

Nachdem die Eröffnung des extra-Marktes deutlich gemacht hatte, daß bei einer attraktiven Angebotsausweitung der Besucher an den Standort zurückgeholt werden kann, war es für mich keine Frage, daß auch ein großer Verbrauchermarkt seine wirtschaftliche Grundlage in Wilhelmsburg findet. Zwei Monate nach Eröffnung des Marktkaufhauses sind die Erwartungen zur Geschäftsentwicklung bei allen Kaufleuten im Neubau weit übertroffen worden. Hierfür gibt es für mich nur die eine Erklärung, daß Wilhelmsburger ihren Stadtteil nicht verlassen, wenn das Angebot stimmt – und hiermit meine ich nicht nur die merkantile Seite.

Wenn es gelingen sollte, im Einkaufszentrum und im unmittelbaren Umfeld für Bewohner und Besucher eine „Wohlfühlatmosphäre“ zu schaffen, könnte einmal das entstehen, was im Bebauungsplan als Begegnungsstätte der Einwohner bezeichnet wurde.

Leider ist gerade der Berta-Kröger-Platz, der im Bebauungsplan als „Zentrumsplatz“ hervorgehoben wird, schon in seiner optischen Präsentation wenig einladend. Wenn auch die bedrückende Wirkung der angrenzenden SAGA-Hochhäuser hier eine Vorbelastung darstellen, könnte m.E. durch Gartenarchitektur an Stelle der Sitzkuhlen erreicht werden, daß dem Platz die Öde und Trostlosigkeit genommen wird. Der schon oben zitierte Bebauungsplan sieht eine Verbindung zur jetzigen Bahnhofspassage vor. Hier liegen die Chancen, durch attraktive Verbindung der Freiflächen auch in Wilhelmsburg zwischen Hochhäusern, S- und Bus-Bahnhof sowie Einkaufszentrum ein Wohlfühlen zu erreichen.

Bedauerlicherweise haben die auf dem Berta-Kröger-Platz am Dienstag und Freitag stattfindenden Marktveranstaltungen den Charakter eines Frischemarktes für Lebensmittel wie Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch mit Ergänzung durch Blumen und Pflanzen verloren; zunehmend wird der optische Eindruck von Anbietern, die eher auf einen Flohmarkt passen, bestimmt und dieses - durch den zurückgelassenen Müll - auch nach Ende der Marktzeiten.

Wenn die jüngsten Erfolge im WEZ nicht gefährdet werden sollen, dürfen

- mangelnde Sauberkeit auf den öffentlichen Flächen – insbesondere am S- und Bus-Bahnhof
- Präsentation von Müllsammelanlagen auf den Wegen zum Einkaufszentrum,
- die Plünnenhöcker auf dem Wochenmarkt und
- Freiraumarchitektur im Stile der 70er-Jahre

nicht bleiben.

Es ist mit erheblichen Investitionen gelungen, wieder Leben ins WEZ zurückzuholen. Dem Einkaufszentrum stand bevor eine Geisterstadt zu werden. Über lange Zeit war ein Zuwachs an Leerstandsflächen zu beklagen.

Trotz aller privater Bemühungen wird das WEZ nur dann prosperieren, wenn auch die Politik die Erwartungen der Geschäftswelt unterstützt. Der Facheinzelhandel muß erkennen können, daß die Politik den Stadtteil Wilhelmsburg mit Konzentration des Einzelhandels im Zentrum will. Bezeichnend ist, daß z.Zt. viele Filialisten mit gehobenem Sortiment den Stadtteil meiden. Diese Unternehmenspolitik wird sich zu Gunsten des Standortes ändern, wenn die Wilhelmsburger nicht mehr bereit sind, extra Zeitaufwand und Kosten für Fahrten in andere Zentren aufzuwenden; diese Einstellung wird in dem Maße zunehmen, wie ihr Stadtteil ihre Ansprüche befriedigt.

Ein funktionierender Stadtteil benötigt ein attraktives Einkaufszentrum, das in einem anziehenden Umfeld liegt.

Es ist nicht nur meine Erwartung, ich bin hierin mit meinen Mietern – die jeweils auch für sich erhebliche Investitionen getätigt haben – einig, daß zur Weiterentwicklung des Stadtteilzentrums von der Politik und von der Verwaltung Perspektiven aufgezeigt werden müssen, die ein weiteres privates Engagement herausfordern.

Mit freundlichen Grüßen

21109 Hamburg, den 18.01.2002

P.S. Zu den Perspektiven gehört auch das Thema der Sicherheit im öffentlichen Raum.

AG 5 ZUSAMMENLEBEN

Insel der Vielfalt, Insel der Kulturen:
Beteiligung – Auseinandersetzung – Gleichwertigkeit

SprecherInnen

Juliane Chakrabarti, 04104-971341, chakrabj@freenet.de

Reyhan Güzel, 040-7508986, r.guezel@hamburg.de

Corinna Peters-Leimbach, 040-74041726, peters-leimbach@freenet.de

Timm Kunstreich, 040-65591-186 oder 180, timmkunstreich@aol.com

1. Problemlage	125
2. Ziele und Zielkonflikte	126
3. Maßnahmen.....	127
3.1 Förderung von Mehrsprachigkeit und deren Wertschätzung.....	127
3.1.1 Deutschkurse für Einwanderinnen.....	127
3.1.2 Schulische und berufliche Qualifizierung von Einwanderinnen	128
3.1.3 Bildung/Ausbildung.....	128
3.2 Beschäftigung	129
3.3 Wohnen und Freizeit	129
3.4 Kultur und Religion	129
3.4.1 Zur Situation in Wilhelmsburg.....	130
3.4.2 Forderungen.....	131
4. Leitstelle „Zusammenleben“	131
4.1 Begründung.....	131
4.2 Leitziele	133
4.3 Aufgaben der Leitstelle „Zusammenleben“.....	133
4.4 Erwarteter Nutzen.....	134
4.5 Ressourcen.....	134
4.6 Chancen, Risiken und andere Nebenwirkungen	134



1. Problemlage

(Fast) alle Menschen, die in Wilhelmsburg wohnen, leben gerne hier und fühlen 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 solle. 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, Sozialhilfeempfängern 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 Auseinandersetzung 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 konflikträchtiges 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.

3. Maßnahmen

Die meisten der im Folgenden aufgeführten Maßnahmen sind noch wenig konkret. Das hat seinen Grund zum einen darin, dass einige Vorschläge umstritten sind, zum anderen darin, dass mögliche Konkretisierungen von anderen Arbeitsgruppen vorgenommen werden. In diesem Fall sollen die allgemein formulierten Maßnahmen dazu dienen, die jeweiligen arbeitsgruppen-spezifischen Konkretisierungen dort unter dem Aspekt des Zusammenlebens zu erweitern, wo dies noch nicht geschehen ist.

Anregungen zu dem folgenden 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).

3.1 Förderung von Mehrsprachigkeit und deren Wertschätzung

Durch geeignete Maßnahmen, insbesondere durch eine positiv bewertete Zwei- oder Mehrsprachigkeit in den Kindertagesheimen und Schulen sollen Kinder sowohl in ihrer Muttersprache als auch in der deutschen Sprache gefördert werden. Dass Sprache mehr ist als nur ein Instrument der Informationsvermittlung, sondern wesentlich mit entscheidet, wie Menschen sich wechselseitig verständigen, wertschätzen und fördern, macht es notwendig, dass auch (mindestens) bilinguale ErzieherInnen, LehrerInnen und MitarbeiterInnen der Behörden und z. B. der Wohnungsbaugesellschaften auch in der Alltagspraxis vermitteln, daß Einwanderer willkommen sind. Ob zur Erreichung dieses Ziels eine Quotierung der Arbeitsplätze zugunsten der EinwanderInnen notwendig ist, blieb in der Arbeitsgruppe umstritten. Unstrittig ist, dass alle öffentlichen und privaten Einrichtungen in einer Weise gestärkt werden, dass sie ihren interkulturellen Verpflichtungen nachkommen können. Abgelehnt wurden auch Sondermaßnahmen, die einzelne Einwanderergruppen diskriminieren. Das gilt allerdings nicht für sinnvolle Förderungen, die Regeldienste (z. B. Kitas) stärken und insbesondere Einwanderinnen entlasten. Dazu gibt es zwei konkrete Forderungen:

3.1.1 Deutschkurse für Einwanderinnen

Einwanderinnen, die meistens durch Familiennachzug hierher gekommen sind, benötigen für ihr alltägliches Leben die deutsche Sprache. Immer wieder wird der Vorwurf gemacht, dass diese Frauen kein Deutsch könnten. Tatsächlich ist die Nachfrage größer als das Angebot von Deutschkursen. Die Frauen, die einen Kursplatz erhalten haben, müssen das Erlernen

der Sprache dann unterbrechen, wenn sie ein Kind bekommen, Kinder Probleme mit der Trennung von ihrer Mutter haben oder andere familiäre Gründe vorliegen, die in jeder Familie vorkommen können. Die Situation von Müttern erfordert eine besondere Berücksichtigung, die vergleichbar ist mit Frauen, die wegen Erziehungszeiten aus dem Erwerbsleben austreten und in den letzten Jahren zunehmend bei der Wiedereingliederung in das Berufsleben gefördert werden.

Im Süßmuthbericht wird die Aufgabe der Integration darin gesehen, „... Zuwanderern eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Leben unter Respektierung kultureller Vielfalt zu ermöglichen.“ (S. 200) Weiterhin wird in dem Bericht der schulische Bereich als einer von vier Hauptgebieten benannt. (siehe S. 203) Auf Seite 228 wird die Empfehlung ausgesprochen, Deutschunterricht zeitgleich zum Besuch ihrer Kinder in Schulen und Kindergärten anzubieten. Dies kann sicher nicht umgesetzt werden, wenn man an die räumliche Knappheit in Wilhelmsburger Einrichtungen denkt.

Forderung

Das Konzept der Deutschkurse für Frauen sollte Geburten, Kindererziehung, familiäre Angelegenheiten und auch Lernschwierigkeiten berücksichtigen.

3.1.2 Schulische und berufliche Qualifizierung von Einwanderinnen

Mitgebrachte schulische Abschlüsse oder Ausbildungen werden in der Regel heruntergestuft oder nicht anerkannt. Es gibt nur in geringem Maße Angebote für Migrantinnen, eine Qualifizierung zu erlangen. Mitgebrachte und sprachliche Kompetenzen werden andererseits nicht anerkannt oder als ein günstiges Nebenprodukt (die Arzthelferin kann türkisch) angesehen.

Wird im Süßmuthbericht auf Seite 201 von sogenannten „Bildungsdefiziten“ gesprochen, die beseitigt werden sollten, ist die Sichtweise unverändert richtig. Tatsächlich stimmt: „Nur eine Politik, die integriert, qualifiziert und sozialen Aufstieg ermöglicht, schafft die Basis für gesellschaftliche Harmonie und effizientes Wirtschaften“. (S. 201) Auf Seite 221 wird es für sinnvoll erachtet „...Migranten mit dauerhafter Aufenthaltsperspektive einen möglichst raschen Zugang zum Arbeitsmarkt zu gewähren.“ Dieses sollte insbesondere für Frauen zutreffen.

Forderung

Mitgebrachte Kompetenzen sollten anerkannt und im Arbeitsmarkt bezahlt eingesetzt werden. Eine Förderung sollte an den bestehenden Kompetenzen ansetzen.

3.1.3 Bildung/Ausbildung

Bildungsbenachteiligungen sowohl von Einwanderern als auch von Einheimischen sind abzubauen durch:

- Verhinderung von Schulabbrüchen (Schul-, Bildungsflucht)
- Verhinderung von Schulentlassungen ohne qualifizierten Abschluß
- Sicherung des Überganges in das Berufsbildungssystem
- Erreichen der Jugendlichen durch aufsuchende und begleitende Arbeit
- Arbeitsorientierende und teilqualifizierende modellhafte Maßnahmen

Zu Fragen der konkreten Ausgestaltung dieser Forderungen verweisen wir auf die Ergebnisse der Arbeitsgruppen „Bildung“ und „Arbeit“. Nur eine Forderung soll hier besonders hervorgehoben werden:

Wie es der Hamburger Senat schon in seinem Jugendbericht von 1973 (!) in Aussicht gestellt hat, muss der Besuch der Kitas für die Eltern kostenfrei sein. Die Kitas sind die erste und wichtigste Stufe unseres Bildungswesens. Wie vor 80 Jahren das Schulgeld für die „Volkschule“ und vor 40 Jahren das Schulgeld für die Gymnasien abgeschafft wurde, wird es

im 21. Jahrhundert höchste Zeit, die Kitas als Bildungseinrichtungen von besonderem Rang anzuerkennen und entsprechend kostenfrei anzubieten. Diese Maßnahme würde insbesondere für einkommensschwache und Einwandererfamilien ein Anreiz sein, ihre Kinder diesen Bildungseinrichtungen anzuvertrauen.

3.2 Beschäftigung

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. Im übrigen verweisen wir auf die Ergebnisse der AG „Arbeit“.

3.3 Wohnen und Freizeit

Neben der Sicherheit des Arbeitsplatzes spielt die Sicherheit der Wohnung eine besondere Rolle für die Integration. Einwanderer, die Hausbesitz erwerben möchten, sollten besonders ermutigt und unterstützt werden, da diese Absicht ein deutlicher Hinweis ist, sich auf Dauer in Wilhelmsburg niederzulassen. Öffentliche und halböffentliche Räume (Sportplätze, Vereinslokale, usw.) sollten so gestaltet bzw. umgestaltet werden, dass der Vielfalt der unterschiedlichen Lebensweisen und Gebräuche Rechnung getragen wird. Auch in Bezug auf diesen Punkt verweisen wir auf die Ergebnisse der AG „Wohnen“.

3.4 Kultur und Religion

Unterschiedliche kulturelle Ausdruckformen wie Musik, Tanzen, Sport, Feste, Theaterstücke, Filme usw. genießen heute schon eine hohe wechselseitige Akzeptanz. Wer geht nicht gern zum „Italiener“ eine Pizza essen, wer hat nicht schon einen „Döner“ verspeist. Interkulturelle Musikgruppen sind ebensowenig eine Ausnahme wie gemeinsame Feste z. B. im Kleingartenverein, zu denen jede Kultur ihren besonderen Beitrag leistet. Der kulturelle Bereich ist derjenige, in dem am ehesten erfahren werden kann, dass andere Lebensweisen interessant und bereichernd sein können. Deshalb ist gerade der Beitrag der Einwanderer-Vereine von großer Bedeutung. Diese sollten mehr als bisher gefördert werden. Aber: Trotz aller guten Ansätze in diesem Bereich, machen viele Einwanderer die Erfahrung, z. B. in Gaststätten nicht willkommen zu sein. Auch in den öffentlichen Rundfunk- und Fernsehanstalten kommen sie so gut wie nicht vor. In vielen Fällen gründeten sie deshalb als Reaktion auf ihr „Nicht-Willkommen-Sein“ ihre eigenen kulturell-sozialen Treffpunkte. Für viele Kulturvereine bilden die eigene Sprache, Region, Stadt oder Religion des Herkunftslandes den wesentlichen Bezugspunkt. Eine ähnliche Bedeutung kommt der überproportionalen Nutzung heimatssprachlicher Medien zu.

In Wilhelmsburg gibt es z. Zt. 28 Kulturvereine. Davon sind 20 türkischer, einer kurdischer, drei bosnischer und je einer albanischer, spanischer, portugiesischer und afrikanischer Herkunft. (Die Moscheevereine sind hier nicht einbezogen)

Aus Gesprächen mit vielen Mitgliedern der Kulturvereine ergaben sich folgende Forderungen:

- Eine bessere und bewusstere 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).

- Die öffentlich-rechtlichen Rundfunk- und Fernsehanstalten sollten mit den Gebühren von Migranten auch deren Interessen berücksichtigen. Bisher wurde die Anwesenheit von Einwanderern mehr oder weniger ausgeblendet. Sie sollten mehr kundenorientiert arbeiten, d. h. mehr Migrantenorganisationen und ihre Vertreter aufsuchen. Dies würde einige davon abhalten, nur Heimatsendungen zu verfolgen.

Zum Thema „Religion“ führt die Süßmuthkommission aus:

„Das Grundgesetz garantiert `die Freiheit des Glaubens, des Gewissens und die Freiheit des religiösen und weltanschaulichen Bekenntnisses´ sowie der `ungestörten Religionsausübung´ (Art. 4, Abs. 1 u. 2 GG) und ist damit allen Religionen gegenüber gleichermaßen wertneutral. Zusätzlich ist in Art. 7, Abs. 3 GG festgelegt, dass der Religionsunterricht in den öffentlichen Schulen mit Ausnahme der bekenntnisfreien Schulen ein ordentliches Lehrfach ist, und dass er unbeschadet des staatlichen Aufsichtsrechts in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Religionsgemeinschaften erteilt wird. ... So wie von den Einwanderern zu Recht erwartet wird, dass sie die Normen des deutschen Grundgesetzes achten, so können sie sich auch auf diese berufen.“ (S. 235)

Die Bedeutung von Religionsgemeinschaften für Migranten ist bekannt: In ihrer religiösen Zugehörigkeit nehmen die Einwanderer ein „Stück Heimat“ mit. Die Bedeutung dieser „alten Heimat“ wird umso größer, je abweisender und feindlicher die „neue Heimat“ erlebt wird. Die unbedingte und gleichberechtigte Anerkennung der Einwanderer-Religionsgemeinschaften ist deshalb ein ganz wesentlicher Aspekt einer gelingenden Integration. Dabei spielen die islamischen Religionsgemeinschaften eine besondere Rolle. Anders als die Religionsgemeinschaften mit christlicher Tradition, die sich in Wilhelmsburg in den katholischen und evangelischen Gemeinden auf jahrhundertealte Traditionen stützen konnten, mussten sich die islamischen Gemeinschaften eigene Infrastrukturen aufbauen. Deshalb soll auf deren Situation besonders eingegangen werden.

Der Islam ist – wie andere Religionen auch - nicht einheitlich geprägt. Er wird unterschiedlich interpretiert von Sunniten, Schiiten, Aleviten u. a. mehr. Hinzu kommen nationale, regionale und ethnische Traditionen oder Eigenarten, die in der Regel als islam-spezifisch betrachtet werden.

3.4.1 Zur Situation in Wilhelmsburg

Von den 15.700 Nichtdeutschen sind ca. 9.700 Muslime. Davon sind 8.000 Türken, 1000 ehemalige Jugoslawen, 500 Afghanen, 200 Iraner.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es drei Moscheen in Wilhelmsburg:

1. Ayasofya Camii, Vogelhüttendeich 74, Raum für 400 Personen
2. Muradiye Camii, Ackermannstraße, Raum für 250 Personen
3. Fatih Camii, Rothenhäuser Damm, Raum für 150 Personen

Der Zulauf zu den Moscheen ist relativ hoch und ist – neben dem Aspekt der Religionsausübung - vermutlich auf folgende Punkte zurückzuführen:

- Familiäre und soziale Probleme
- Suche nach Orientierung und Halt
- Keine Teilhabe und Mitwirkung im Stadtteil
- Missachtung/Nichtanerkennung der eigenen kulturellen Werte
- Die Ambivalenz ist nicht gänzlich überwunden: Bleibe ich oder gehe ich?
- Resignation und Perspektivlosigkeit
- Auf Ablehnung wird mit Rückzug reagiert.

3.4.2 Forderungen

1. Seit 1993 suchen die Moschee-Vereine ein zentral gelegenes Grundstück auf dem sie eine gemeinsame Moschee bauen können. Sie haben 1999 ein Haus mit Grundstück am Vogelhüttendeich 74 gekauft. Das Grundstück hat ca. 1600 qm. Darauf steht ein Altbauhaus mit vier Stockwerken á 70 qm und ein Anbau im Hinterhof, in dem der Gebetsraum ist. Alles in allem sehen die Räume nicht sehr einladend aus. Deswegen würden die Vereine gern ein schönes, zentral und an der Straße stehendes Moscheegebäude bauen und nicht irgendwo in einem unsichtbaren Hinterhof.
2. In den Moscheen sollten langfristig Hocas arbeiten, die in Hamburg an der Universität Islam studiert haben. Der Beitrag der Moscheen bei der Integrationsleistung und der Bezug zu Wilhelmsburg würde sich deutlich verbessern.
3. Der Religionsunterricht muß so gestaltet werden, dass die muslimischen Schüler nach dem Regelunterricht nicht mehr zum Koranunterricht gehen müssen.
4. Die Umsetzung der obigen Maßnahmen würde die Gleichwertigkeit und Achtung der vielseitig und häufig negativ thematisierten Muslime stärken und einer zunehmenden Desintegration entgegenwirken. Die Religionsgemeinschaften würden sich öffnen, sich hiesigen Problemen mehr zuwenden, und die Beteiligung im Stadtteil würde steigen. Insgesamt würde das Klima des Zusammenlebens positiv beeinflusst werden.

4. Leitstelle „Zusammenleben“

Die hier und in den anderen Arbeitsgruppen geforderten Maßnahmen verwirklichen sich nicht von allein, selbst wenn ihnen staatlicherseits grundsätzlich zugestimmt wird. **Es ist deshalb ein 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.

Da die Forderung nach einer derartigen Leitstelle das Schlüsselprojekt unserer Arbeitsgruppe ist, fassen wir in der Begründung unsere wesentlichen Forderungen zugleich noch einmal zusammen.

4.1 Begründung

- Deutschland hat sich zu einer Einwanderungsgesellschaft entwickelt. Die Eingewanderten werden dauerhaft hier leben. Sie sind kein vorübergehendes Phänomen, sondern sie sind ein fester Bestandteil der Gesellschaft. Die Aufteilung in „wir“ und „die anderen“ ist dringender denn je zu überwinden. Vielfalt ist ein Merkmal der Gesellschaft geworden, auf das die gewohnten Lebensorientierungen nur ungenügend vorbereitet sind.

- Auch die vierzigjährige „Ausländerpolitik“ hat eher die Segregation denn die Integration befördert. Ihr fehlt die entschiedene Bejahung der Zuwanderung und eine entsprechende Integrationspolitik.
- Es ist nunmehr unumstritten, dass die bestehenden gesellschaftlichen Strukturen, ihre Leitziele und ihre Haltung Menschen anderer Herkunft benachteiligen und missachten. Die neuen Herausforderungen einer Zuwanderung werden von der Mehrheit in der Gesellschaft noch nicht ernst genommen. Unter anderem führt dies dazu, dass viele Eingewanderte resignieren und zurückgezogen leben.
- Eine hohe Einwanderungsrate in einem Stadtteil ist nicht ohne eine gesellschaftliche Steuerung und Integrationsmaßnahmen zu bewältigen.
- Dabei bilden Zuwanderung und Integration eine unauflösbare Einheit, die beidseitig aktiv gestaltet werden muss. Integration ist ein langfristig angelegter Prozess, der anstrengend, aber lohnend ist. Miteinander leben heißt, sich wechselseitig zu respektieren und zu akzeptieren, Integration ist kein einseitiger, sondern ein wechselseitiger Prozess, der sowohl die Aufnahmegesellschaft als auch die Zuwanderer einbezieht, Integration zählt zu den besonderen Herausforderungen eines neuen Miteinanders. (Süßmuth-Kommission)
- Es gibt keinen Bereich in der Gesellschaft, der nicht von den neuen Herausforderungen durch die Einwanderung betroffen wäre. Infolgedessen stellen sich die neuen Herausforderungen als eine Querschnittsaufgabe dar.
- Integration verstanden als Querschnittsaufgabe berührt alle politischen und fachlichen Ressorts. In allen gesellschaftlichen Bereichen soll die Integration nicht mehr länger als ein Sonderbereich behandelt werden (Wie beispielsweise auch in der Zukunftskonferenz).
- Es ist höchste Zeit, die notwendigen Zeichen und Symbole für eine Bejahung der Einwanderungsgesellschaft zu setzen. Die Einrichtung einer Leitstelle auf kommunaler Ebene wäre ein Schritt zur Einleitung eines wechselseitigen Prozesses. Sie hätte, weil sie auf der kommunalen Ebene arbeitet, eine ausgeprägte Bürgernähe und würde die Interessenvertretung auf allen Ebenen verbessern.
- Die Vielfalt der Kulturen erfordert im Zusammenleben von allen Beteiligten die Ausbildung einer interkulturellen Kompetenz. Das Zusammenleben der Kulturen muß gelernt, gepflegt und organisiert werden. Denn neben all den Chancen birgt Einwanderung auch Risiken für Gesellschaften. Anderenfalls wird ein Prozess der Ausschließmechanismen oder Diskriminierung gegenüber Minderheiten strukturell verfestigt. Im Laufe der Zeit können aufgestaute Gefühle von Ungerechtigkeiten auch Ursache für Hass und Terrorreaktionen werden.
- Eine Demokratie ist weniger gefährdet, wenn sie die Vielfalt in der Gesellschaft ernst nimmt und ihr Mitgestaltungsmöglichkeiten einräumt.
- Um die Integration als eine Querschnittsaufgabe in die kommunalen Aufgabenbereiche zu implementieren, ist die Neuinstallierung einer übergeordneten Leitstelle „Zusammenleben“ unumgänglich. Die Arbeit der Ausländerbeauftragten der Stadt Hamburg würde gestärkt, und zusammen hätten sie eine bessere Ausstrahlungskraft in die Gesellschaft.

4.2 Leitziele

- Integration ist ein wechselseitigen Prozess und als eine Querschnittsaufgabe in möglichst allen wichtigen kommunalpolitischen Gremien zu implementieren.
- Die Themen Zuwanderung, Zusammenleben, Benachteiligung und gleichwertige Partizipation sind keine Sonderthemen, sondern stehen immer und überall auf der Tagesordnung.
- Es ist zu prüfen, in wie weit sich die bestehenden Praxen und Strukturen der jeweiligen Ressorts diskriminierend auswirken und Partizipation behindern.
- Alle Neuregelungen von Verwaltungsstrukturen, gesetzlichen Regelungen und Stellenbesetzungen sind darauf hin zu prüfen, ob sie Chancengleichheit für alle WilhelmsburgerInnen bieten. Die Anstellung von MitarbeiterInnen mit Migrationshintergrund bedarf einer besonderen Förderung.
- Die Voraussetzungen für ein gleichwertiges Miteinander der Kulturen in der Kommune sind zu erarbeiten, für die Umsetzung müssen Instrumente geschaffen werden.
- Die Partizipation der weiblichen Stadtteilbewohnerinnen ist mit besonderen Maßnahmen zu fördern. Die Gleichstellung von Männern und Frauen auf kommunaler Ebene ist voranzutreiben.
- Die kommunalen Interessen in Bezug auf Integration sollen in der Bürgerschaft vertreten werden.

4.3 Aufgaben der Leitstelle „Zusammenleben“

- Mitarbeit und Kooperation in den Fachgremien der jeweiligen Bereiche, vornehmlich Schule und Bildung, Jugend und Soziales, Gesundheit sowie Wirtschaft und Polizei.
- Die diskriminierenden Mechanismen in den bestehenden Strukturen analysieren und nach Lösungen suchen, die Chancengleichheit gewährleisten.
- Integrationspolitische Beiträge in den entsprechenden kommunalen Organen leisten.
- Integrationsfördernde Untersuchungen in der Kommune veranlassen.
- Einleitung einer interkulturellen Öffnung der kommunalen Verwaltung.
- Anfragen zu Fortbildungen an den Themen Migration, Rassismus, interkulturelle Kompetenz werden an kompetente Personen oder Einrichtungen weitergeleitet.
- Fachliche Begleitung und Unterstützung bei der Selbstorganisation insbesondere von Migrantinnen und Migranten.
- Entwicklung eines kooperativen Konfliktlotsenmodells für Wilhelmsburg in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Zusammenleben des Beirats.
- Vernetzung und Kooperation auch mit vergleichbaren Stellen in anderen Städten organisieren, z.B.
 - Referat Interkulturelle Angelegenheiten in Hannover
 - Amt für Multikulturelle Angelegenheiten der Stadt Frankfurt
 - Interkulturelles Büro Darmstadt
 - Landeszentrum für Zuwanderung NRW (in Köln)
 - Ausländerbeauftragte in den meisten Bezirken der Stadt Berlin

4.4 Erwarteter Nutzen

Wenn erfahrbar wird, dass die Förderung der Einwandererinnen und Einwanderer auch den benachteiligten Einheimischen nützt, könnte das zu einem Stimmungsumschwung bei den bislang die Einwanderung ablehnenden Menschen beitragen. Das wäre der größte Nutzen.

4.5 Ressourcen

Mit Ausnahme der Leitstelle „Zusammenleben“ sind die benötigten Ressourcen schwer abzuschätzen. Hier sei auf die entsprechenden Angaben zu den Maßnahmen der anderen Arbeitsgruppen verwiesen.

Der Ansatz zur Leitstelle muß an anderer Stelle ausgeführt werden, wichtig ist eine Besetzung, die Arbeitsfähigkeit garantiert und nicht als Alibi verstanden werden kann

4.6 Chancen, Risiken und andere Nebenwirkungen

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.

AG 6 BILDUNG UND SCHULE

Sprecherteam:

Ingrid Helwig, 040-79753534, ihelwig@aol.com

Erhard Porten, 040-7522451, porten.bonifatiussschule@t-online.de

Ernst Lobischer, elobischer@freenet.de

Ulrich Rother, 040-428 63-20 68, Ulrich.Rother@bsjb.hamburg.de

Sprecher der einzelnen Untergruppen sind:

Förderung Sprachkompetenz: Heinz Wernicke

Ausbildungschancen: Sabine Haugg

Schule und Freizeit: Ulrich Rother

Frühförderung: Beate Drews

Erwachsenenbildung: Christa Glischke-Klein

Schullandschaft: Erhard Porten

1. Zusammengefasstes Ergebnis aller Untergruppen	137
1.1 Problemlage	137
1.2 Ziele	137
1.3 Maßnahmen	138
1.4 Ressourcen	139
1.4.1 Vorbemerkungen	139
1.4.2 übergreifende Ziele	140
1.4.3 in einzelnen Einrichtungen	140
1.4.4 Teilnehmerkosten	140
1.4.5 Öffentlichkeitsarbeit	140
1.4.6 Kostenbeispiel	140
2. Untergruppe „Förderung der Sprachkompetenz“	141
2.1 Problemlage	141
2.2 Ziele	141
2.3 Maßnahmen	141
2.4 Ressourcen	142
2.5 Anlagen	142
3. Untergruppe „Ausbildungschancen verbessern“	145
3.1 Problemlage	145
3.2 Ziele	146
3.3 Maßnahmen	147
3.3.1 Kursangebote der beruflichen Schulen „Ausbildungschancen verbessern“	147
3.3.2 Wilhelmsburger KfZ-Ausbildung im Verbund	147
3.3.3 Bewerbertraining	148
3.3.4 Maßnahme zur Prävention von Schulabbruch und Nachholen des Hauptschulabschlusses	148
3.4 Anlage	149
4. Untergruppe „Schule und Freizeiteinrichtungen“	151
4.1 Problemlage	151

4.2 Ziele.....	151
4.3 Maßnahmen	151
4.4 Ressourcen.....	152
4.5 Anlage	152
5. Untergruppe „Frühförderung/ Frühkindliche Bildung“	154
5.1 Problemlage.....	154
5.1.1 Sprache.....	154
5.1.2 Zusammenarbeit mit Eltern	155
5.1.3 Kindliche Entwicklung.....	155
5.1.4 Therapeutische Versorgung	156
5.1.5 Finanzen	156
5.1.6 Erreichbarkeit KTB-Sachgebiet	156
5.2 Zusammenarbeit und Kooperation	156
5.3 Ziele.....	156
5.4 Maßnahmen / Forderungen.....	157
5.4.1 Zu Zielbereich 1: frühkindliche Bildungsangebote.....	157
5.4.2 Zu Zielbereich 2: Kitas.....	157
5.4.3 Zu Zielbereich 3: Sprachkompetenz	157
5.4.4 Zu Zielbereich 4: Kitas als Kommunikationsort.....	159
5.4.5 Zu Zielbereich 5: therapeutische Versorgung Wilhelmsburger Krippen- und Elementarkinder	160
5.5 Voraussetzungen	160
5.6 Ressourcen.....	161
5.6.1 Frühförderung für Kinder unter 3 Jahren	161
5.6.2 Elternschule	161
5.6.3 Angebote zur Sprachentwicklung und Förderung	161
5.6.4 Vorschulische Erziehung	162
5.6.5 Therapeutische Versorgung	162
5.6.6 Angebote für Kinder und Familien im Stadtteil.....	162
5.6.7 Kooperation im Stadtteil	163
5.7 Ausblick	164
6. Untergruppe „Erwachsenenbildung“	165
6.1 Problemlage.....	165
6.2 Ziele.....	166
6.3 Maßnahmen und Ressourcen.....	166
7. Untergruppe „Schullandschaft in Wilhelmsburg“	167
7.1 Problemlage.....	167
7.2 Ziele.....	167
7.3 Maßnahmen	167
7.4 Ressourcen.....	167
7.5 Anhang.....	168

1. Zusammengefasstes Ergebnis aller Untergruppen

1.1 Problemlage

Schulen, Kindertagesstätten, Elternschulen, Ausbildungsorganisationen, sowie Eltern bzw. Gremien des Stadtteils beurteilen seit Jahren die Bildungssituation im Stadtteil als problematisch. Auch wenn in den letzten Jahren ein umfangreicher Vernetzungs- und Entwicklungsprozess durch Zusammenarbeit vieler im Stadtteil arbeitender Institutionen stattgefunden hat, braucht Wilhelmsburg ein gezieltes, von der Politik gefördertes Bildungskonzept, das die Bereiche von der frühkindlichen Förderung bis zur Förderung der Ausbildungschancen Wilhelmsburger Jugendlicher und der Weiterbildung Erwachsener mit einbezieht.

Die Entwicklung der Wilhelmsburger Bevölkerung ist gekennzeichnet durch Abwanderung von sozial stärkeren Familien, Zuzug von sozial schwächeren deutschen und Migranten-Familien, ein geringes Bildungsniveau und zunehmende Resignation.

1998 erreichten 27,6% eines Jahrganges keinen Schulabschluss oder brachen die Schullaufbahn vorzeitig ab. Das ist mehr als doppelt so viel wie im Hamburger Durchschnitt (11%). Anders als in Hamburg insgesamt sind die Schulabschlüsse der deutschen Absolventen der allgemein bildenden Schulen nicht besser als die ihrer Mitschülerinnen und Mitschüler anderer Ethnien. Der Anteil der deutschen Absolventen ohne Schulabschluss liegt mit 26,9% sogar über dem der ausländischen Mitschüler mit 18,9%, 32,2% verlassen die Schule mit einem Hauptschulabschluss. Der Abiturientenanteil Wilhelmsburgs umfasst mit 12% nur ein gutes Drittel des Hamburger Durchschnitts.

Zu der immer noch hohen Fluktuation kommt eine hohe Arbeitslosenrate (1999: 11,6%, HH 7,5%) sowie eine deutlich steigende Anzahl von Sozialhilfeempfängern (1999: 12,6%, HH 7,4%). Dies macht sich seit Jahren negativ bei den Kindern und Jugendlichen an allen Einrichtungen im Stadtteil bemerkbar. Die alarmierenden Fakten fordern schnelle und übergreifende Maßnahmen, die als deutliches Signal nach außen getragen werden müssen. Zusätzlich kommt es im Stadtteil zu kulturellen Aus- bzw. Abgrenzungen. Wilhelmsburg hat 46 110 Einwohner (1999), davon sind 15 689 Migranten (34%, HH 16,1).

Die Schulen und Stadtteileinrichtungen erhalten dadurch zwangsläufig eine neu zu definierende Rolle und werden zur lebensnotwendigen Institution im Stadtteil. Als Lern- und Lebensraum sind die Kindertagesstätten, Freizeiteinrichtungen, Schulen, Ausbildungs- bzw. Berufsförderungsstätten aber nicht ausreichend versorgt um auf die besondere Benachteiligung der Kinder effektiv und verantwortlich reagieren zu können. Dies gilt auch für Elternschulen, die die Eltern frühzeitig bei der Erziehung ihrer Kinder unterstützen und damit eine notwendige präventive Arbeit leisten.

1.2 Ziele

Um eine Bildungsoffensive für Wilhelmsburg durchführen zu können und damit die Entwicklungsperspektiven der Wilhelmsburger Kinder und Jugendlichen zu fördern, sind nach Auffassung der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg die folgenden Ziele zu erreichen:

- Alle Wilhelmsburger Kinder sollen so früh wie möglich in ihrer Sprachkompetenz gefördert werden, damit sie mit Beginn der Schulzeit der Unterrichtssprache Deutsch folgen können.
- Der Zugang zu den Kindertagesstätten soll für alle Eltern finanziell tragbar gemacht und organisatorisch wie auch bürokratisch erleichtert werden, damit ihre Kinder so früh wie möglich die umfassenden frühkindlichen Bildungs- und Förderangebote nutzen und die Eltern Unterstützung bekommen können.
- Die Kindertagesstätten sollen noch mehr als bisher als Kommunikationsort für die Familien im Stadtteil ausgebaut werden.

- Die therapeutische Versorgung Wilhelmsburger Krippen- und Elementarkinder soll verbessert werden.
- Die Sprachkompetenz der Schülerinnen und Schüler soll erhöht werden, damit die aktive Teilnahme am deutschsprachigen Regelunterricht verbessert wird.
- Die Mehrsprachigkeit der Kinder und Jugendlichen soll als Lernvoraussetzung ernst genommen und als Chance wahrgenommen werden.
- Die methodisch-didaktischen Kompetenzen der Wilhelmsburger Lehrkräfte und der Erzieherinnen und Erzieher sollen weiterentwickelt werden.
- Die Erfolgsquote bei den Wilhelmsburger Schulabschlüssen soll erhöht werden.
- Die Kooperation der Beteiligten und die Steuerung der Maßnahmen beim Übergang von der Schule in den Arbeitsmarkt soll verbessert werden.
- Zusätzliche Angebote für besondere Zielgruppen (Jugendliche ohne oder mit schwachem Hauptschulabschluss und Mädchen mit einem Migrationshintergrund) sollen geschaffen werden.
- Orientiert an den Bedürfnissen der Kinder und Jugendlichen in Wilhelmsburg sollen zusätzliche Qualifizierungs- und Förderungsangebote sowie Anregungen zur Freizeitgestaltung geschaffen werden.
- Durch verlässliche Angebote am Nachmittag und am Abend für die Kinder und Jugendlichen sollen die Familien in ihrer Erziehungsaufgabe unterstützt werden.
- Bildungs- und Freizeitangebote sollen auch für Erwachsene ausgebaut werden, damit dem Bedürfnis nach Weiterbildung Rechnung getragen und die Identifikation mit dem Stadtteil gestärkt wird.
- Elternbildung im Sinne der Förderung der Erziehungskompetenz soll ausgebaut werden.
- Öffentlichkeit, Eltern und Lehrkräfte sollen über die Qualität, die bunte Vielfalt und die Einzigartigkeit des schulischen Angebotes in Wilhelmsburg besser als bisher informiert werden, damit eine qualifiziertere Schullaufbahnberatung und Bildungsplanung ermöglicht wird.
- Die vielfältigen Angebote und Aktivitäten der verschiedenen Einrichtungen sollen koordiniert werden, um Synergieeffekte zu erzielen.

1.3 Maßnahmen

Um die genannten Ziele zu erreichen, schlägt die Zukunftskonferenz Wilhelmsburg die folgenden Maßnahmen vor:

- Die Maßnahmen zur gezielten Sprachförderung in den Kindertagesstätten werden verstärkt. Die Elternhäuser sind dabei miteinzubeziehen.
- Wilhelmsburger Krippen- und Elementarkinder müssen bei Bedarf auch in Regel-Kitas therapeutisch behandelt werden können (Ergotherapie, Krankengymnastik, Heilpädagogik, Logopädie, Sprachtherapie), wenn die Praxisbedingungen erfüllt sind (geeignete Räume). Für die zusätzlich anfallenden Kosten (Hausbesuchspauschale) ist eine Übernahmeregung zu treffen.
- Es sind weitere zweisprachige Fachkräfte einzustellen.
- Ein neues Elterbeitragssystem muss die Höchstsätze senken, verbunden mit der Anpassung der übrigen Beiträge. Für Geschwisterkinder soll nur noch der Mindestsatz bezahlt werden.
- Sprachkurse für Mütter in Kindertagesstätten werden in Kooperation mit Volkshochschule und Elternschule verstärkt angeboten.

- Die Kindertagesstätten werden für Beratungs- und Kursangebote sowie für informelle Treffpunkte (Eltern – Café) geöffnet.
- Ein „Sprachlernzentrum Wilhelmsburg“ wird für (regionale) Sprachenwettbewerbe, öffentliche Lesungen und als „Servicestation“ für den Stadtteil eingerichtet.
- An allen Wilhelmsburger Schulen werden Sprachlernkoordinatoren mit dem Ziel ausgebildet, ein Gesamtkonzept für die Förderung der Sprachkompetenz aller Schülerinnen und Schüler zu erstellen, zu begleiten, zu evaluieren und weiterzuentwickeln.
- Die Wilhelmsburger Lehrkräfte und die pädagogischen Fachkräfte in den Kindertagesstätten werden in ihrer methodisch-didaktischen Kompetenz z. B. durch gezielte Fortbildungsangebote des Instituts für Lehrerfortbildung gestärkt.
- In den Wilhelmsburger Schulen werden vermehrt Projekte durchgeführt, die die Wertschätzung der „Wilhelmsburger“ Sprachen fördern.
- Es wird eine außerbetriebliche Berufsvorbereitung bzw. Berufsausbildung im KFZ-Bereich für benachteiligte Jugendliche aus Wilhelmsburg im Verbund mit Wilhelmsburger Betrieben und der Gewerbeschule 17 sowie einem Träger der Jugendhilfe eingerichtet.
- Die Abgänger aller Wilhelmsburger Schulen werden intensiver als bisher auf den Übergang in den Beruf vorbereitet (Bewerbertraining).
- Die Maßnahmen zur Prävention von Schulabbruch und Nachholen des Hauptschulabschlusses werden intensiviert.
- In Schulen und Einrichtungen der Jugendhilfe werden in Kooperation zusätzliche Qualifizierungs- und Förderungskurse sowie Kurse zur Freizeitgestaltung am Nachmittag und am Abend eingerichtet. Dabei wird eine Entlastung des pädagogischen Personals für Kooperation vorgesehen.
- Das Angebot an Ganztagschulen in Wilhelmsburg wird ausgeweitet.
- Die Bildungseinrichtung der Volkshochschule für ältere Wilhelmsburger (WILMA) wird personell abgesichert. Es wird ein Stadtteilbüro der Volkshochschule mit fester Personalausstattung geschaffen. Auch die Elternschule wird personell gestärkt.
- Im Sinne dieser Maßnahmen erfolgreich arbeitende Projekte werden langfristig abgesichert.
- Es wird eine Broschüre (Flyer) über das vielfältige schulische Angebot in Wilhelmsburg erstellt.
- Alle an der Bildung beteiligten Institutionen (Schulen, Kindertagesstätten, Elternschule, Volkshochschule, Freizeiteinrichtungen, Einrichtungen der Jugendhilfe, Kulturzentren, Elternbund) schließen sich zu einem „Forum Bildung Wilhelmsburg“ zusammen. Das ist der Ort, um Beispiele aus der „best practice“ in Wilhelmsburg zu veröffentlichen, Kooperationsvorhaben zu verabreden, außerschulische Lernorte zu erschließen, Problemlage gemeinsam zu analysieren und deutlich zu machen, welche Potenziale im Stadtteil vorhanden sind und welchen Chancen darin liegen.

1.4 Ressourcen

1.4.1 Vorbemerkungen

Die Kostenarten und Kostenmengen sind für ungeübte Betrachter kaum richtig einzuschätzen. Die Angabe von benötigten Ressourcen lässt sich deshalb auch nicht in Räume/ Sachmittel / und Personalausgaben aufgliedern. Noch weniger ist es möglich, sie präzise zu quantifizieren.

Bei benötigten Räumen wäre zu unterscheiden, ob sie in einer noch zu schaffenden Koordinierungsstelle in einer vorhandenen einzelnen Einrichtung oder in mehreren bzw. allen Einrichtungen dieser Art bereit gestellt werden sollen.

Koordinationsstellen können an einer Einrichtung durch zusätzliche Entlastungsstunden für dortige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder als unabhängige Stelle an einem neuen Ort angebunden sein. In diesem Fall könnten sie u. U. mehrere Koordinationsbereiche übernehmen. Im ersten Fall gäbe es mehrere Koordinationsstellen im Wilhelmsburger Bildungsbereich jede für eine eigene Aufgabe.

Erst nach der Klärung, wo bzw. für welche konkreten Aufgaben eine zusätzliche Personalstelle eingerichtet wird, ergibt sich die erforderliche Ausbildungsebene der Personen für Koordination und damit für die Bewilligungsstelle eine realistische Kosteneinschätzung.

Die Beschreibung der benötigten Ressourcen verbleibt deshalb als einzige Möglichkeit für die Zukunftskonferenz.

1.4.2 übergreifende Ziele

In allen Bereichen werden Koordinierungsstellen gefordert, die intern (rückkoppelnd in die eigene Einrichtung), horizontal (zwischen Einrichtungen der gleichen Art), regional (mit der Nachbarschaft), umfassend (für den ganzen Stadtteil) und zentral (auf die Koordinierungsstelle bezogen) arbeiten können. Deshalb ist von zwei Koordinierungsebenen auszugehen: In den einzelnen Einrichtungen muss genügend Koordinierungskapazität vorhanden sein und zusätzlich muss eine übergeordnete Stelle die Koordination aller Einrichtungen mit den beschriebenen Aufgaben betreiben. Beide Ebenen müssen institutionalisiert sein, sie benötigen also eine ausreichende Bürokapazität mit räumlicher Anbindung.

1.4.3 in einzelnen Einrichtungen

Die in einzelnen Einrichtungen vorgesehenen zusätzlichen Angebote (z. B. Sprachkurse oder PC-Führerschein) müssen personell und materiell für eine Erprobungszeit von mindestens drei Jahren abgesichert sein.

1.4.4 Teilnehmerkosten

Ob Sprachkurse in den Kindertagesstätten, Qualifizierungsmaßnahmen für Jugendliche oder Fortbildungsangebote für Erwachsene: Die jeweiligen Angebote müssen für die Teilnehmer kostengünstig sein. Bedürftigen sind die Kosten vollständig zu erlassen. Ansonsten sollten die Kosten nicht über eine Anerkennungsgebühr hinausgehen.

1.4.5 Öffentlichkeitsarbeit

Die Aufgabe einer Pressestelle wird zentral wahrgenommen. Damit soll erreicht werden, dass in der Wilhelmsburger Lokalpresse wie aber auch in der überregionalen Medienwelt die positiven Seiten Wilhelmsburgs herausgestellt und das Image Wilhelmsburgs damit langfristig verbessert wird. Dazu gehören auch Broschüren (z. B. Flyer).

Für die einzelnen Maßnahmen muss genügend Öffentlichkeitsarbeit durch Werbung und Berichterstattung – entweder durch die einzelne Einrichtung oder durch die zentral Pressestelle- geleistet werden können.

1.4.6 Kostenbeispiel

Als konkretes Beispiel einer Kostenrechnung kann die Aufstellung der Unterarbeitsgruppe „Ausbildungschancen“ betrachtet werden.

2. Untergruppe „Förderung der Sprachkompetenz“

2.1 Problemlage

Viele Wilhelmsburger Schülerinnen und Schüler - unabhängig von ihrer Herkunft - beherrschen Sprache nur unzureichend. Deshalb spielt die Frage nach der Qualität der sprachlichen Bildung in dieser Region eine zentrale Rolle. Entsprechend weisen die Schulprogramme der Wilhelmsburger Schulen - unabhängig von der Schulform - als gemeinsamen Entwicklungsschwerpunkt die Förderung der Sprachkompetenz aus.

In der Praxis versuchen die Schulen Maßnahmen der inneren und äußeren Differenzierung (koordinierte Alphabetisierung, Förderkurse, Neigungskurse, Hausaufgabenhilfe u.a.m.) und durch Teilnahme an zentralen und schulinternen Fortbildungsangeboten ihrer Aufgabe gerecht zu werden. Allerdings sehen sich viele Lehrkräfte und Schulleitungen im Alltag überfordert.

Es fehlen Konzepte für eine Förderung der Sprachentwicklung für alle Kinder. Für Bilingualen Unterricht fehlen doppelsprachige Lehrerinnen und Lehrer. Es gibt bislang keinen Rechtsanspruch auf den gewünschten muttersprachlichen Unterricht.

2.2 Ziele

- Erhöhung der Sprachkompetenz der Schülerinnen und Schüler, Verbesserung der aktiven Teilnahme am deutschsprachigen Regelunterricht.
- Erhöhung der Erfolgsquote bei Schulabschlüssen.
- Weiterentwicklung der methodisch-didaktischen Kompetenzen der Lehrkräfte (Indikator u.a.: sprachbewusste Gestaltung des Unterrichts in allen Fächern auf der Basis von schulspezifischen Sprachlernkonzepten für alle Schülerinnen und Schüler).
- Wahrnehmung der Mehrsprachigkeit als Chance (Indikator u.a.: konstruktiver Umgang mit der Mehrsprachigkeit der Kinder und Jugendlichen im Unterricht und Verankerung entsprechender Konzepte im Schulprogramm).
- Verbesserung der Sprachkompetenz der Eltern.
- Frühförderung für alle Kleinkinder als Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung der kognitiven und sprachlichen Fähigkeiten.

2.3 Maßnahmen

- Unterstützungsangebote des Instituts für Lehrerfortbildung, die sich an konkreten Bedarfen und Entwicklungsschwerpunkten der Schulen orientieren (Schwerpunkt Deutsch als Zweitsprache im Regelunterricht, Koordinierung des herkunftssprachlichen Unterrichts mit dem Regelunterricht).
- Öffnung der Schulen in den Stadtteil, bei Lerninhalten auf den Stadtteil Bezug nehmen.
- Bildung eines Forums „Bildung Wilhelmsburg“ zur Veröffentlichung von Beispielen aus der „best practise“ und als Klammer für vorhandene wie auch noch zu entwickelnde schulische und an der Schule orientierte Aktivitäten im Stadtteil.
- Einrichtung eines Sprachlernzentrums Wilhelmsburg für (regionale) Sprachenwettbewerbe, öffentliche Lesungen und als „Servicestation für den Stadtteil“ (siehe Anlage 1).
- Ausbildung von Sprachlernkoordinatoren mit dem Ziel, für die einzelnen Schulen ein Gesamtkonzept für die Förderung der Sprachkompetenz aller Schülerinnen und Schüler zu erstellen, zu begleiten, zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

- Erprobung von jahrgangsübergreifendem Unterricht in der Grundschule, u.a. um den heterogenen (sprachlichen) Lernvoraussetzungen der Schülerinnen und Schüler gerecht zu werden.
- Aufklärung der Eltern durch Veranstaltungen, Broschüren und andere, attraktive Medien (z.B. Internet) in den Sprachen der Wilhelmsburger.
- Einbindung der Eltern in die aktive Gestaltung des Schullebens.
- Mehrsprachige Kontaktpersonen/Mitarbeiterinnen in den Schulen anbieten.
- Einrichtung von bilingualen Klassen/Bereitstellung verbindlicher Stundenkontingente für bilingualen Unterricht.
- Kooperation von Schule und Konsulatslehrern (siehe Anlage 2).
- Einrichtung von Ganztagschulen/verbindlichen Nachmittagsangeboten.

2.4 Ressourcen

Zur Unterstützung ihrer pädagogischen Arbeit erhalten die Wilhelmsburger Schulen zusätzlich zu den Stunden für den Unterrichtsbedarf Stundenkontingente. Unabhängig davon müssen ein Stundenpool für „besondere Aufgaben“ (Forum Bildung, Sprachlernkoordinatoren) in einem noch festzulegendem Umfang eingerichtet und zusätzliche Sachmittel für innovative Projekte bereit gestellt werden.

2.5 Anlagen

Anlage 1

Sprachlernzentrum Wilhelmsburg

Die sprachliche Vielfalt in den Wilhelmsburger Schulen wird von diesen selbst und von der Mehrzahl der Wilhelmsburger Bürgerinnen und Bürger als Nachteil wahrgenommen. Durch die Einrichtung eines Sprachlernzentrums für Wilhelmsburg könnte der Blick auf die Chancen der Mehrsprachigkeit gerichtet werden.

Dort könnten Kurse für leistungsstarke Schülerinnen und Schüler angeboten werden, die gezielt auf (Fremdsprachen-) Wettbewerbe vorbereitet werden sowie regionale Sprachenwettbewerbe, öffentliche Lesungen, Kurse für Darstellendes Spiel zur Förderung der Mehrsprachigkeit und „Schnupperkurse“ in den „Wilhelmsburger“ Sprachen durchgeführt werden. Weitere Serviceangebote für den Stadtteil könnten in den Bereichen Vermittlung von Dolmetschertätigkeit, Mediation, Schulpartnerschaften, Auslandsschulbesuchen sowie in der Ausleihmöglichkeit von Büchern und Lernsoftware liegen.

Eine Kooperation mit der VHS, dem Bürgerhaus Wilhelmsburg sowie den Trägern der Begegnungsstätten BI ausländische Arbeitnehmer e.V. und verikom e.V. ist anzustreben.

Anlage 2**Zusammenarbeitsmöglichkeiten zwischen dem Lehrer des muttersprachlichen Unterrichts und den Lehrern der deutschen Schulsystems und den Nachhilfelehrer****Unterstützung der Muttersprache und bilinguale Schule**

Eine bilinguale Schule kann nur dort eingeführt werden, wo eine große Minderheit anwesend ist. In Wilhelmsburg ist dies der Fall vermutlich nur bei der Türkischen Minderheit. Für die „minderheitlichen Minderheiten kann die Förderung der muttersprachlichen Sprache und Kultur entweder mit Hilfe der Schulbehörde oder anderen staatlichen Einrichtungen oder durch Eingriff der Konsulate. In dem letzteren Fall ist es wichtig dass die Schulen und Vereine von Eltern sich um die Möglichkeit und die Rahmenbedingungen einer Unterstützung der Konsulate der Herkunftsländer der in Wilhelmsburg lebenden Schüler.

Um die Verbindungen zwischen den Konsulaten und den Schulen umzusetzen, sollte man die Schulbehörde zur Kontaktaufnahme bewegen, um Wege und Mittel zu finden, welche die Zusammenarbeit der zwei Bildungsprogramme (deutsche Schule und muttersprachlicher Unterrichts) integrieren lassen. Wenn die Konsulate keine Kurse für den muttersprachlichen Unterricht anbieten, sollte man Wege finden um die Kurse einzuführen. Ob die einzelnen Schulen sich direkt an die Konsulate wenden können?

Die Lehrer die sich mit dem muttersprachlichen Unterricht beschäftigen sollten aus drei Gründen in Verbindung gesetzt werden:

1. um den Austausch von verschiedenen pädagogischen Ansätzen zu ermöglichen;
2. um die Gestaltung von gemeinsamen Veranstaltungen zu erleichtern;
3. um alle Schüler ausländischer Herkunft durch das Beispiel von Schulkameraden zur Teilnahme am muttersprachlichen Unterricht zu motivieren.

Ist zu diesem Zweck die Gründung eines Gremiums zur Koordination und zur Förderung der Kontaktaufnahme sinnvoll?

Normaler Unterricht und muttersprachlicher Unterricht

Die hier vorgeschlagene Zusammenarbeit darf nicht als eine Belastung für das deutsche Schulsystem aufgefasst werden: Sie soll eher einen Beitrag zur ebenmäßigen Förderung der Ausbildung und der Persönlichkeit der Schüler ausländischer Herkunft darstellen. Der Lehrer für den muttersprachlichen Unterricht, egal ob von dem zuständigen Konsulat oder von der Schulbehörde angestellt, braucht nur eine ständige Verbindung mit der deutschen Schule und die Bereitschaft von der Seite der deutschen Lehrer, die Leistungen der Schüler zu bewerten, die vorher vereinbarten Kriterien zur Entwicklung von besonderen Fertigkeiten und zur Aneignung wichtiger Inhalte entsprechen.

Altersstufe und muttersprachlicher Unterricht

Das Niveau der Förderung und Ihre Gestalt hängt vom Alter des Schülers. Das Schreiben kann vermutlich nur am Anfang der zweiten Klassen in Frage kommen. Die Inhalte müssen die Verbindungen mit den Inhalten der deutschen Schule berücksichtigen, um mit diesen in Einklang gesetzt zu werden.

Eine Mitarbeit zwischen Kindergärten und Konsulate wäre auch wünschenswert, obwohl schwierig zu verwirklichen. Dadurch könnte man das Herausbilden eines gemeinsamen Grundwortschatzes und die parallele Förderung der Ich-Entwicklung. In diesem Alter könnte man außerdem vorbeugende Maßnahmen zur Beseitigung von Störungen bei der Aussprache treffen, sei es was die Produktion als auch das Hörverstehen anbelangt.

Familien und Schule

Die Zusammenarbeit der Familie ist von großer Bedeutung, um das Wohlbefinden und die Leistungen der Schüler und deren Fertigkeiten wirklich zu fördern. Man sollte daher dafür

sorgen, dass es Einverständnis über die Art und Weise einer erfolgreichen und zugleich nicht zwanghaften Belegung des muttersprachlichen Unterrichts zwischen den Lehrern und den Eltern entsteht. Die öffentlich anerkannte Zusammenarbeit/Mitarbeit zwischen der deutschen Schule und dem muttersprachlichen Unterricht sollte als überzeugende Maßnahme auf die Familien wirken; es ist daher wichtig, dass einerseits den Fach anerkannt wird, und andererseits die fächerübergreifende Leistungen mit den Leistungen in den jeweiligen Fächern mit bewertet werden.

z. B.: Fach Erdkunde, Thema Vulkane, möglicher fächerübergreifender Ansatz: die Vulkane in der Herkunftsland. Leistung: Aufsatz in der Muttersprache und in deutscher Fassung.

Zu bewertende Leistungen: je nach Altersstufe, Deutsch (Grammatik, Inhaltsgliederung, Gebrauch von Fachausdrücke, usw. ...), Erdkunde (Kenntnisse über das Thema, Wissen über die Grundsätze des Fachs – die Auswirkungen der Struktur der Erde auf die Erdoberfläche, usw. ...)

Fächerübergreifende Themen

Deutsch

Entwicklung der allgemeinen Sprachfertigkeiten (Erzählen, Beschreiben, ein Sprachfeld gründlich erforschen, usw. ...) unterstützen, indem der Lehrer für den muttersprachlichen Unterricht didaktische Ansätze benutzt, welche die gleichen Sprachfertigkeiten üben die gerade im Deutsch geübt werden.

Sachunterricht (Erdkunde, Geschichte, aber auch andere Fächer)

Wenn der Lehrer für den muttersprachlichen Unterricht rechtzeitig Bescheid weiß, kann er versuchen den gleichen Stoff, wenn möglich mit Bezug auf die Kultur, Geschichte und Landschaft des Herkunftslands, in der Muttersprache durchzunehmen. In dieser Weise wird der gleiche Stoff wiederholt und möglicherweise werden die Inhalte mit Bezug auf die direkte (wenn der Schüler in der Heimat eine Zeitspanne verbracht hat, oder wenn er regelmäßig dorthin in die Ferien fährt) oder indirekte (wenn die Eltern und Verwandte davon berichten können) Erfahrung der Schüler bereichert. Dadurch wird auch die Entwicklung eines festeren Selbstbewusstseins gefördert, weil die Schüler dadurch die Möglichkeit haben werden, ein genaueres, nicht auf klischeehafte vorgefasste Meinungen beruhendes Bild der Heimat ihrer Eltern zu bauen.

Englisch und Französisch (besonders wichtig für die Minderheiten die eine indogermanische Sprache sprechen – Griechisch, Italienisch, Portugiesisch, Spanisch, Französisch, Rumänisch –)

Die Schüler können sich besser auf die Vokabeltests in diese Fächer vorbereiten, wenn die Verwandtschaften zwischen den jeweiligen Wortschätzen erklärt werden. Man könnte folgendermaßen vorgehen. Der Lehrer für den muttersprachlichen Unterricht übt die Beziehungen zwischen den Sprachen, indem er im Unterricht mit den Schülern nach Ähnlichkeiten zwischen den in den Lektionen des Englisch- oder Französischlehrbuches vorkommenden Vokabeln und den Wörtern der Muttersprache forscht. Die herausgefundenen Wörtern werden auf Muttersprache gründlich in den verschiedenen Zusammenhängen, wo sie vorkommen können, geübt. Wenn die Schüler einen Test schreiben, lässt der Lehrer für die Muttersprache auch einen Test schreiben, wo es auf die Verwandtschaften abgesehen wird.

Nachhilfe

Wenn die Schüler Nachhilfe in der Schule bekommen, wäre es sinnvoll auch diese didaktische Maßnahme in das oben beschriebene System einzuarbeiten. Ein Versuch in diese Richtung läuft in diesem Schuljahr bei der Bonifatiusschule für die Kinder italienischer Herkunft.

3. Untergruppe „Ausbildungschancen verbessern“

3.1 Problemlage

Die Wilhelmsburger Bevölkerung ist wesentlich jünger als der Hamburger Durchschnitt. Der Anteil der unter 18-jährigen beträgt 22 Prozent (Hamburg 16 Prozent). In der Gruppe der 16 bis 18-jährigen sind z.T. weit über die Hälfte ausländischer Herkunft, wobei sich dies in den verschiedenen Wohngebieten unterschiedlich darstellt. Rund 24 Prozent der unter 18-jährigen erhalten in Wilhelmsburg Hilfen zum Lebensunterhalt. In der Gruppe der 15 bis unter 25-jährigen liegt die Arbeitslosigkeit bei 9,7 Prozent (Hamburg: 5,5 Prozent). Alarmierende Daten zeigt auch der Bildungsbereich: 23,7 Prozent der Schülerinnen und Schüler in Wilhelmsburg verlassen die Schule ohne Abschluss. Mehr als doppelt soviel als im Hamburger Durchschnitt (12 %). Anders als in Hamburg insgesamt sind die Schulabschlüsse der deutschen Absolventen der allgemein bildenden Schulen nicht besser als die ihrer ausländischen Mitschüler und Mitschülerinnen. Der Anteil der deutschen Absolventen ohne Schulabschluss liegt mit 26,9 % sogar über dem der ausländischen Absolventen mit 18,9 Prozent. 32,2 Prozent verlassen die Schule mit einem Hauptschulabschluss, der Abiturientenanteil Wilhelmsburgs umfasst mit 12 Prozent nur ein gutes Drittel des Hamburger Durchschnitts.

Die soziökonomische Situation aller Jugendlichen in Wilhelmsburg ist gekennzeichnet durch:

- Stigmatisierung durch den Wohnort/Schulabschluss an einer Wilhelmsburger Schule
- Geringere Entwicklungsmöglichkeiten von leistungsstarken Schülerinnen und Schüler im Vergleich zu anderen Stadtteilen
- Armut- und Gewalterfahrung
- Geringes Ausbildungsplatzangebot im Stadtteil
- Geringes Arbeitsplatzangebot im Stadtteil
- Geringes Freizeitangebot für Jugendliche im Stadtteil
- Lärm- und Umweltbelastungen

Bei einem Teil der Jugendlichen bestehen zusätzlich individuelle und soziale Benachteiligungen, wie:

- Negative Erfahrungen mit Schule und anderen öffentlichen Angeboten
- Niedrig qualifizierte bis fehlende Schulabschlüsse/Schulabbrüche
- Fixierung auf den Stadtteil bei der beruflichen Lebensplanung
- Sprachliche und andere Bildungsdefizite bei Jugendlichen deutscher und ausländischer Herkunft
- Zunehmend zerrüttete Familienverhältnisse
- Keine bzw. geringe Orientierung seitens der Familien
- Persönliche Armut- und Gewalterfahrung
- Persönlichkeitsdefizite

Die Folgen sind:

- Schul-/Bildungsflucht bei einem nennenswerten Teil der Jugendlichen
- Anwachsen der Anzahl von Jugendlichen ohne Schul- oder Ausbildungsabschluss
- Steigende Gewaltbereitschaft, Resignation, Passivität
- Sinkende Erreichbarkeit über Fachdienste

- Steigende oder verfestigte zunehmend als Normalität empfundene Abhängigkeit von staatlichen Transferleistungen
- Abwanderung von ökonomisch stärkeren Familien und qualifizierten Nachwuchskräften und deren Kauf- und Arbeitskraft aus dem Stadtteil

3.2 Ziele

Um die Ausbildungschancen für die Wilhelmsburger Jugend zu verbessern müssen folgende Ziele erreicht werden:

a) Kooperation der Akteure und Steuerung der Maßnahmen beim Übergang von der Schule in den Arbeitsmarkt

Es müssen Formen der regionalen Zusammenarbeit und der Vernetzung gefunden werden, die

- eine kohärente, flexible und bedarfsorientierte Förderung der Jugendlichen gewährleisten
- zu einer ressortübergreifenden Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden und der Wirtschaft führen
- eine Kooperation der Kostenträger ermöglichen
- eine effiziente und bedarfsgerechte Steuerung der Maßnahmeangebote organisieren.



Voraussetzung dafür ist eine längere zeitliche Perspektive der bestehenden Angebote sowie die Bereitstellung entsprechender Ressourcen zur Erfüllung dieser Aufgaben bei den verschiedenen Akteuren.

b) Bildungsoffensive für Wilhelmsburg

Das Schulabschlussniveau in Wilhelmsburg muss auf das Niveau des Hamburger Durchschnitts angehoben werden. Um Schülerinnen und Schüler insgesamt zu einer motivierteren und erfolgreichen Schulzeit zu verhelfen, sind außerschulische Angebote in die Gestaltung und Praxis des Unterrichts verstärkt einzubeziehen; dies würde auch zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen erfordern. Bei der Entwicklung entsprechender Konzepte sollen Jugendliche, Eltern und bereits bestehende Modelle bzw. Beratungsangebote einbezogen werden.

c) Angebotslücken schließen

Schaffung zusätzlicher Angebote für besondere Zielgruppen, hier sind insbesondere Jugendliche ohne oder mit schwachem Hauptschulabschluss und Mädchen ausländischer Herkunft zu nennen.

3.3 Maßnahmen

Die UAG Ausbildungschancen schlägt folgende konkrete Maßnahmen vor.

3.3.1 Kursangebote der beruflichen Schulen „Ausbildungschancen verbessern“

Unsere Wilhelmsburger Gewerbeschulen G17 und G18 wollen sich für diese Jugendlichen öffnen. Damit erhofft sich die Arbeitsgruppe eine bessere Qualifizierung der Jugendlichen. Die Gewerbeschulen wollen Nachmittagskurse anbieten, für die ein Zertifikat ausgestellt wird. Damit fällt die Bewerbung dann leichter:

1. Der PC als Einzelcomputer. (Einführung in das Arbeiten mit einem PC).
2. Bürokommunikation. (Word, Excel)
3. Erwerb eines PC-Führerscheins. (Textverarbeitung, Tabellenkalkulation, Präsentation).
4. Arbeit mit dem Internet. (Suchen, chatten, mailen).
5. CAD – Technisches Zeichnen mit dem Computer
6. Computernetzwerke.
7. Kraftfahrzeugtechnik. Praktische Arbeit im Labor sowie Wartung und kleine Reparaturen.
8. Einführung in die Elektroinstallation. (Haushalts-Lichtsaltungen).

Die Abfrage bei den Wilhelmsburger Schülern ergab ein sehr hohes Interesse an den beruflich ausgerichteten Kursen. Der Bedarf liegt bei ca. 32 Jahreskursen. Bemerkenswert ist das hohe Interesse der Schülerinnen an den Informatikkursen. Mit einem entsprechenden Kursangebot können die Berufswahl beeinflusst und die Chancen für Schülerinnen auf dem Arbeitsmarkt der Informationstechnologien vergrößert werden.

3.3.2 Wilhelmsburger KfZ-Ausbildung im Verbund

Ziel	Außerbetriebliche Berufsvorbereitung/Berufsausbildung im KfZ-Bereich für benachteiligte Jugendliche in Wilhelmsburg
Zielgruppe	Jugendliche mit schwachem Hauptschulabschluss in Wilhelmsburg und Umgebung
Plätze	mind. 12 / max. 24
Inhalt	Ausbildung und Berufsvorbereitung KfZ-Bereich im Verbund mit Wilhelmsburger Betrieben, G17 und einem Träger der Jugendhilfe
Ablauf	Die TeilnehmerInnen (TN) erhalten eine Grundausbildung durch den Träger/G17 (Vorbereitungsphase). Hier werden erste Fachkenntnisse vermittelt, der Kenntnisstand der TN festgestellt und individuelle Förderpläne entworfen. Nach erfolgreichem Bestehen erhalten sie einen Ausbildungsvertrag. TN, die sich zu einem anderen beruflichen Weg entschließen, werden entsprechend ihrem individuellen Förderplan bei der Suche nach einer entsprechenden Anschlussperspektive unterstützt. Die praktische Ausbildung erfolgt in den Partnerbetrieben des Verbundes. Die Berufsschule übernimmt die theoretische Ausbildung zugeschnitten auf die jeweiligen TN. Sie stimmt sich dabei eng mit den Partnerbetrieben und dem Träger ab. Der Träger begleitet die Ausbildung durch pädagogische Maßnahmen und übernimmt die Organisation des Verbundes.
Finanzierung	Berufsvorbereitung: QUAS Ausbildung: JOB-Aktiv

Dieser Vorschlag ist hinsichtlich der Platzierbarkeit im Programm des Arbeitsamtes zu prüfen und steht aus Sicht der Behörde unter dem Vorbehalt genereller Standortentscheidungen.

3.3.3 Bewerbertraining

Die Schülerinnen und Schüler der Wilhelmsburger Schulen müssen realitätsnah und systematisch auf die Bewerbungssituation und den Berufsstart vorbereitet werden, wozu die Schulen kaum in der Lage sind. Die engen Grenzen der Schulen müssen dazu überschritten werden. Auch Eltern und Verwandtschaft können oft nur unzureichende Unterstützung leisten. Um die Bewerbungen nicht dem Zufall zu überlassen, legt die AG Bildung und Schule der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg ein Modell vor, nach dem die Abgänger aller Wilhelmsburger Schulen intensiv trainiert werden können, bevor sie sich auf dem Arbeitsmarkt bewerben.

Leitgedanken sind dabei die Überlegungen:

- Für Schulabgänger ohne Abschluss oder nur mit Hauptschulabschluss wird die Chance einen Ausbildungsplatz zu bekommen wesentlich erhöht.
- Die Vorstellungen vom Wunschberuf werden auf eine realistische Grundlage gestellt.
- Wenn die Jugendlichen mit Hilfe eines guten Bewerbertrainings ihren Wunschberuf erreichen, könnte dadurch die Anzahl der Ausbildungsabbrecher vermindert werden.

Das Modell zielt also vor allem auf die große Zahl von Schulabbrechern und Absolventen ohne formalen Abschluss. Auch die große Zahl von Ausbildungsabbrechern könnte zu den Adressaten des Modells zählen. Da auch viele Wilhelmsburger Schülerinnen und Schüler mit einem Abschluss einer allgemein bildenden Schule lieber auf eine weiterführende Schule gehen als in eine betriebliche Ausbildung, ist das Modell generell für alle 9. und 10. Klassen der allgemein bildenden Schulen geeignet, bedingt auch für die 8. Hauptschulklassen. Für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufen II sind die gleichen Themen in Schüler gerechter Weise relevant. Das Modell ist aber auch offen für Nicht-Schüler.

Dieses Training ist ein fester Service, der von den einzelnen Schulen innerhalb eines Jahresbudgets geordert werden kann. Ob es zweckmäßiger ist, Betreuer fest und zentral zu engagieren und den Schulen anzubieten oder ob die Betreuer aus einer zentralen Mittelvergabe von den einzelnen Schulen ausgewählt und geordert werden, sollte in einer Versuchsphase erprobt werden.

Detaillierte Beschreibung des Bewerbungstrainings im Anhang.

3.3.4 Maßnahme zur Prävention von Schulabbruch und Nachholen des Hauptschulabschlusses

Die Zunahme von unregelmäßigem Schulbesuch, die steigende Zahl von Schulabbrechern und Schulflüchtlingen erfordern nach Ansicht der UAG Ausbildungschancen die Installierung folgender Angebote für Jugendliche in Wilhelmsburg:

Zielgruppe	• 11-15-jährige schulpflichtige Jugendliche, und Anzahl die der Schule teilweise oder ganz fernbleiben der Plätze 10 Plätze
	• Jugendliche nach Sek I ohne Hauptschulabschluss 50 Plätze

Die Plätze sollen im Schwerpunkt den Jugendlichen in Wilhelmsburg offen stehen mit der Option bei Bedarf aus ganz Harburg Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufnehmen zu können.

Inhalt

- Heranführen an das Lernen über praktische Arbeit und zwar je nach individuellem Entwicklungsstand der/des Jugendlichen im Betrieb oder in einer geschützten Werkstatt.
- individuelle Förderpläne, die mit allen beteiligten Akteuren gemeinsam entwickelt werden.
- Entwicklung einer beruflichen Perspektive

Ziel

- Rückführung in die Regelschule (Zielgruppe 1)
- Erreichen des Hauptschulabschlusses (Zielgruppe 2)
- Entwicklung von Anschlussperspektiven
- Stabilisierung der Persönlichkeit

Dieser Ansatz bedarf der Rückkopplung mit REBUS

3.4 Anlage**Maßnahme „Bewerbertraining“****Zielgruppen:**

Klassen 8, 9 der H-,R- und Gesamtschulen; falls 10.Klasse existieren, dann ist auch der Anfang 10 sinnvoll; BVJ an G17+18; Klassen 10 des KIWI, Jahrgänge 12/ 13 an KIWI, TG, GSK, W4 ??

Organisatorischer Rahmen:

Möglich sind:

- eine mehrtägigen Veranstaltung über Berufsorientierung
- separate einzelne Tage, die im Jahreskalender der einzelnen Schule einen festen Platz haben
- innerhalb einer anderen Veranstaltung wie PROWO, Schullandheim, Klassenreise, ...
 - Jedenfalls muss die Gruppe von einem nahe stehenden Lehrer (Klassenlehrer/ Tutor) begleitet sein.
 - Die Veranstaltung muss mindestens einen Tag (4-5 Zeitstunden) dauern; an diesem Tag ist kein Unterricht mehr; man kann sich dann ganz auf Vorstellungsgespräche einstellen.

Veranstaltungsort

ein Seminarraum in einem Schullandheim (z.B. Emsen), Freiluftschule (Moorwerder, Neugraben), IHK, Bürgerhaus, BIZ, Gewerkschaft, Betrieb; jedenfalls außerhalb von Schule. Medienausstattung erforderlich

Personelle Ausstattung

Menschen mit Betriebserfahrungen, psychologischen Kenntnissen, und mit Erfahrung im Training von Jugendlichen; ... am besten je eine Frau und ein Mann als Team.

Kursleiter/ Referenten-Akquirierung:

aus der Ausbildungsabteilung oder Personalabteilung eines Betriebes; aus Gewerkschaften, Handels-, Handwerkskammer; Innungen, AA, Bildungseinrichtungen, ...

Gesamtquantum

Klassen 9/10		Sek II	
STÜ	6	KIWI/ GSK	4-6
GSW/GSK	16	TG	7
KIWI	4		
Fährstr.	2		
Bonifatius	3		
BVJ an G17/18	6		

insgesamt rund 50 Klassen

Bei einer dreitägigen Veranstaltung werden daraus 150 bis 200 Veranstaltungstage (ohne Organisation) bei etwa 200 Schultagen im Jahr.

Inhaltliche Aspekte:

Service als Angebot von verschiedenen Bausteinen, aus denen jede Schule nach Wünschen anfordert. Die folgende Liste ist angelehnt an ein Konzeptionspapier der DAG:

0.	Planung der Bewerbung
1.	Bewerbungsschreiben
2.	Lebenslauf
3.	Sonstiger Inhalt der Bewerbungsmappe, insbesondere Foto
4.	Umgang mit Absagen
5.	Eignungstests
6.	Bewerbungsgespräche: Einzelgespräche Gruppengespräche Mögliche Inhalte, Beobachtungen, Rollen im Gespräch
7.	Abschluss des Ausbildungsvertrages
8.	Kenntnis wichtiger Vorschriften wie (je nach Qualität und berufl. Richtung) Ausbildungsvertrag Handwerksordnung Berufsbildungsgesetz Jugendarbeitsschutzgesetz Jugendschutzgesetz Tarifvertragsgesetz/ Tarifvertrag Arbeitszeitrechtsordnung Betriebsverfassungsgesetz Bildungsurlaubsgesetz
9.	Betriebliche und überbetriebliche Interessenvertretung
10.	Kenntnis der Berufsschulpflicht mit Fächern ...
11.	Kenntnis der Bildungswege in Hamburg (weiterführende Schulen, duale Ausbildung, ...)
12.	Stärken und Schwächen des Schülers herausarbeiten.
13.	Kenntnis des angestrebten Berufsfeldes
14.	Erarbeitung möglicher Alternativen zum Wunschberuf

4. Untergruppe „Schule und Freizeiteinrichtungen“

4.1 Problemlage

Die Lebensbedingungen vieler Familien, Kinder und Jugendlicher in Wilhelmsburg sind durch schwierige materielle Verhältnisse (z. B. ist die Arbeitslosenquote mit 11,6% höher als der Hamburger Durchschnitt von 7,5%), aber auch durch Defizite im sozialen und emotionalen Bereich gekennzeichnet.

Zur Verbesserung der Lebensverhältnisse sind unter anderem Maßnahmen geeignet, die Eltern und Familien in ihrer Erziehungsaufgabe unterstützen. Eine Ausweitung von über die normale Schulzeit hinausgehenden Angeboten am Nachmittag, am Abend und auch am Wochenende könnte eine geeignete Maßnahme sein. Für Jugendliche gilt es, Angebote der Jugendarbeit und Jugendfreizeit in und außerhalb der Schule anzubieten und weiter zu entwickeln, die ihnen Beteiligung, Qualifizierung und Chancen zur gesellschaftlichen Teilhabe schaffen und Tendenzen zur Ausgrenzung entgegen wirken.

Eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Angebote in den Bereichen Schule, Kindertagesbetreuung und Kinder- und Jugendarbeit liegt in der Anlage vor.

4.2 Ziele

Die Einrichtung weiterer Angebote hat die folgenden Ziele:

- zusätzliche Qualifizierung, Förderung (in Ergänzung des Bildungsauftrages der Schulen) und Anregungen zur Freizeitgestaltung, orientiert an den Bedürfnissen der Kinder und Jugendlichen in Wilhelmsburg (Indikator: Ergebnisse einer Befragung der Teilnehmer an den Angeboten),
- Erhöhung der Chancen zur Übernahme von Verantwortung für die Angebotsgestaltung durch Kinder und Jugendliche (Indikator: Ergebnisse der o.a. Befragung),
- Unterstützung der Familien in ihrer Erziehungsaufgabe durch verlässliche Angebote,
- Chancengerechtigkeit für alle Ethnien bei der Inanspruchnahme vorhandener Freizeitangebote,
- Verbesserung der Kooperation von Schulen und Einrichtungen der Jugendhilfe (Indikator: Befragung der Einrichtungen),
- Abbau von gegenseitigen (Vor-) Urteilen zwischen den Fachkräften der Institutionen (Indikator: Befragung der beteiligten Personengruppen).

4.3 Maßnahmen

Als Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Einrichtung von weiteren Angeboten (auch z. B. „Midnight-Basketball“) in Schulen und Einrichtungen der Jugendhilfe, nur unter der Voraussetzung der Kooperation wie im Programm „Außerunterrichtliche Nachmittagsangebote in Kooperation von Jugendhilfe und Schule“ (PROREGIO II) vorgesehen,
- Bildung eines Forums „Schule/ Freizeit“ (besser im Rahmen eines Forums „Bildung Wilhelmsburg“) zur Vereinbarung über die Angebotsausweitung und -änderung sowie die Sammlung von Beispielen von „good practice“,
- Schaffung von „Zeitgefäßen“ für Kooperation im Bereich der Schule und im Bereich der Kinder- und Jugendhilfe.

4.4 Ressourcen



Die für die vorgeschlagenen Maßnahmen notwendigen Ressourcen sind:

- ausreichende Personal- und Sachmittel für die zusätzlichen Angebote,
- Personal- und Sachmittel für das Forum „Schule/Freizeit“ bzw. „Bildung Wilhelmsburg“, das einer Schule angegliedert sein könnte,
- Stundenpool für besondere Koordinationsaufgaben in den Schulen,
- Honorarpool für besondere Koordinationsaufgaben in den Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit,
- angemessene Beteiligung der Einrichtungen der Jugendhilfe bei der Vergabe von Hallenzeiten.

4.5 Anlage

Angebote im Bereich Schule

- 2 Ganztagschulen: Gesamtschule Wilhelmsburg, Förderschule Karl-Arnold-Ring,
- „Außerunterrichtliche Nachmittagsangebote in Kooperation von Schule und Jugendhilfe“ (PROREGIO II): Schule Stübendorfer Weg ab dem Schuljahr 2001/02 jeweils zwei zusätzliche Nachmittagskurse an vier Tagen in der Woche,
- Neigungskurse bzw. Hausaufgabenhilfe: an 9 von 11 allgemein bildenden Schulen im Schuljahr 2000/01 im Umfang von 2 bis 7 Wochenstunden,
- Sportangebote in Kooperation von Schule und Sportverein: an 3 Schulen im Schuljahr 2000/01 im Umfang von 2 bis 4 Wochenstunden,
- Hort in der Schule mit jeweils 40 Plätzen: Grundschule der Gesamtschule Wilhelmsburg, Grundschule Karl-Arnold-Ring 13 , Katholische Bonifatiuschule),
- Pädagogischer Mittagstisch mit 20 Plätzen: Grundschule der Gesamtschule Kirchdorf.

Angebote im Bereich Kindertagesbetreuung		
KiTa Auf der Höhe Auf der Höhe 51 21109 Hamburg	KiTa Eckermannstraße Eckermannstr. 3 21107 Hamburg	KiTa Kirchdorfer Straße Kirchdorfer Straße 185 21109 Hamburg
Ev. KiTa Emmaus- Kirchengemeinde Mannesallee 13 21107 Hamburg	KiTa Otto-Brenner-Straße Otto-Brenner-Str. 45 21109 Hamburg	KiTa Elbkinder Prassekstr. 3 21109 Hamburg
KiTa Rotenhäuser Damm Rotenhäuser Damm 90 21107 Hamburg	KiTa Kiddies Oase Sanitasstr. 11 21107 Hamburg	PäMi im Bauspielplatz am Galgenbrack Karl-Arnold-Ring 13a 21109 Hamburg
PäMi im Haus der Jugend Kirchdorf Krieterstr. 11 21109 Hamburg	PäMi im Haus der Jugend Wilhelmsburg (ab September 2001) Rotenhäuser Damm 58 21107 Hamburg	Haus der Jugend Kirchdorf Krieterstr. 11 21109 Hamburg
Haus der Jugend Wilhelmsburg Rotenhäuser Damm 58 21107 Hamburg	Spielhaus Rotenhäuser Feld Rotenhäuser Damm 80 21107 Hamburg	Bauspielplatz am Galgenbrack Karl-Arnold-Ring 13a 21109 Hamburg
Angebote im Bereich Kinder- und Jugendarbeit		
Haus der Jugend Kirchdorf Krieterstr. 11 21109 Hamburg	Kinderbauernhof Kirchdorf- Süd Stübenhofer Weg 19 21109 Hamburg	Jugendzentrum Karl-Arnold-Ring 9 21109 Hamburg
Jugendfreizeitstätte der Bürgerinitiative Ausländischer Arbeitnehmer e.V. Rudolfstr. 5 21109 Hamburg	Mädchentreff Kirchdorf-Süd Erlerring 9 21109 Hamburg	Jugendarbeit im Stadtteil- /Kulturzentrum Honigfabrik Industriestr. 125-131 21107 Hamburg
Einrichtungen zur Suchtprävention		
„Lass tausend Steine rollen“ Kirchdorf- Süd Erlerring 1 21109 Hamburg	Straßensozialarbeit Kirchdorf- Süd Erlerring 7 21109 Hamburg	

5. Untergruppe „Frühförderung/ Frühkindliche Bildung“

Frühförderung im weitesten Sinne sollte- neben der Behandlung vorhandener Entwicklungsstörungen- präventiv sein, d.h. so früh wie möglich ansetzen. Dies setzt ein gut funktionierendes Netz unterschiedlicher Einrichtungen voraus.

5.1 Problemlage

Die Kindertagesstätten, Elternschulen, Sprachheilschule und Vorschulen leisten einen eigenständigen Beitrag zur frühkindlichen Entwicklung, Bildung, Erziehung und Betreuung von Kindern. Allgemeine Zielsetzung ist die Förderung der Kinder zu eigenverantwortlichen, gemeinschaftsfähigen und solidarisch handelnden Persönlichkeiten. Es geht in ihrem Zuschnitt als familienergänzende, außerschulische und schulische Einrichtungen um grundlegende Prozesse der Entfaltung der Persönlichkeit des Kindes und generelle Hilfen zur Gestaltung und Bewältigung des Alltags von Kindern. In den Einrichtungen werden Kinder ganzheitlich und umfassend gefördert. Lernerfahrungen und gezielte Bildungsangebote finden in den vielfältigen Situationen des Tagesablaufes statt.

Die Kindertagesstätten der Vereinigung Hamburger Kindertagesstätten (im Folgenden „V“) betreuen in Wilhelmsburg 1262 Kinder, davon sind 857 Kinder im Alter von 0-6 Jahren

(Krippe + Elementarbereich). Die Sprachheilschule betreut im Frühförderbereich ca. 350 Kinder jährlich ambulant.

Ausgehend von dieser Zahl leben 564 Kita-Kinder = 66 % in Familien mit Migrationshintergrund.

Der überwiegende Teil dieser Kinder verfügt zu Beginn ihres Kita-Besuches über keine oder nur geringe Deutschkenntnisse.

Als wohnortnahe Einrichtungen für alle Kinder im Stadtteil haben Kindertagesstätten der Vereinigung die Aufgabe der sozialen Integration und Verständigung. Viele der von den Kitas betreuten Kinder stammen ,unabhängig von ihrer Nationalität und Kultur, aus Familien mit besonderen sozialen Problemlagen. Diese sind gekennzeichnet durch:

Arbeitslosigkeit:	11,6% (HH 7,5)
Sozialhilfebezug:	12,6% (HH: 7,4)
Geringes Familieneinkommen:	Ø 47 990 DM (HH: 65 579 DM)
Mangelnde Schulabschlüsse:	26,7 % (1998) (HH: 11,0 %)

Diese Strukturen stellen die Kindertagesstätten, Elternschulen und Schulen vor besondere Herausforderungen . Für die Praxis der Kitas ergeben sich Probleme in folgenden Bereichen.

5.1.1 Sprache

- In den Wilhelmsburger Kitas der „V“ werden Kinder mit bis zu 15 unterschiedlichen Herkunftssprachen betreut. Der Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund schwankt in den Kitas zwischen 45 % - 84 %. Diese Kinder wachsen in der Regel mindestens zweisprachig auf./ gilt analog für Schule
- Die Bevölkerungsstruktur in den jeweiligen Quartieren spiegelt sich in der Belegungsstruktur der wohnortnahen Kitas wieder . So erklären sich auch deren unterschiedliche Verteilung der Nationalitäten. (Otto-Brenner-Straße: 44 % türkische Kinder, Rothenhäuser Damm: 48 % türkische Kinder,
- Eckermannstraße: 28 % türkische Kinder, 14 % Kinder aus Ghana).
- Krippenkinder kommen zum großen Teil ohne Deutsch-Kenntnisse, Elementarkinder meist mit geringem deutschen Wortschatz in die Einrichtungen. Die Eingewöhnung dieser Kinder in das neue, sprachlich andere Umfeld stellt große Anforderungen an die

Erzieherinnen. Hier sind besondere Kompetenzen in nonverbaler Kommunikation gefordert.

- Vermehrt fällt uns auf, dass die Sprachkompetenz der deutschen Kinder nicht altersgemäß entwickelt ist. Hier beobachten wir eine deutliche Spracharmut (geringer Wortschatz, mangelnde Satzstruktur und Grammatikkenntnisse)./gilt analog für Schule.
- Für den systematischen Aufbau von Sprache und die Erweiterung von Sprachkompetenz fehlt es an ausreichend und speziell ausgebildetem Fachpersonal. /analog Vorschule, Sprachheilschule hat nur 10 Frühförderstunden wöchentlich für 21 Einrichtungen und ca. 700 zu überprüfende Kinder pro Jahr.

5.1.2 Zusammenarbeit mit Eltern

- Die Zusammenarbeit mit den Eltern ist den Kitas der „V“ sehr wichtig. Im Austausch mit Eltern erhalten unsere Erzieherinnen wichtige Kenntnisse über die Lebenswelt der Kinder und die vielfältigen Lebenslagen der Familien. Die Vielfalt der Sprachen erschwert die Kommunikation mit den Eltern. Zweisprachiges Fachpersonal unterstützt schon jetzt Kommunikationsprozesse. Auf Grund der eingeschränkten Verständigungsmöglichkeiten können wichtige Entwicklungsimpulse und gegenseitige Rückmeldungen nicht im angemessenen Maße genutzt werden./ gilt analog für Schule.
- Elternschulen begleiten Eltern bei der Erziehung ihrer Kinder, um sie in ihrer Erziehungsverantwortung zu stärken. Die Angebote der Elternschulen sind niedrigschwellig und bieten so die Möglichkeit, auch bildungsungewohnte Eltern anzusprechen.
- In die Elternschulen kommen vorwiegend Eltern mit ihren kleinen Kindern. Sie sind in dieser Zeit in der Regel motiviert, sich mit Erziehungsfragen und gezielten Angeboten zur Förderung ihrer Kinder auseinander zu setzen.
- Der Stellenwert von vorschulischer und schulischer Bildung wird in den verschiedenen Kulturen unterschiedlich gesehen. In vielen Ländern wird kindliche Bildung mit schulischem Lernen gleichgesetzt. Deshalb ist es notwendig, insbesondere Bildungsziele, Inhalte und Methoden unserer Kita-Arbeit transparent zu gestalten, um so in den Dialog mit Eltern zu treten. Der einjährige Besuch der Vorschule reicht nicht aus, eine angemessene Sprachkompetenz im Deutschen zu erwerben. Forschungsergebnisse zeigen, dass ein Kind 5-7 Jahre benötigt, um in einer zweiten Sprache sicher agieren zu können.
- Der kostenfreie Vorschulbesuch verleitet viele Eltern, auf eine frühzeitige und umfassende kindliche Bildung in einer Kindertagesstätte zu verzichten.

5.1.3 Kindliche Entwicklung

Gemäß der Stadtdiagnose 2 der BAGS ist Wilhelmsburg ein Stadtteil mit schlechter sozialer Lage. Diese hat auch Einflüsse auf die Entwicklung von Kindern. Der familiäre soziale Hintergrund und die ökonomische Situation der Familien ist vielfach für ein anregungsreiches Lernumfeld nicht ausreichend. Dadurch fehlen Kindern altersentsprechende Grunderfahrungen und Kenntnisse in den unterschiedlichen Bildungsbereichen. Als Fachleute vor Ort beobachten wir zunehmend Kinder mit Auffälligkeiten im Wahrnehmungs- und Bewegungsbereich. Aus diesem Grund sehen wir einen erhöhten Förderungsbedarf dieser Kinder für dringend notwendig an. Angebotene Turnhallen sind für Kitas nicht ausreichend vorhanden, z.B. stehen für Kitas mit 150 Kindern nur 4,0 Stunden in der Woche zur Verfügung. Bewegung ist Bestandteil des Schulprogramms der Sprachheilschule, psychomotorisches Turnen wird auch an anderen Schulen angeboten.

5.1.4 Therapeutische Versorgung

- Leider ist die Bewilligungspraxis für die ergänzende therapeutische Betreuung von Kindern in Regel-Kitas durch ein neues Verordnungssystem der Krankenkassen deutlich erschwert worden. Leistungen der Therapeuten in der Kita (Lebensmittelpunkt des Kindes bei ganztägiger Betreuung) können nicht mehr als Hausbesuch abgerechnet werden. Insbesondere Kinder von berufstätigen Eltern sind dadurch benachteiligt, da sie frühestens nach Arbeitsende der Eltern von diesen in eine therapeutische Praxis gebracht werden können. Zu diesem Zeitpunkt sind kleine Kinder nicht mehr aufnahmefähig.
- Eltern müssen für die Inanspruchnahme von Langzeittherapien (z.B. heilpädagogische Behandlung) lange Wartezeiten (Beratungsstellen) und bürokratische Hürden
- (Bewilligung über das Sozialamt) in Kauf nehmen. Dadurch finden notwendige
- Interventions- bzw. Präventionsmaßnahmen nicht oder verspätet statt. /gilt analog für Schule

5.1.5 Finanzen

Das neue Elternbeitragssystem hat dazu geführt, dass Kinder berufstätiger Eltern häufig abgemeldet werden. Förderungsmaßnahmen zur Wieder-/Neuaufnahme von Arbeit werden durch hohe Elternbeiträge erschwert bzw. blockiert. Die Arbeitsaufnahme ist in bestimmten Fällen finanziell nicht mehr attraktiv (z.B. bei Frauen, die Teilzeit arbeiten möchten). Dadurch ist eine Integration aller Bevölkerungsschichten gefährdet.

5.1.6 Erreichbarkeit KTB-Sachgebiet

Viele Mütter mit kleinen Kindern sind nicht motorisiert. Nach der Verlegung des Kindertagesstättensachgebietes nach Harburg, ist die Erreichbarkeit der zuständigen Sachbearbeiter für die Beantragung bzw. Weiterbewilligung eines Kita-Platzes für Wilhelmsburger Eltern sehr viel schwieriger geworden. Die kurze Sprechstunde am Donnerstag im Ortsamt Wilhelmsburg ist nicht ausreichend, zumal diese häufig ausfällt.

5.2 Zusammenarbeit und Kooperation

Kitas, Schulen, Elternschulen und andere soziale Einrichtungen im Stadtteil arbeiten mit unterschiedlichen Konzepten und Angeboten zu z.T. gleichen Fragestellungen bzw. mit dem gleichen Klientel. Die Kenntnis darüber, sowie die Kooperation und Vernetzung untereinander kann jedoch noch optimiert werden.

5.3 Ziele

1. Kinder aus einem soziokulturell benachteiligten Stadtteil mit einer anregungsarmen Umgebung sollen so früh wie möglich umfassende frühkindliche Bildungsangebote nutzen und Eltern so früh wie möglich Unterstützung bekommen können.
2. Der Zugang zu Kitas soll für alle Eltern finanziell tragbar gemacht und organisatorisch wie auch bürokratisch erleichtert werden.
3. Alle Wilhelmsburger Kinder sollen in ihrer Sprachkompetenz gefördert werden, damit sie mit Beginn der Schulzeit der Unterrichtssprache Deutsch adäquat folgen können.
4. Die Kita soll noch mehr als bisher als Kommunikationsort für Familien im Stadtteil ausgebaut werden./ gilt analog für Schule
5. Die therapeutische Versorgung Wilhelmsburger Krippen- und Elementarkinder soll verbessert werden.

5.4 Maßnahmen / Forderungen

5.4.1 Zu Zielbereich 1: frühkindliche Bildungsangebote

Die Sozialisationsforschung belegt, dass die Ersten 6 Jahre die entscheidenden im Leben eines Kindes sind. In Anbetracht der besonderen Problemlage in Wilhelmsburg (anregungsarmes Lernumfeld /siehe Problemlage) ist es deshalb wichtig, dass viele Kinder so früh wie möglich in der öffentlichen Kleinkinderziehung (Krippe/Elementarbereich) gefördert werden. Die Ausprägung einer Identität und die Entwicklung von Selbstwertgefühl, Körperbewusstsein und Koordination sind wesentliche Voraussetzungen für den Sprachaufbau. Im Sinne einer kompensatorischen Erziehung sollten alle Eltern auf Wunsch Zugang zu einem Krippenplatz für ihr Kind haben. Dieses dient zur Sicherung der Chancengleichheit. Schon die ISKA Studie von 1998 weist einen Fehlbedarf von über 200 Krippenplätzen aus. Ein Ausbau dieser Plätze darf jedoch nicht auf Kosten anderer Plätze und dem damit verbundenen Betreuungsumfang führen. Die Frühförderstunden an der Sprachheilschule sollten aufgestockt werden.

5.4.2 Zu Zielbereich 2: Kitas

Um die o.g. Chancengleichheit herzustellen, ist es wichtig, sozialpädagogische Gründe in die Prioritätenliste des Katalogs für Bewilligungskriterien aufzunehmen (neues Kita-card System).

Elternbeiträge: Die Inanspruchnahme von frühkindlicher Förderung muss für alle Eltern finanzierbar sein. Der Besuch einer Kindertagesstätte darf nicht an der Beitragshöhe scheitern. Bei der Bildung eines neuen Elternbeitragsystems ist eine deutliche Senkung des Höchstsatzes dringend notwendig, verbunden mit der Anpassung der übrigen Beiträge. Außerdem sollten Geschwisterkinder nur den Mindestsatz zahlen.

Des Weiteren müssen die Kosten für die vorschulische Erziehung in Kitas (8 Std. Betreuung) den Beiträgen für den Hortbesuch angeglichen werden.

Eine höhere Präsenz des KTB-Sachgebietes (Kindertagesbetreuung) vor Ort in Wilhelmsburg ist unbedingt wünschenswert. Sprechstunden in Wilhelmsburg sollten häufiger (mindestens 3x wöchentlich, für Berufstätige auch nachmittags) und vor allem verlässlich stattfinden. Empfehlenswert sind auch Infobroschüren und Antragsformulare in unterschiedlichen Sprachen.

Auch bei einer zukünftigen Budgetierung des KTB-Sachgebietes muss die Weiterbewilligung und damit eine Betreuungskontinuität Gewähr leisten sein.

Teure Kita-Plätze dürfen zum Jahresende nicht ungenutzt bleiben, weil das Budget (auch für Erstbewilligungen) bereits erschöpft ist.

5.4.3 Zu Zielbereich 3: Sprachkompetenz

Wir betrachten die Sprachvielfalt in unseren Kitas als Bereicherung. Aus diesem Grund stehen wir allen Muttersprachen der Kinder wertschätzend gegenüber. Sichtbarer Ausdruck im Alltag dafür könnte sein:

- Unterschiedliche Begrüßungsrituale (mehrsprachig)
- Elemente der unterschiedlichen Kulturen finden Eingang in die Raumgestaltung
- Gestaltung unterschiedlich kultureller Feste
- Spielmaterial unterschiedlichen kulturellen Ursprungs
- Lieder, Musik und Tanz aus verschiedenen Ländern

Die Konzepte der Sprachförderung der einzelnen Kitas sollen sich an der realen Belegungsstruktur der Einrichtung orientieren. Daraus ergeben sich unterschiedliche Maßnahmen und Forderungen.

Modell A

In gemischt nationalen Einrichtungen empfiehlt es sich, sich auf die Verkehrssprache Deutsch zu einigen. Um Kinder zur Kommunikation in dieser Sprache zu befähigen, müssen folgende Punkte Gewähr leisten:

- Projektorientiertes Lernen bei dem der systematische Sprachaufbau einen Schwerpunkt bildet. Der projektorientierte Charakter garantiert ein anwendungsbezogenes Lernen, das in unmittelbarem Bezug zur Lebenssituation des Kindes steht. Folgende methodische Möglichkeiten bieten sich an: Bilderbuchbetrachtung, Fingerspiele, Reime, Musik-Rhythmus, darstellendes Spiel, Gesprächskreise, Ausflüge, Umfelderkundung, Sprachspiele.
- In Hinblick auf die enge Verknüpfung zwischen Spracherwerb und Bewegung weisen wir insbesondere auf die Notwendigkeit einer psychomotorischen Bewegungsförderung hin.
- Zur Sicherstellung eines Lernerfolges ist die Arbeit in Kleingruppen erforderlich. Die Gruppengröße sollte sich an der Altersstruktur der Kinder orientieren.
- In Ergänzung zu diesen Maßnahmen ist eine zusätzliche Einzelförderung wünschenswert. Diese sollte im Einzelfall auf die individuellen Bedarfe des Kindes abzielen./ gilt analog für Schule

Modell B

- Ein weiteres mögliches Konzept betrifft Einrichtungen, die neben der deutschen Sprache auch die Förderung der Muttersprache der Kinder anbieten möchten. Dies erfordert zweisprachige Fachkräfte, die die Muttersprache der Kinder verstehen und sprechen.
- Um diese Form der Sprachförderung zu untersuchen und wissenschaftlich zu begleiten, gibt es derzeit ein Pilotprojekt, an dem sich 3 Wilhelmsburger Kitas beteiligen.
- Die Untersuchung gilt der Erhebung der Sprachkompetenz der Kinder zwischen 3 und 6 Jahren, sowohl in ihrer Muttersprache, als auch in der deutschen Fremdsprache.
- Im 2. Aspekt der Untersuchung werden Vorschläge zur Sprachförderung von zweisprachig aufwachsenden Kindern erarbeitet. In diesem Modell werden methodisch alle Elemente der vorher beschriebenen Maßnahmen angewandt, jedoch in der Muttersprache der Kinder und parallel dazu im Deutschen.

Die beiden o.g. Modelle beziehen sich ausschließlich auf die Sprachförderung der von uns betreuten Kinder in der Kita.

Modell C

Ein A + B ergänzendes Modell ist die gemeinsame sprachliche Förderung von Müttern und Kindern. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Maßnahme ist die Anleitung von Müttern, eigene Erziehungskompetenzen zu erweitern und gezielte Sprachanlässe in ihrer Muttersprache zu eröffnen. Auf diese Weise würden Mütter für den Spracherwerb ihrer Kinder sensibilisiert werden.

Kitas könnten bei diesem Modell die Koordination und fachliche Begleitung übernehmen. Aufbauend auf einem Stufenmodell könnte ein niedrigschwelliger Einstieg z.B. über ein Eltern-Cafe oder eine offene Mutter-Kind-Gruppe erfolgen. Der nächste Schritt wäre dann ein gezieltes Kursangebot für Mütter und Kinder unter unserer fachlichen Anleitung.

Vorbereitung auf die Schule

Eltern in Hamburg können sich entscheiden, ob ihre Kinder in die Vorschulen der Schulen gehen oder eine Kindertagesstätte besuchen.

Vorschulen sind Einrichtungen der Regelgrundschulen, sind aber nicht im Konzept „VHGS“ eingebunden. Damit sie verantwortlich und verlässlich arbeiten können, müssen Rahmenbedingungen geändert bzw. erweitert werden, insbesondere muss eine verlässliche Betreuungszeit (Vertretungsregelung) sowie eine Anschlussbetreuung in Kitas, Hort, päd. Mittagstisch o.ä. Gewähr leistet werden. Die Klassenfrequenzen müssen gesenkt (max. 20 Kinder) und eine muttersprachliche Betreuung muss möglich sein. Kinder, die zwischen dem 1.7. und 31.12. des Schuljahres 5 Jahre alt werden, sollen nur in die Vorschule aufgenommen werden, wenn man davon ausgehen kann, dass sie im darauf folgenden Schuljahr in die 1. Klasse aufgenommen werden.

Die Kindertagesstätten vertreten einen ganzheitlichen Betreuungsansatz. Zum regelmäßigen Angebot stehen den Kindern zusätzlich integriert im Tagesablauf unterschiedliche Bildungsangebote z.T. in Form von Projektarbeit zur Verfügung. Darüber hinaus machen viele Kitas im letzten Jahr vor der Schule spezielle Angebote zur Vorschulerziehung. Die Konzepte dafür sind der jeweiligen Struktur der Häuser angepasst. In Zusammenhang mit einer adäquaten Sprachförderung wäre es wünschenswert, wenn Lehrer der Grundschulen oder externe Fachleute die Kinder schon im 5. Lebensjahr kennen lernen mit dem Ziel, den Sprachstand der Kinder festzustellen. Gemeinsam mit den Erzieherinnen sollte über ein Förderprogramm bei Kindern mit Defiziten beraten werden, das in der Kita beginnt und in der Schule fortgesetzt werden kann.

In diesem Zusammenhang möchten wir die schon laufende Zusammenarbeit mit der Sprachheilschule intensivieren.

Wir haben die Schulen in Wilhelmsburg gebeten, die Auswirkungen des Kita-Besuches auf die Sprachkompetenz der Kinder aus ihrer Sicht zu beurteilen.

6 Wilhelmsburger Grundschulen haben sich an dieser Umfrage beteiligt. Alle Schulen bestätigen die positiven Auswirkungen eines frühzeitigen Kita-Besuches. Sie führen aus, dass Kinder sich besser artikulieren können und eine deutlich höhere Sozialkompetenz besitzen. Von allen Schulen wird eine verstärkere Kooperation mit den Kitas gewünscht. Konkrete Kooperationswünsche gelten der Hausaufgabenbetreuung, der Mithilfe bei der Vorbereitung der Schulzeit, Besuche der Kita-Kinder vor der Einschulung, Zusammenarbeit bei der Anschlussbetreuung der Kinder (Ferienbetreuung). Einige Schulen sind auch an einem Austausch zwischen abgebendem Erzieher und aufnehmendem Lehrer vor Schulbeginn interessiert.

5.4.4 Zu Zielbereich 4: Kitas als Kommunikationsort

Im Sinne sozialer Netzwerkarbeit verstehen sich Kitas als Kommunikationsort für Familien im Stadtteil. Zum Ausbau dieser Arbeit schlagen wir folgende Maßnahmen vor.

- Informelle Treffpunkte (Eltern-Cafes, Klöneckchen) als niederschwelliges Angebot.
- Sprachkurse für Eltern in der Kita. Diese können in Kooperation mit Volkshochschule und Elternschule realisiert werden. Bei diesen Kursen ist darauf zu achten, dass die unterschiedlichen sprachlichen Niveaustufen bei der Kurszusammenstellung Berücksichtigung finden. Dies bedeutet, dass es neben Anfängerkursen auch aufbauende Fortgeschrittenenkurse geben muss. Hier könnte auch daran gedacht werden, Grundlagen zum Wiedereinstieg in's Berufsleben zu ermöglichen (z.B. Verbindung mit PC-Kurs)
- Öffnung der Kitas für offene Beratungs- und Kursangebote, die sich an den Bedürfnissen der Familien orientieren (Umgang mit Erziehungsproblemen, Ernährungsberatung etc.)
- Schnupper-Kurse für Eltern ohne Kita-Platz (insbesondere für Kinder unter 3 Jahren).

- Feste und Feiern mit anderen sozialen Einrichtungen und Institutionen (Schulen, Elternschulen, VERIKOM) Stadtteilstädte.
- Aufbau von Internet-Cafes

5.4.5 Zu Zielbereich 5: therapeutische Versorgung Wilhelmsburger Krippen- und Elementarkinder

Wilhelmsburger Krippen- und Elementarkinder müssen bei Bedarf auch in Regel-Kitas therapeutisch behandelt werden können (Ergotherapie, Krankengymnastik, Heilpädagogik, Logopädie und Sprachtherapie), wenn die Praxisbedingungen erfüllt sind (geeignete Räume). Für die zusätzlich anfallenden Kosten (Hausbesuchspauschale) ist eine Übernahmeregelung zwischen den Krankenkassen und den Trägern der Sozialhilfe zu treffen.

5.5 Voraussetzungen

Um diese Maßnahmen zu gewährleisten, bedarf es folgender Voraussetzungen:

- 1. Um Kinder in ihrer sprachlichen Entwicklung zu unterstützen, brauchen Erzieherinnen/ Sozialpädagoginnen und Lehrer Kenntnisse im Bereich der Sprachförderung, sowie methodisches Wissen zur systematischen Sprachentwicklung.**
- 2. Fortbildungsangebote zur Erweiterung der fachlichen Kompetenz im Bereich der Spracherziehung**
- 3. Qualifizierungsmaßnahmen für Erzieherinnen, Sozialpädagoginnen und Lehrer in sozialer Netzwerkarbeit.**
- 4. Aufstockung der Ressourcen für Sprachförderung**

Personelle Ressourcen:

Kitas:

Zur Sicherstellung einer qualitativen, gezielten Kleingruppenarbeit muss es sowohl zusätzliche Stundenkontingente für Erzieher geben, als auch zusätzliche Fachkräfte (z.B. Lehrer/Logopäden) von außen. Hier könnte über ein Modell von Poolkräften nachgedacht werden.

Um Eltern-Kind-Gruppen für Kinder ohne Kita-Platz in Kitas als zusätzliches niederschwelliges Angebot im Stadtteil anzusiedeln (Sprachanregungen für Mütter und Kinder , soziale Einbindung im Stadtteil), sind ebenfalls zusätzliche Stundenkontingente einzuplanen.

Schulen:

Zur Sicherstellung einer qualitativen und gezielten Arbeit mit Schülern in der Vorschule und den weiterführenden Klassen gilt analog auch die Forderung nach einer Erhöhung der Stundenkontingente für Sozialpädagoginnen und Lehrer. Insbesondere für die Vorschulen müssen unterstützend Fachkräfte von außen (Therapeuten, z.B. Logopäden) zur Verfügung gestellt werden.

Für die Förderung der Sprache ist eine gute Zusammenarbeit mit den Eltern unabdingbar. Es wird die Einrichtung einer festen Planstelle für eine zukünftige Kooperationsstelle Eltern/Vorschule vorgeschlagen.

Sachmittel:

Für spezielle didaktische Materialien muss jede Kita/ Vorschule einen gesonderten Sachmitteleinsatz erhalten.

Aufstockung der Ressourcen für Einrichtungen der Familien- und Erwachsenenbildung:

Elternschulen:

Um noch effektiver arbeiten zu können, benötigen die Elternschulen eine Erhöhung der Honorargelder sowie eine Aufstockung des festen Stellenkontingents.

Volkshochschule:

Um sinnvoll im Stadtteil vertreten zu sein, müsste der VHS ein eigenes Stadtteilbüro mit 2 Verwaltungskräften und 2 planenden Pädagogen zur Verfügung stehen.

- 5. Fachlich gut ausgebildete, mehrsprachige Erzieherinnen, Sozialpädagoginnen und Lehrer, die über gute Deutschkenntnisse verfügen /gilt auch für Elternschulen**
- 6. Sprachkurse für interessierte Erzieherinnen/ Sozialpädagoginnen und Lehrer in der Herkunftssprache der Kinder.**

5.6 Ressourcen

Ausgehend von einer Umfrage in den 7 Kitas der „V“ stellen wir im folgenden die bestehenden Angebote und Ressourcen dar:

5.6.1 Frühförderung für Kinder unter 3 Jahren

6 von 7 Kitas bieten in ihren Einrichtungen Plätze für Kinder von 0,2 – 3 Jahren an.

Darüber hinaus hat sich ein umfangreiches Spiel- Beratungs- und Kommunikationsangebot für Eltern und Kinder unter 3 Jahren entwickelt.

Dazu gehören:

- Spielnachmittage für Geschwisterkinder unter 3 Jahren
- Mutter-Kind-Gruppen für Kinder, die noch keinen Kita- Platz haben
- Gemeinsame Info- und Kommunikationsgruppen mit den Elternschulen, deren Ziel es ist, Eltern auch an die dortigen Angebote heranzuführen.
- In Planung: Offener Frühstückstreff für Mütter in der Kita mit Mitarbeiterinnen der Elternschule.

5.6.2 Elternschule

Bereits in der Babymassage wird ein ausdrücklicher Aspekt auf die Beobachtung und Förderung der motorischen Fähigkeiten der Kinder gelegt. Mütter werden von einer Krankengymnastin mit Zusatzqualifikation angeleitet, beraten und unterstützt. In daran anschließenden Eltern – Kind – Gruppen ist die Förderung der motorischen, sozialen , kognitiven und sprachlichen Fähigkeiten unabdingbarer Bestandteil. Bei Auffälligkeiten der Kinder werden Eltern beraten und ihnen Facheinrichtungen empfohlen. In Informationsveranstaltungen werden u.a. Themen der Frühförderung behandelt, Facheinrichtungen können sich vorstellen.

Konzeptionell werden in den Elternschulen die Eltern angesprochen. Das niedrigschwellige Angebot ermöglicht ihnen, sich zunächst unverbindlich mit dem Thema anzufreunden.

5.6.3 Angebote zur Sprachentwicklung und Förderung

Drei Kitas beteiligen sich an einer Untersuchung zur Spracherhebung und Sprachförderung (Reich-Projekt). Die Sprachförderungskonzepte in den Kitas sind vielfältig und umfangreich. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Punkt Maßnahmen zu Zielbereich 3 .

Über die dort beschriebenen Formen hinaus gibt es Angebote in Einzelförderung durch Honorarkräfte und Logopädinnen.

1-2 x jährlich erfolgt eine Beratung der Kitas durch die Sprachheilschule, um gemeinsam über Fördermaßnahmen für einzelne Kinder nachzudenken. Ambulante Förderung ist in der Sprachheilschule ab drittem Lebensjahr möglich.

Ein weiteres Angebot einer Kita (ab 2002) zum Thema: Sprache und Bewegung gilt den 4-jährigen Kindern.

5.6.4 Vorschulische Erziehung

In allen Kitas gibt es ein zusätzliches Angebot vorschulischer Erziehung. Je nach Kita Konzeption finden gesonderte Angebote zwischen 2x wöchentlich und täglich statt. Diese werden durch die parallel laufenden Bildungsangebote ergänzt. Die detailliertere Vorstellung der einzelnen Konzeptionen würde den gebotenen Rahmen sprengen.

5.6.5 Therapeutische Versorgung

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die unter Problemlage genannten Anmerkungen zur therapeutischen Versorgung.

Die Versorgung der einzelnen Kitas mit therapeutischen Fachkräften ist unterschiedlich ausgeprägt und orientiert sich an den Bedarfen und Möglichkeiten vor Ort.

Eine Kita bietet Plätze für Sprachbehinderte und mehrfach behinderte Kinder an. In dieser Kita gibt es logopädische und krankengymnastische Fachkräfte.

In einer Regel – Kita arbeiten 2 Therapeuten aus dem Bereich Ergotherapie und Heilpädagogik/Krankengymnastik auf der Basis ärztlicher Verordnungen. Diese erfolgreiche Zusammenarbeit ist aufgrund der o.g. Probleme massiv gefährdet.

Denkbar wären Angebote der Sprachheilschule mit mindestens vier Stunden wöchentlich pro Einrichtung.

5.6.6 Angebote für Kinder und Familien im Stadtteil

- In allen Kitas steht das Außengelände nach Betriebsschluss den Bewohnern des Stadtteils zur Verfügung
- In 2 Kitas gibt es Sprachkurse für Mütter; sollten auch an allen Vorschulen angeboten werden.
- Kitas veranstalten Elternabende zu Erziehungsfragen, die allen Familien im Stadtteil offen stehen.
- Familien im Stadtteil sind zu Sommerfesten und Projektabschlussfeiern eingeladen
- Im Rahmen des Schnittstellenprojektes bietet eine Kita ein angeleitetes Fußballtraining von 18.00-22.00 Uhr sowie ein cheer-leading Projekt an.
- Eine Kita bietet Ausstellungen mit Arbeiten aus ihren Kunstprojekten für den Stadtteil an.
- Sehr beliebte Treffpunkte sind auch die Second-hand Börse und Spielzeugflohmärkte, die eine Kita regelmäßig anbietet.
- Elternschulen

5.6.7 Kooperation im Stadtteil

In Wilhelmsburg gibt es seit vielen Jahren eine gut funktionierende Vernetzung einzelner Kitas mit den sozialen Institutionen im Stadtteil. Dazu gehört eine gute Kooperation mit den Bürgerhaus, dass uns für Fortbildung Feste/Feiern, Kinder-Disco etc zur Verfügung steht. Mit folgenden Institutionen arbeiten wir darüber hinaus erfolgreich zusammen.

Elternschulen	Sprachkurse Elternarbeit gemeinsame Info-Abende/Vorträge offene Treffpunkte (in Vorbereitung)
Polizei/Feuerwehr	Regelmäßiger Besuch der BÜNABES Sicherung bei Laternenumzügen Unterstützung bei bereichsbezogenen Fragen Sicherheitsberatung Verkehrserziehung
Schulen	Gemeinsame Projekte mit einigen Kitas Austausch Vorschularbeit gemeinsame Malaktionen im Rahmen der Sicherheitskonferenz Harburg Nutzung von Turnhallen Austausch über Entwicklung von Kindern Partner im Schnittstellenprojekt
Erziehungsberatungsstellen	Fortbildung z.B. Trennungs- und Scheidungsberatung Eltern mit Erziehungsproblemen werden auf das Angebot der EB aufmerksam gemacht. Mitarbeiter der Erziehungsberatungsstelle führen Elternabende durch Einzelberatung für Teams
Kinderärzte	Austausch und Beratung Empfehlung für Kinder und Mutter-Kind-Kuren Auslegen von Info-Material im Wartezimmer
Kirchen	Überlassung von Räumlichkeiten Diskussionspartner zu allgemeinen gesellschaftspolit. Fragen Beratung bei religiösen Fragestellungen in unserer multikulturellen Gesellschaft.
Zusammenarbeit mit regionalen Zeitungen (WIR)	Veröffentlichung von Artikeln
VERIKOM	Austausch in Stadtteilgremien Gemeinsame Veranstaltungen
Haus der Jugend	Zusammenarbeit in Stadtteilgremien
Kinderbauernhof	Besuch des Hofes von Kindergruppen
Honigfabrik	
Freizeithaus Kirchdorf-Süd	Besuch von Veranstaltungen Austausch in Stadtteilgruppen
SAGA	Information + Beratung Zusammenarbeit in Stadtteilgruppen
Bauspielplätze	Nutzung von Räumen Gemeinsame Angebote
Stadtteilgruppen	Kooperative Zusammenarbeit mit AG Soziale Infrastruktur Kirchdorf-Süd Zukunftskonferenz Wilhelmsburg Mitarbeit in AG's des Beirates
Kooperation der Elternschulen	Erziehungsberatungsstelle, ASD, BI, Verikom, HdJ, Schulen, Kitas, Ärzte und RechtsanwältInnen, Kirchengemeinden, TCW. Elternschulen arbeiten mit im Inkreis, Arbeitskreis sexueller Missbrauch, Beirat und Zuko und Schnittstellenprojekt.

5.7 Ausblick

Welche Projekte und Kooperationsvisionen können wir für die Zukunft entwickeln ?

Wie aus der vorangehenden Kooperationsübersicht zu erkennen ist, gibt es in Wilhelmsburger Kitas viele engagierte Erzieher und Kita-Leitungen, die ein großes Interesse an der Weiterentwicklung des Stadtteils haben. Sie setzen sich für Familien im Stadtteil über das übliche Maß hinaus ein. Dies bindet viele Kräfte und Ressourcen. Trotzdem sind diese Aktivitäten für die Kommunikationsprozesse in und um die Kita nicht mehr wegzudenken.

Dahinter steht auch die Einsicht, dass bei der Ballung der Probleme ein Einzelkämpfertum nicht mehr durchzuhalten ist. Diese erfolgreiche Vernetzungsarbeit sollte unbedingt fortgesetzt werden. Dafür werden jedoch zusätzliche Ressourcen benötigt. Für die Koordination laufender und weiterer Projekte müssen personelle Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Die Zusammenarbeit mit Familien über die Kita-Betreuung hinaus muss weiter gefördert und ausgebaut werden. Zur Stärkung der Ortsidentität der Stadtteilbewohner müssen niedrigschwellige Beteiligungsprozesse (langfristig) initiiert und finanziert werden.

Perspektivisch sehen wir einen Schwerpunkt der Kooperation in der Verstärkung der Zusammenarbeit mit den Eltern-, Grund- und Sonderschulen.

Das bereits angelaufene Schnittstellenprojekt „Mittelpunkt Wilhelmsburg“ ist ein gutes Beispiel für effektive Kooperation. Eine feste Installation ist dringend notwendig.

6. Untergruppe „Erwachsenenbildung“

6.1 Problemlage

Wilhelmsburg ist als Stadtteil geprägt von einem hohen Anteil an Bewohnern in schwierigen sozialen und materiellen Verhältnissen, mit niedrigen Schul- und Bildungsabschlüssen, sowie einer hohen Arbeitslosenquote geprägt. Viele erwachsene BewohnerInnen sind bildungsungleich. Weiterhin leben in Wilhelmsburg viele MigrantInnen (30%). In dieser Bevölkerungsgruppe sind Arbeitslosigkeit und niedrige bzw. fehlende Bildungsabschlüsse deutlich höher als bei den Wilhelmsburgern deutscher Herkunft. Aufgrund von steter Migrationsbewegung (durch Heirat, Asylantrag oder illegaler Einreise) sowie geringer Schulbildung gibt es nach wie vor einen beträchtlichen Bedarf an Deutschkursen, insbesondere auch für Frauen. Der Vielfalt an Nationen (Türkei, Afghanistan, afrikanische Länder, ehemaliges Jugoslawien, Russlanddeutsche etc.) stehen Angebote in fast ausschließlich deutscher oder türkischer Sprache gegenüber (Ausnahmen sind Sozial- und psychologische Beratungsangebote).

Resultierend daraus entsteht ein hohes Maß an Verunsicherung im Alltag, sei es bei der Bewältigung des Alltags, bei der Erziehung der Kinder, durch den Schulbesuch der Kinder, der Fremdheit in einem anderen Land.

Es besteht daher ein hoher Bedarf an niedrigschwelligen und kostengünstigen Angeboten der Erwachsenenbildung vor Ort, die diese Fragestellungen aufgreifen und Möglichkeiten des Austausches, der Information und Weiterbildung anbieten.

Daneben gibt es jedoch auch einen nicht zu übersehenden Anteil von bildungsgewohnten und -suchenden Menschen in diesem Stadtteil. Auch hier besteht ein hoher Bedarf an Informations- und Bildungsangeboten, Austausch, Kulturangeboten und Begegnungsmöglichkeiten. Sind diese Bewohner in der Regel flexibler (sie besuchen durchaus auch Angebote in anderen Stadtteilen Hamburgs), stärkt die Vorhaltung eines entsprechenden Angebotes die positive Identifikation mit dem Stadtteil Wilhelmsburg,

Diesen Bedarfen gegenüber stehen folgende Erwachsenenbildungseinrichtungen:

- **VHS**

die Volkshochschule ist leider nur noch mit einigen wenigen Angeboten in Wilhelmsburg vertreten, es gibt keine Geschäftsstelle mehr, sie ist der Haushaltskonsolidierung zum Opfer gefallen

- **WILMA**

eine Bildungseinrichtung der VHS für ältere BewohnerInnen des Stadtteils.

- Elternschulen:

es gibt zwei Elternschulen in Wilhelmsburg.

Ihr Erwachsenenbildungsangebot ist niedrigschwellig und vorwiegend auf das Zusammenleben mit Kindern und dem Thema Elternsein in den Bereichen Gesundheit, Partnerschaft, Erziehung, Freizeit und Kommunikation bezogen.

- **Bürgerinitiative ausl. Arbeitnehmer e.V. und Verikom:**

Hier werden Sprachkurse, Nähkurse, Gesprächsgruppen, Infoveranstaltungen zu verschiedensten Themen, Kurse im Bereich Berufsorientierung/ berufliche Weiterbildung sowie im Freizeitbereich angeboten.

- **Neu Starten**

Ein Angebot der Stiftung berufliche Bildung zur Orientierung und Vorbereitung für einen Neuanfang im Beruf

Weitere Kultur- und Freizeitangebote können im Bürgerhaus, in der HOFA, dem Freizeithaus und für jungerwachsene Frauen und Männer in den Häusern der Jugend wahrgenommen werden.

In einigen Bereichen findet eine intensive Kooperation statt, aus Mangel an Ressourcen ist diese jedoch nicht ausreichend und umfassend.

6.2 Ziele

Erwachsenenbildung im Stadtteil hat zum einem das Ziel Menschen in Ihrem Bedürfnis nach Weiterbildung gerecht zu werden, zum anderen hat sie auch den Auftrag Menschen in ihr Gemeinwesen einzubinden, ihnen Möglichkeiten und Wege an Mitwirkungsmöglichkeiten aufzuzeigen, sie in Ihrer Selbstverantwortung und ihren Aufgabenerfüllung (z. B. Erziehungsverantwortung) zu stärken .

Hierfür muss ein gutes, weitgefächertes Bildungsangebot aufgebaut werden, dass den Bedürfnissen der Menschen nach Bildung, Information, Beratung und Kultur entspricht. Eine Kooperation und Abstimmung muss dabei unter den BildungsanbieterInnen und weiteren Einrichtung intensiviert werden (findet in Ansätzen und mit einigen Einrichtungen bereits statt). Wir denken hier unter anderem auch an Kita`s und Schulen. Denkbar wären hier Elternräteschulung- Infoveranstaltungen zum Thema Mitarbeit/-bestimmung in Schulen, Elternangebote wie Deutschkurse, Deutsch - Intensivkurse mit Berufsorientierung, Infoveranstaltungen zu pädagogischen Themen auch in anderen Sprachen in den Kitas , Bewerbungstraining für Frauen beim Wiedereinstieg in den Beruf nach der Kinderpause, PC-Kurse (hier auch spezielle für Migrantinnen), kulturelle Betätigung, Kurse im Bereich Gesundheit, Umwelt und politischer Bildung, spezielle Angebote für Männer, die Teilnahme an Erwachsenenbildungsangeboten muss finanziell für alle BewohnerInnen möglich sein. Flexibel Reaktion auf Bedarfe der Bewohner.

6.3 Maßnahmen und Ressourcen

Die oben aufgezeigten Ziele sind nur mit guten personellen Ressourcen umsetzbar. D.h., Einrichtungen der Erwachsenenbildung müssen abgesichert und ausgebaut werden. Konkret bedeutet dies eine personelle Absicherung von WILMA, Schaffung des Stadtteilbüros der VHS mit fester Personalausstattung, eine weitere feste Stelle in den Elternschulen, Aufstockung der Honorarkontingente in den Einrichtungen, auf jeden Fall aber keine weiteren Streichungen bei den Honoraren.

Eine Übernahme der Kursgebühren bei Sozialhilfeempfänger durch das Sozialamt erscheint uns, so weit diese nicht befreit sind, sehr wichtig. Nur so ist eine Teilnahme an Bildungsangeboten für sie möglich.

Zur Koordinierung und Durchführung von Kooperationsprojekten im Bereich von Elternbildungsangeboten für MigrantInnen verschiedener Herkunft müssen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Weitere Treffpunkte für Familien in Wilhelmsburg sollten eingerichtet, bzw. angelaufene Modellprojekte (z.B. Angebote des Schnittstellenprojektes in der Wilhelmsburger Mitte) als Regelangebot abgesichert werden.

Ein umfassendes Bildungsangebot im Stadtteil ist präventiv und dient letztendlich auch der Verhinderung von weiteren Kostenexplosionen in anderen Bereichen (Soziales und Sicherheit).

7. Untergruppe „Schullandschaft in Wilhelmsburg“

7.1 Problemlage

Wilhelmsburg hat in den letzten Jahren eine Abwanderung von Mittelschichtsfamilien erfahren und will diesem Trend jedoch entgegenwirken. Es hat sich gezeigt, dass für die Wohnortentscheidung der Eltern das schulische Angebot eine wichtige Rolle spielt. Es fehlt für die Region Wilhelmsburg/Veddel ein Schulführer als Orientierungshilfe, in dem sich Eltern, Schüler, Lehrer und Interessenten der Schulen auf der Elbinsel über das vielfältige Angebot an den Wilhelmsburger Schulen informieren können.

Ein Schulführer analog zur Info-Broschüre der KITA's bzw. zum Übersichtsplan Kirchdorf-Süd dient der Außenwirkung und kann eine gute Werbemaßnahme für den Lebensraum Wilhelmsburg darstellen.

7.2 Ziele

Ziel unserer Überlegungen ist das Erstellen eines Flyers in Form einer Broschüre oder eines Übersichtsplanes. Durch das deutliche Hervorheben der Schwerpunkte der einzelnen Schulen sollen die bunte Vielfalt und die Einzigartigkeit des schulischen Angebots im Sekundarstufenbereich bewusst gemacht werden.

Wir versprechen uns durch einen solchen Flyer eine bessere Informationslage von Lehrern und Eltern, wodurch eine qualifiziertere Schullaufbahnberatung und Bildungsplanung ermöglicht wird. Das positive Betonen des pädagogischen Engagements an den einzelnen Schulen kann einen Beitrag leisten zur Stärkung des Wilhelmsburger Selbstbewusstseins. Unser Flyer soll weiterhin einen Beitrag leisten zur Wertschätzung der Sprach- und Kulturvielfalt der Wilhelmsburger Schüler und kann somit ein Medium zur multikulturellen Bildung auch deutscher Schüler werden. Durch einen detaillierten Übersichtsplan über die Wilhelmsburger Schullandschaft kann eine Vernetzung der Schulen erleichtert und gefördert werden.

7.3 Maßnahmen

Der Flyer soll durch ein professionelles Unternehmen (Werbeagentur) erstellt und an den verschiedenen Multiplikatorenstellen (u.a. Ortsamt, Schulen, bestimmte Freizeiteinrichtungen, SIZ) in und außerhalb Wilhelmsburgs verteilt werden. Er muss mehrsprachig verfasst sein. Die Umsetzung erfolgt federführend entweder durch die BBS oder die Behörde für Bau und Verkehr oder den Beirat des Ortsamtes Wilhelmsburg. Das MIT-Büro könnte für die Durchführung beauftragt werden.

7.4 Ressourcen

Die zentrale Datensammlung der benötigten Informationen erfolgt durch die BBS. Sollten zur Erstellung des Flyers keine öffentlichen Gelder zur Verfügung stehen, müssten Spender gefunden werden, die die Herstellungskosten abdecken. Die Verteilung der Broschüre soll kostenfrei erfolgen.

7.5 Anhang

Schulen in Wilhelmsburg

REBUS Wilhelmsburg Tel.: 0173-2082505, Fax: 307 88 17 LZ: H15039	Schulhausmeister Herr Genner, Handy-Nr.: 0172-40580
--	--

Nr.	Schule	Telefon	Fax	Schulleitung	LZ
1.	GHSch Buddestraße 25 Zweigst. Rahmwerder Str. (nur Mittw.)	7546650 75465 97	548632	Frau Schmitz Frau Klein stv.	H/5742
2.	GHR-Schule Fährstraße	7566450 756645-21 Priv. 756645-13 Lehrerzi.	756645-22	Frau Klatt	H/5744
3.	Fritz-Köhne-Schule	781840	Rothenburgsort 7892718	Herr Wulf	369/5134
4.	IR-Grundschule Karl-Arnold-Ring 13	33399460	333994622	Frau Rothe	H/5773
5.	Grundschule Rothenhäuser Damm	751698	3078816	Frau Kaiser	H/5761
6.	GHR-Schule Slomanstieg 1-3 mit IR-Grundschule	78078510	78078522	Frau Reich Herr Larsch	369/5144
7.	GHR-Schule Stübenhofer Weg	7506020 Uta: 750 602 14	75060222	Frau Atrott	H/5763
8.	Privatschule: GHR-Schule Bonifatiusstraße 2	758113	3079149	Herr Porten	H/32A
Sonderschulen					
9.	Ganztags-Förderschule Karl-Arnold-Ring 11	7546551	7548520	Herr Gerdt	H/5770
10.	Geistigbehindertenschule Marckmannstraße Schule für GB	7897050	78970532	Herr Kruse	369/5121
11.	Sprachheilschule Wilhelmsburg Kurdamm 8	75667120	756671222	Herr Maack	H/5765
12.	Halbtagsförderschule Willi-Kraft-Schule Zeidlerstraße 50	7534061/62	3078817	Frau Mattil-Wittgens	H/5764
Gesamtschulen					
13.	GS KL 5-10 Kirchdorf Neuenfelder Str. 106 Abt. Grundschule Prassekstr. 5	750180 75018248	7548631	Herr Lobischer Herr Dohse (GrS)	H/5075
14.	Gesamtschule Wilhelmsburg Perlstieg Grundschulabt. Kl 5-7 Rotenhäuser Str. 67 Kl. 8-10	428825223 4288250	428825143 426625143	Frau v. Wolfrath Frau Rinke-Pietsch (GrS)	H/5095
Gymnasium					
15.	Gymnasium Kirchdorf/Wilhelmsburg Krieterstr. 5	7544343	7548620	Frau Buscher	H/5807
Sonstige					
	Honigfabrik	7522449	3078305	Frau Meyer	

Fragenkatalog für die Schulen in Wilhelmsburg

- Name und Adresse der Schule
- Allgemein übliche Abkürzung des Schulnamens (z.B. KiWi)
- Verkehrsanbindung
- Telefon
- Fax
- e-mail
- Homepage
- Schulart
- Schulleiter/-in
- Sekretariat
- Schülerzahl
- Grundschule
- Sekundarschule
- Fremdsprachen
- Besondere Angebote, Schwerpunkte und Bemerkungen (schuleigener Text)
- Logo
- Schulfoto

AG 7 FREIZEIT UND KULTUR

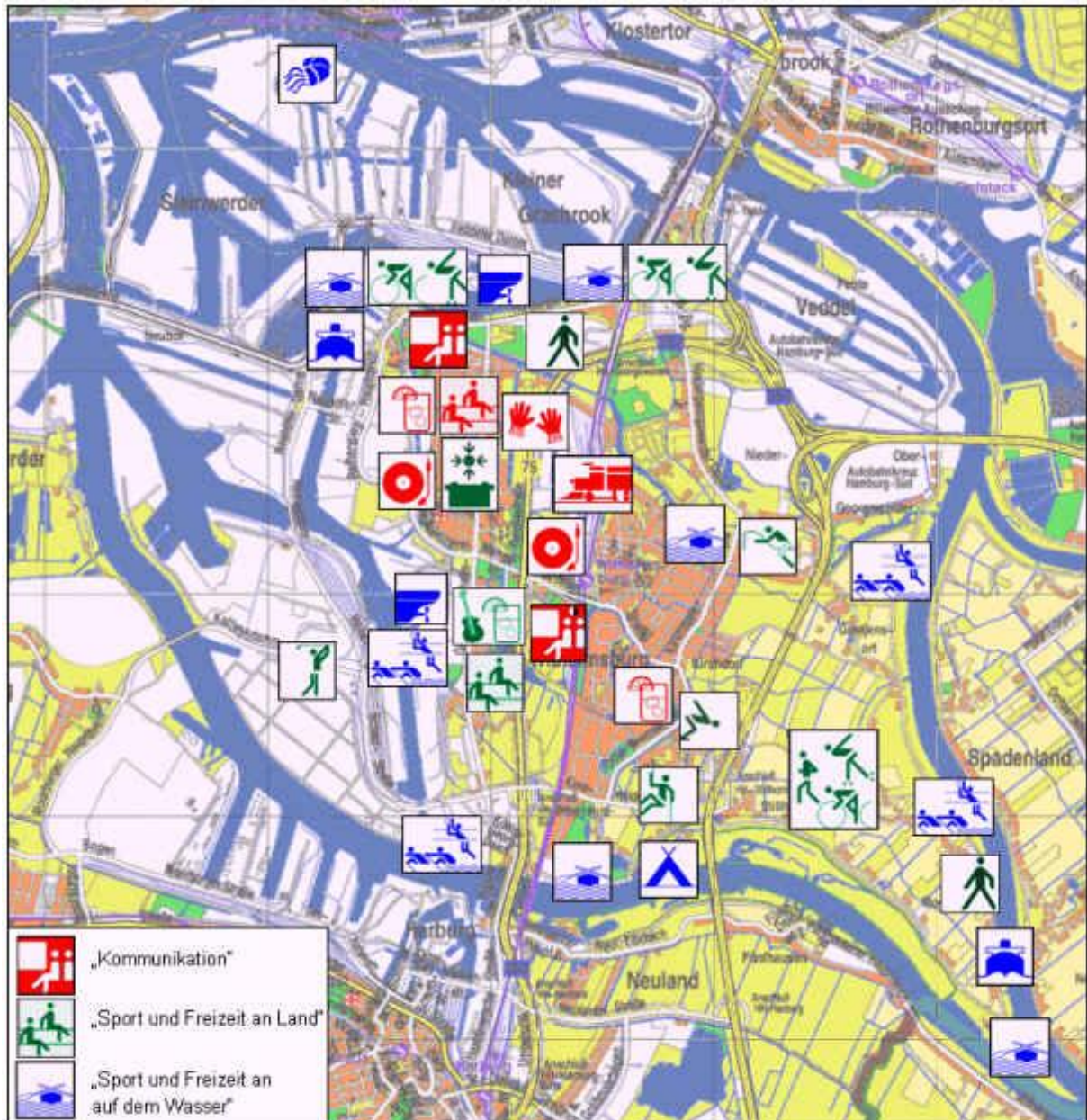
SprecherInnen

Claudia Roszak, 040-75 66 9885, 040-75 66 9886, Claudia-Roszak@Hamburg.de

Peter Schattenfroh, 040-8997683, wasserski-hamburg@gmx.de

1. Vorwort	172
1.1 Einleitung und sozialpolitische Betrachtung	172
1.2 Sozialräumliche Betrachtung	173
1.3 Auflistung der Ideen und Konzepte	174
1.4 Erläuterungen	175
2. Konzepte und Kurzbeschreibungen	176
2.1 Bereich Kommunikation	176
2.1.1 Ein Kino für Wilhelmsburg - „Neues Cinema Paradiso“	176
2.1.2 Disco, Bars, Cafes in Wilhelmsburg	177
2.1.3 Probenbühne bzw. Atelier für Kunst und Musik	179
2.1.4 Kunstateliers in Wilhelmsburg	180
2.2 Bereich Freizeit und Kultur an Land	182
2.2.1 Ausbau und Verbesserung des Fahrradwegenetzes	182
2.2.2 Fahrrad- und Inline-Skates Verleih	184
2.2.3 Open-Air Park-Events	184
2.2.4 Projekt „Kultur am Bunker Neuhöfer Straße“	186
2.2.5 Ein Kletterpark für Wilhelmsburg	187
2.2.6 Das Hochhaus als Ort für Freizeit und Kultur	188
2.2.7 Cross-Golf auf Industriebrachen	189
2.2.8 Ein Golfplatz für Wilhelmsburg	189
2.2.9 Hamam - ein türkisches Dampfbad für Wilhelmsburg	190
2.2.10 Waldsauna / Schwitzhütte	191
2.2.11 Event „Dampfbahnfahrt rund um die Insel“	192
2.2.12 Gewerbe- und Transportmuseum	193
2.2.13 Kultur- und Freizeitführer Elbinsel	194
2.3 Bereich Freizeit und Kultur am und auf dem Wasser	195
2.3.1 Fahren für Wilhelmsburg - von den Landungsbrücken in den Reiherstieg und von Moorwerder nach Ochsenwerder	195
2.3.2 Badestrand Finkenriek und Freizeitmöglichkeiten am Wasser	196
2.3.3 Bootsverleih	198
2.3.4 Naturschutzgebiet „Auenlandschaft Norderelbe“	198

Freizeitinsel Wilhelmsburg



1. Vorwort

1.1 Einleitung und sozialpolitische Betrachtung

Die Arbeitsgruppe Freizeit und Kultur hat sich in den vergangenen 6 Monaten intensiv mit den Qualitäten der Elbinsel Wilhelmsburg bezüglich **Freizeit und Kultur** befasst.

Um einen Überblick zu erhalten, wurden zunächst die bestehenden Angebote und Einrichtungen erfasst. Dieses Material diente lediglich als Arbeitsgrundlage für die Gruppe und ist deshalb nicht Teil des Abschlußberichts. Es ist aber sinnvoll, zu einem späteren Zeitpunkt aus der Materialsammlung einen mehrsprachigen Freizeit-Katalog und eine CD-ROM zu erstellen, um alle bestehenden Angebote Wilhelmsburgs und unsere Visionen von der Entwicklung der Elbinsel auch denjenigen Bürgerinnen und Bürgern Wilhelmsburgs zu erschließen, die noch nicht in der Zukunftskonferenz mitarbeiten konnten. Die Bestandsliste ist dann von den Herausgebern auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu überprüfen.

Während dieser Bestandsaufnahme wurde deutlich, dass es eine Vielzahl von Freizeitangeboten in Wilhelmsburg gibt. Man könnte also meinen, dass der Stadtteil mit diesen Einrichtungen gut ausgestattet sei und Verbesserungen nicht notwendig wären. Die anwesenden Wilhelmsburger Bürger und die Mitarbeiter der Freizeiteinrichtungen teilen diese Einschätzung ausdrücklich nicht.

Insbesondere von Mitarbeitern der Häuser der Jugend erhielten wir die Information, dass Jugendliche das Freizeitangebot oft als einseitig, ungenügend und teilweise „am Bedarf vorbei geplant“ empfinden.

Wir sind uns im Klaren darüber, dass auch wir mit unseren Vorschlägen nicht allen Belangender Kinder und Jugendlichen in Wilhelmsburg gerecht werden konnten. Die Zukunftskonferenz hat es nicht geschafft, die Beteiligung dieser Altersgruppe zu organisieren.

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.

Die AG 7 faßte den folgenden Beschluss zur Zusammenarbeit mit den Freizeiteinrichtungen:

Die AG 7 würdigt die aktive, gestaltende Arbeit der existierenden Einrichtungen.

Die Arbeitsgruppe sieht eine Chance, mit Unterstützung dieser Erfahrungen und der kreativen Kraft der Bürgerinnen und Bürger, den kulturellen Wert der Elbinsel sowie den Anreiz für Freizeitmöglichkeiten, die die Insel bietet, zu nutzen, zu ergänzen und so zu erweitern, dass die sozialen und kulturellen Lebensbedingungen der Bürgerinnen und Bürger deutlich verbessert werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, muß für den Bereich Wilhelmsburg ein Netzwerk geschaffen werden, das alle Initiativen, Ämter, Unternehmen und Sponsoren umfaßt, damit unser Ziel, die Entwicklung Wilhelmsburgs zur Freizeit und Erholungsinsel, durch Synergie-Effekte beschleunigt wird.

Wir haben die bestehenden Freizeitangebote in folgende Bereiche unterteilt:

- 1) Kommunikation
- 2) Freizeit und Kultur an Land
- 3) Freizeit und Kultur am und auf dem Wasser

Diese Aufteilung wurde für die Darstellung unserer eigenen Vorschläge übernommen.

Wir haben das Thema Freizeit und Kultur nicht nur unter sozialpolitischen, sondern auch unter sozialräumlichen Aspekten betrachtet.

1.2 Sozialräumliche Betrachtung

Wir befinden uns räumlich gesehen mitten in der Stadt Hamburg, aber in gedanklicher Hinsicht und im täglichen Leben haben die Wilhelmsburger Bürger den Eindruck, von den übrigen Hamburgern nicht oder nur negativ wahrgenommen zu werden. Auch trägt die Berichterstattung in den Medien nicht zur Beachtung des besonderen Potentials der Elbinsel bei. Zusätzlich schottet der ausgedehnte Freihafen zwischen dem Ufer der Norderelbe und dem Nordrand von Wilhelmsburg den Stadtteil noch zusätzlich vom vermeintlichen Stadtzentrum ab. Wir haben es uns deshalb zur Aufgabe gemacht, etwas gegen diese Isolation zu unternehmen.

Wilhelmsburg verfügt über beträchtliche Freizeit- und Erholungspotentiale, die bisher unbeachtet blieben. Bei konsequentem Ausbau dieser Potentiale, wird sich die Elbinsel zu einer grünen Oase inmitten der Stadt und Attraktion für alle Hamburger entwickeln. Unsere Vision ist also:

Wilhelmsburg, die grüne Freizeitinsel, im Herzen der Stadt

Wir fordern eine räumliche und gedankliche Annäherung des Stadtteils an das Nordufer der Elbe. Uns ist es wichtig, Verbindungen durch das Hafengebiet und über die Elbe zu schaffen, d.h. den Brückenschlag nach Hamburg zu realisieren. Diese Verbindungen können ganz unterschiedlicher Art sein: Fährverbindungen von und nach Wilhelmsburg bieten sich an und verbesserte Radwege, insbesondere auch zum alten Elbtunnel etc.

Der Güterumschlag orientiert sich von der Stadtmitte in Richtung Westen zur Elbmündung. Deshalb werden innerstädtische Flächen immer weniger genutzt. Der Anteil an Brachflächen ist bereits jetzt hoch. Es geht also auch darum, neue Nutzungen für attraktive Hafenflächen im Norden und Westen Wilhelmsburgs zu entwickeln. Es liegt nahe, den Spreehafen zwischen der Hafencity und Wilhelmsburg als Bindeglied zu entwickeln. Dieses Gebiet befindet sich zur Zeit noch im Freihafenbereich und ist momentan akut von der Zuschüttung zwecks Bau der Hafenquerspange bedroht. Für den Hafenbetrieb ist der Spreehafen nicht mehr zu nutzen weil das Wasser zu seicht ist, um tiefgehende Schiffe aufzunehmen. Die Wasserfläche ist damit ideal für eine Freizeitnutzung und als Liegeplatz für Wohnboote geeignet.

Als ersten Schritt in Richtung auf eine Nutzungsänderung muß der Zollzaun weitere Durchgänge erhalten, die die Bürger ohne Kontrolle passieren können. Später kann dann der gesamte Zaun entfernt werden, da der Spreehafen nur noch marginal für hafentypische Aktivitäten genutzt wird.

1.3 Auflistung der Ideen und Konzepte

Unter dem Oberbegriff „**Kommunikation**“ haben wir alle Ideen gesammelt, die etwas mit Begegnung und kulturellem Austausch zu tun haben:

1. Kino / Freiluftkino, „Neues Cinema Paradiso“
2. Disco / Bars / Cafes
3. Probenbühne bzw. Atelier für Theater und Musik
4. Kunstateliers
5. Bibliothek / Infothek

Der Oberbegriff „**Freizeit und Kultur an Land**“ umfasst diverse Trendsportarten, den Bereich Wellness sowie Events:

1. Ausbau und Verbesserung des Radwegenetzes (auch Skate- und Joggingrouten)
2. Fahrrad- und Inline-Skates Verleih
3. Open Air Park Events
4. Kultur am Bunker
5. Kletterpark
6. Das Hochhaus als Ort für Freizeit und Kultur
7. Cross-Golf auf Industriebrachen
8. Golfplatz
9. Hamam / Türkisches Dampfbad
10. Waldsauna / Schwitzhütte
11. Event „Dampfbahnfahrt rund um die Insel“
12. Gewerbe- und Transportmuseum
13. Kultur- und Freizeitführer Elbinsel

Der Oberbegriff „**Freizeit und Kultur am und auf dem Wasser**“ gilt für alle Freizeitaktivitäten, die mit dem Wasser zu tun haben:

1. Fährverbindungen Landungsbrücken - Reiherstieg
2. sowie Moorwerder - Ochsenwerder
3. Badestrand Finkenriek
4. Bootsverleih
5. Vorschlag der „Gesellschaft für ökologische Planung“ (GÖP) für ein elbübergreifendes Naturschutzgebiet Kaltehofe - Billwerder Insel / Spadenländer Spitze - Spadenländer Busch / Kreetsand

Sonstige Ideen ohne weitere Beschreibung:

1. Hausboothafen
2. Hafenmuseum
3. Schlittschuhbahn
4. Indoor-Ski-Anlage
5. Seefisch-Aquarium
6. Islamisches Museum
7. Wasserspielplatz

Die entsprechenden **Konzepte** und **Kurzbeschreibungen** finden Sie als Anlage zu diesem Bericht. Aus Zeitgründen konnten leider nicht alle Vorschläge mit der gleichen Intensität bearbeitet werden. Wir haben uns daher auf die Projekte beschränkt, die uns am wirkungsvollsten erscheinen und die noch nicht ausführlich in der Öffentlichkeit diskutiert werden, wie dies z.B. beim Vorschlag „Hausboothafen“ bereits der Fall ist.

Die als Kurzbeschreibung vorliegenden Vorschläge können als Ergänzung und Anregung betrachtet werden.

1.4 Erläuterungen

Unter den bereits erwähnten Themen „Kommunikation“, „Freizeit / Kultur an Land“ und „Freizeit / Kultur am und auf dem Wasser“ haben wir verschiedene Ideen entwickelt, die den Freizeitwert der Elbinsel Wilhelmsburg stärken und somit auch erste Schritte aus der räumlichen und sozialen Isolation darstellen können - immer unter dem Vorsatz, nicht nur Freizeitmöglichkeiten für Wilhelmsburger zu schaffen, sondern auch Anreize für andere Hamburger Bürger und Bewohner aus dem Umland zu bieten, unsere Insel zu besuchen und diese genussvoll zu erleben.

- Wir hoffen, hiermit „unserer Freizeitinsel der Zukunft“ ein Stück näher zu kommen.
- Die Umsetzung der Projekte kann teilweise kurzfristig erfolgen.
- Einige Ideen werden mehr Zeit zur Umsetzung benötigen, da Sponsoren gesucht, Geldmittel akquiriert und Genehmigungen etc. eingeholt werden müssen.
- Die Teilnehmer der AG Freizeit und Kultur sehen Wilhelmsburg langfristig als gemischt genutzten Stadtteil mit besonderem Gewicht auf Freizeit, Kultur und Erholung. Wir glauben, dass unsere Ideen - bei entsprechender Umsetzung - geeignet sind, den Wohnstandort Wilhelmsburg zu stärken.

In diesem Sinne erwarten wir von dem Senat der Freien und Hansestadt Hamburg sowie deren Bürgerschaft ein eindeutiges Bekenntnis zum Wohnstandort Wilhelmsburg.

Die Bewerbung zur Ausrichtung der IGA 2013 werten wir in diesem Zusammenhang grundsätzlich als einen Schritt in die richtige Richtung.

Anmerkung: Eine Beschäftigung mit dem IGA Konzept erfolgte nur am Rande zur Klärung von Überschneidungen mit unserer Arbeit.



2. Konzepte und Kurzbeschreibungen

2.1 Bereich Kommunikation

2.1.1 Ein Kino für Wilhelmsburg - „Neues Cinema Paradiso“

Problemlage:

- Ein Stadtteil wie Wilhelmsburg, mit fast 50.000 Bewohnerinnen, hat kein eigenes Kino.
- Ein großes Angebot in Hamburg oder Harburg ist vorhanden, aber gemessen an den Möglichkeiten der BewohnerInnen (Einkommensschwäche / durch die Insellage längere Anfahrten in beide Richtungen, die auch Geld kosten), schlecht nutzbar.
- Es gibt Grundsätzlich sehr wenig "kulturelles Leben" (kommunikative Treffpunkte) auf der Insel.

Ziel und Zielkonflikte:

- Nach Überprüfung der Akzeptanz und des Bedarfs, sollte ein Kino für den Raum Wilhelmsburg / Veddel / Moorwerder entstehen, das den Besonderheiten des Publikums Rechnung trägt (Alter, Kultur, soziale Struktur, Sprache etc.). Dazu müsste die Bevölkerungsstruktur anhand von Statistiken ausgewertet werden.
- Potenzielle Interessenten (kommerzielle Betreiber) auf die Möglichkeiten aufmerksam machen: Die Betreiber der Kinoprojekte „3001“ und „B-Movie“ hatten vor einiger Zeit Interesse am alten Rialto- Kino gezeigt - warum nicht an einem neuen Projekt?!
- Finanzierung / Wirtschaftlichkeit - Kann so ein Kino wirtschaftlich (kommerziell) betrieben werden? Interessenten gab es! Oder ist es auf einem anderen Weg realisierbar (Vereinsgründung, städtische Kulturförderung, Social-Sponsoring?)
- Ein solches Kino kann und braucht nicht mit dem Cinemaxx- oder z.B. Zeise-Kino mithalten, wenn das Programm und das Angebot insgesamt "stimmig" ist. Es sollte nicht nur Kino, sondern einen gesellschaftlichen Treffpunkt für Alle bieten. Das Kino muss einen besonderen Charakter haben, da die Bedürfnisse in Wilhelmsburg andere sind (siehe Risiken / Chancen: Gastronomie, Kommunikation, Geselligkeit, Treffpunkt für Alle ...)

Maßnahmen:

Es ist sehr unwahrscheinlich, dass das geschlossene Rialto-Kino am Vogelhüttendeich wiederbelebt werden kann. Zuletzt hat ein Mitglied des Sanierungsbeirates diesbezüglich versucht, mit den Besitzern zu sprechen. Das Ergebnis war bisher negativ. Es wurde allerdings noch nicht geklärt, ob verwendbares Inventar vorhanden ist. Möglicherweise kann man Kinosessel oder evtl. Projektoren etc. verwenden?!

Primäres Ziel ist es, im Sommer 2002 ein Open-Air-Kino namens „Neues Cinema Paradiso“ stattfinden zu lassen. Zur Zeit versucht eine private Betreibergruppe, entsprechende Genehmigungen einzuholen. Das Kino soll an mehreren Orten stattfinden:

1. Stübenplatz
2. Veddel-Spielplatz, Hof Brückenstrasse / Uffelnsweg oder Wiese Brückenstrasse
3. Kirchdorf - Bertha-Kröger-Platz oder auf der Wiese an der Wittestrasse
4. Moorwerder - Wiesen vor der Bunthäuser Spitze

Daraus könnte im Anschluß (Herbst & Winter 2002), ein Kino weitergeführt werden, das vorerst „mobil“ funktioniert. D.h., es würde für einige Vorstellungen mit einem kleineren Equipment in Einrichtungen wie HDJ, Schulen, Bürgerhaus, Honigfabrik, Gemeindehaus St. Raphael, Freizeitzentrum Kirchdorf-Süd, Altentreffpunkte, Kindertagesstätten etc.) ziehen und den Bedarf direkt „bedienen“.

Mit diesen Maßnahmen würde man - als **sekundäres Ziel** - schon die Promotion für ein „richtiges Kino“ beginnen und es würde sichtbar, welche Bedürfnisse und wie viel Interesse an einem Kino bei den Menschen aus Wilhelmsburg und der Veddel sowie dem Umland vorhanden ist. Akzeptanz und Interesse können zusätzlich geweckt werden. Außerdem können und sollten auch Kinobetreiber bzw. Investoren angelockt werden.

Mögliche Standorte, die als feste Einrichtungen in Frage kämen, müssten noch geprüft werden - z.B.:

1. Fabrikhalle - Ende Jaffe-David-Kanal / Ecke Rothäuser Strasse
2. Gewerbehöfe Sanitastrasse
3. Alte Fabrikgebäude auf der Innenhofseite Vogelhüttendeich / Fährstrasse, ab Höhe Stübenplatz

Erwarteter Nutzen:

- Das Medium Film bietet sehr vielseitige Möglichkeiten zu einem interkulturellen Austausch und für MigrantInnen eine Förderung der Eigenidentität.
- Aufgrund des Mangels an kulturellen Angeboten wäre das Kino eine Art Kommunikationsstätte, die von unterschiedlichsten Menschen aus verschiedenen Kulturkreisen besucht werden könnte und dem Stadtteil einen Gewinn an Attraktivität bringen würde.

Ressourcen:

- Die bereits oben erwähnte Betreibergruppe plant seit geraumer Zeit das Open-Air-Kino für Wilhelmsburg im Sommer 02, sowie daran anschließend, im Herbst / Winter ein Mobiles Kino, das in jeweilige soziale Einrichtungen geht.
- Stichwort Sanierungsgebiet: Obwohl das Rialto-Kino für eine Nutzung nicht zur Verfügung steht, könnte man trotzdem prüfen, ob vielleicht andere Gebäude innerhalb des gleichen Gebiets in Frage kämen, um so Sanierungsmittel zu erhalten.
- Förderung durch öffentliche und private Mittel.
- Sozial- / Kultur-Sponsoring: Es werden große und mittelständische Unternehmen angesprochen, um mit deren Hilfe die entsprechenden Mittel zu bekommen.

Chancen / Risiken:

- Chancen: siehe Förderung/Kultur Sponsoring.
- Hauptrisiko ist die Frage der Wirtschaftlichkeit. Siehe oben Abschnitt Zielkonflikte, Finanzierung / Wirtschaftlichkeit.
- Eine Chance, dieses Risiko auszugleichen, liegt in der Möglichkeit, die Planung eines Kinos in Verbindung mit anderen Ideen (Mehrzwecknutzung - Kino, Theater, Gastronomie, Veranstaltungen, Kommunikation, Geselligkeit) für Wilhelmsburg zu bringen. Dazu müssten möglichst viele Gruppen in die Planung einbezogen werden. In diesem Sinne muss mehr als ein Kino entstehen.

2.1.2 Disco, Bars, Cafes in Wilhelmsburg

Problemlage:

- Ähnlich wie im Fall des vorgeschlagenen Kinoangebots, fehlt Wilhelmsburg und ganz Harburg eine Diskothek, besonders auch für das jüngere Publikum. Ein jüngst eröffnetes Angebot im Harburger Binnenhafen (Harburger Schloßstr.) ist laut Presse bereits wieder von der Stilllegung bedroht. Auch das Bar- und Cafe-Angebot ist mangelhaft.

Ziele:

- Ein attraktives gastronomisches Angebot und eine lebendige „Szene“ erhöht den Freizeitwert, schafft Lebensqualität und fördert die Identifikation mit dem Stadtteil.
- Attraktivierung Wilhelmsburgs für Schüler, Auszubildende, Studenten, Singles und Familien.
- Vermeidung von abendlichen Freizeitverkehren, die besonders für die Zielgruppe mit Risiken verbunden sind (z.B. Alkoholfahrten).

Zielkonflikte:

- Diskotheken und Bars treffen häufig auf Widerstände besonders bei angrenzender Wohnbevölkerung (in erster Linie aufgrund von Lärmemissionen durch an- und abfahrende Gäste).
- Fehlende Räume und Stellflächen.
- Unterschiedliche Erwartungen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen z.B. an eine Diskothek könnten einen Anbieter überfordern.

Maßnahmen:

- Auch hier ist zu prüfen, welche Raumressourcen für eine Diskothek bzw. sonstige gastronomische Angebote in attraktiver, möglichst konfliktarmer Lage zur Verfügung stehen.
- Dem gefährdeten Unternehmen in der Harburger Schloßstraße könnte ggf. bei der Rettung des Standortes geholfen oder ein alternativer Standort angeboten werden.
- Weitere potentielle Interessenten sind anzusprechen.
- Die Bildung / Unterstützung einer Disko-Betreibergesellschaft, bestehend aus Angehörigen verschiedener Volksgruppen könnte die Identifikation mit dem Angebot und die Akzeptanz erhöhen (z.B. wechselndes Musikprogramm und Sonderveranstaltungen).
- Bestandteil des IGA-Konzeptes ist ein „Erlebnis- und Sportpark“ entlang der Dratelnstraße. Ein Schnellrestaurant ist dort bereits vorhanden. Wohnbebauung fehlt. Hier erscheint die Ansiedlung einer Diskothek und anderer Erlebnisgastronomie sinnvoll.

Erwarteter Nutzen:

- Siehe bereits unter Zielen.

Ressourcen:

- Wilhelmsburg ist als zukünftiger, günstiger Wohnstandort bei Studenten im Gespräch. Eine wichtige Zielgruppe für interessante, gastronomische Angebote ist also bereits „auf dem Sprung“ in das Quartier.
- Auch für eine Diskothek könnte die bestehende Gewerbe- und Industriebebauung interessante räumliche Ressourcen bieten.

2.1.3 Probenbühne bzw. Atelier für Kunst und Musik

Problemlage:

Wilhelmsburg verfügt über einige Veranstaltungsräume, die für Theater- und Musik-Aufführungen geeignet sind. Vorhanden sind außerdem Laienspielgruppen und Theaterprojekte (wie z.B. bei WILMA oder im Bürgerhaus). Thomas Giese von der Honigfabrik sieht einen Bedarf für einen Probenraum (-bühne) für Musikbands. Es gibt jedoch keinen Ort, der ausschließlich für Theateraufführungen, Theaterprojektarbeit oder von Musikgruppen genutzt werden kann.

Ziel:

Die Einrichtung einer Probenbühne für Theater und Musik. Hier könnten sowohl professionelle Aufführungen stattfinden als auch Workshops für Laiengruppen / Tanzprojekte, Migrantentheater etc. - also alles, was im weitesten Sinne mit Theater zu tun hat. Wichtig erscheint außerdem, einen Ort zu schaffen, an dem Jugendliche an Theater und Kultur herangeführt werden. Sie hätten die Möglichkeit, selbst Theater zu spielen, Musik zu machen und so ihre eigenen Fähigkeiten zu entdecken und zu fördern. Eine solche "Talentschmiede" würde unseren Stadtteil sowohl bei den Bewohnern als auch im übrigen Hamburg positiv darstellen. Fernziel könnte eine staatlich anerkannte Schauspielschule sein.

Maßnahmen:

- *Interessenten* zur Betreibung / Nutzung einer solchen Bühne suchen (es scheint bereits Interesse im Umfeld der Honigfabrik zu geben). Kooperation mit den bestehenden Hamburger Bühnen prüfen.
- *Personelle Ausstattung* klären. Z.B.: Wer kümmert sich um die Jugendlichen (Schauspieler, Pädagogen?).
- *Raumsuche*. Leerstehende Fabriken / Gebäude im Industriegebiet (Jaffestraße, Rubbertstraße, Reiherstieg)
- *Kostenfrage* klären.
- *Unterstützung* durch die Behörden möglich (Kultur, Schule / Jugend, STEB)?
- *Kurzfristige Umsetzung* innerhalb eines Jahres wünschenswert.

Nutzen / Zusatznutzen:

Es gibt Verknüpfungen zu den AG's Zusammenleben und Schule (mit den div. Untergruppen wie Frühförderung etc.) und zu Arbeit und Wirtschaft. Eine Probenbühne, wie oben beschrieben, fördert das Zusammenleben und die Toleranz unter den verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Gleichzeitig wird den einzelnen Gruppen eine Möglichkeit sowohl zur Integration als auch zur Entdeckung der eigenen Kreativität und Identität gegeben. Entwurzelte Jugendliche und Erwachsene können sich nicht integrieren. Gleichzeitig bietet das Theaterspiel eine hervorragende Möglichkeit zur Verfestigung der deutschen Sprachkenntnisse. Außerdem könnten die Jugendlichen die Räumlichkeiten selbst renovieren und somit gleichzeitig handwerkliche Fähigkeiten erwerben.

Die Folge: niedrighschwellige Arbeitsplätze, Möglichkeit für Beschäftigungsprojekte (AG Arbeit und Wirtschaft)

Ressourcen:

- Fabrikhallen oder leerstehende Häuser nutzen (ehemalige Werften am Reiherstieg, die heruntergekommenen Häuser in der Buddestraße, Mamarasaal?)
- Die vorhandenen Theater- und Musikgruppen ansprechen, ob Interesse besteht, ein solches Projekt mit zu entwickeln.
- Grundsatzentscheidung: Der Senat nimmt die Ergebnisse der Zukunftskonferenz ernst und hilft engagiert bei der Umsetzung mit Kompetenzen und Geldmitteln!

2.1.4 Kunstateliers in Wilhelmsburg

Problemlage:

- Im Stadtteil Wilhelmsburg ist zu wenig kreativ-künstlerisches Potential wirksam.
- Im gesamten Stadtgebiet von Hamburg gibt es zu wenig bezahlbaren Raum für Ateliers, hier könnte Wilhelmsburg mit seinem Raumangebot helfen.

Ziele und Zielkonflikte:

- Das Leben und Arbeiten von Künstlern (und anderen Kulturschaffenden) im Stadtteil wird das kulturelle Klima beleben. Dabei müssen diese in die Stadtteilgestaltung einbezogen werden.
- Kunst kann gerade im Stadtteil Wilhelmsburg mit seiner unterschiedlichen Bevölkerung eine andere Ebene von „Multikultur“ schaffen:
- Mit künstlerischem Austausch zwischen verschiedenen Nationalitäten, gegenseitigen Begegnungen und Einflüssen.
- Zielkonflikte sind nicht erkennbar.

Maßnahmen:

- Zu überprüfen ist, welche Raumressourcen für eine Ateliernutzung zur Verfügung stehen.
- Es ist Kontakt aufzunehmen mit dem Verein „Ateliers für die Kunst e.V.“, der sich in ganz Hamburg die Vermittlung von Ateliers an Künstler zur Aufgabe gemacht hat.
- Die Finanzierbarkeit eines z.B. jährlich zu vergebenen Stipendiums für Künstler muss geprüft werden (z.B. über Sponsoren, Stiftungen). Ein solches Stipendium kann - je nach finanzieller Möglichkeit - die kostenlose Nutzung eines Ateliers und ggf. noch einen Zuschuss zur Lebenshaltung, Material etc. beinhalten. Als Gegenleistung könnte evtl. ein konkreter Beitrag zur Stadtteilgestaltung erwartet werden.

Erwarteter Nutzen:

- In die Stadtteilgestaltung fließt ein „künstlerischer Touch“ ein.
- Insbesondere vor Ort tätige Künstler können in die zur Vorbereitung der IGA anstehenden Gestaltungsfragen einbezogen werden.

Ressourcen:

- Wilhelmsburg bietet mit seiner Umbruchsituation den Charme, den Künstler in ihrem Umfeld lieben.
- Die vorhandene, z.T. bereits anders genutzte oder noch ungenutzte Gewerbe- / Industriebebauung dürfte interessante räumliche Ressourcen bieten.
- Es gibt im Bereich Jaffefabrik, Spreehafen, Veringkanal / Honigfabrik etc. bereits Ansätze zu einer solchen Entwicklung, an die angeknüpft werden kann.
- Die Komponente Wasser (Wohnen und Arbeiten am Wasser) dürfte für Künstler ebenfalls interessant sein.

Risiken:

Risiken werden derzeit nicht gesehen. Ein erweitertes Bibliothekenangebot für Wilhelmsburg

Problemlage:

Prozesse lokaler Stadtentwicklung können nur dann gezielt in Gang gesetzt werden wenn es gelingt, die lokalen Ressourcen der Quartiere zu mobilisieren. Ein wichtiges Element dieser Mobilisierungsstrategie ist die zielgruppenspezifische Vermittlung von Informationen. - z.B. in folgenden Bereichen:

- Wirtschaftsförderung - mit folgenden Schwerpunkten:
 - Existenzgründung für alle Bevölkerungsgruppen,
 - Steuerliche Informationen,
 - technologische Informationen,
 - staatliche Investitionsförderungen,
 - Ausbildungsförderung (Materialien, speziell für benachteiligte Jugendliche),

sowie

- Leseförderung für Kinder und Jugendliche,
- gleichberechtigter Zugang zur Informationsgesellschaft (Internet),
- erweiterte Nachfrage nach Sprachlehrmaterialien wird auch im Rahmen der neuen Zuwanderungsgesetzgebung entstehen.

Nötig ist eine grundsätzliche Aktivierung der Bürger durch das Angebot vielfältiger Informationen, die bürgerorientiert aufbereitet sein sollten. Neben gedrucktem Informationsmaterial können Zugänge zum Internet geschaffen werden. Dies betrifft insbesondere die Transparenz des politischen Geschehens. Denkbar ist außerdem, das Internet für interaktive Beteiligungsprozesse zu nutzen.

Ziel:

- Die benötigten Informationen mit möglichst geringem Aufwand zur Verfügung zu stellen (zeitlich und finanziell).
- Informationen „aus einer Hand“ und zugleich niedrigschwellig anbieten.

Zielkonflikt:

- Zuständigkeit verschiedener Behörden (Wirtschaftsbehörde, Kulturbehörde).
- Kooperationen der Fachbehörden ist dringend nötig.
- Dass ein Bedarf besteht, betrachten wir als unstrittige Tatsache.
- Als Problem zeigt sich jedoch, wer Träger zur Gewinnung und Vermittlung dieser Informationen sein soll. In Teilbereichen wird diese Arbeit bereits durch die Hamburger Öffentlichen Bücherhallen (HÖB) geleistet. Aber:
- Welcher Träger stellt die Datenbanken für das Internet zur Verfügung und übernimmt
- die Pflege?
- Ein Konzept zur Deckung dieses Informationsbedarfs gibt es bisher weder von der HÖB noch von den politischen Entscheidungsträgern.

Positive Beispiele für Leseförderung und Informationsprojekte sind in folgenden Einrichtungen zu finden:

- ight Jugendinformationszentrum,
- geplante Datenbank des Landesverbandes Soziokultur,
- Kommunales Callcenter von GATE,
- Projekte im Umfeld der Patriotischen Gesellschaft und des

- Bürgernetz Hamburg e.V.,

Diese Projekte könnte man miteinander virtuell vernetzen.

Maßnahmen:

- Bedarfsprofil entwickeln in Zusammenarbeit mit anderen AG's der ZUKO (Wirtschaft, Schule, Zusammenleben),
- Ein Träger hierfür ist personell und finanziell angemessen auszustatten,
- Finanzierung klären - Förderung durch Fachbehörden Unternehmen.

Erwarteter Nutzen:

- icht Verbesserung des Informationsflusses in der Bevölkerung,
- Förderung der individuellen Bildung und Beteiligung,
- Förderung der Integration,
- Stärkung der Wilhelmsburger Wirtschaft.

Ressourcen:

- Engagiertes Personal in den beiden Wilhelmsburger Bücherhallen.
- Informationsbedarfe ggf. hamburgweit decken (sowie dies stadtteilübergreifend möglich ist).
- Maßnahmen im informationstechnologischen Bereich werden von der EU gefördert, z.B. das Projekt 'Demos' an der TU Harburg (<http://www.demos.nexus.org>).

2.2 Bereich Freizeit und Kultur an Land

2.2.1 Ausbau und Verbesserung des Fahrradwegenetzes

Problemlage:

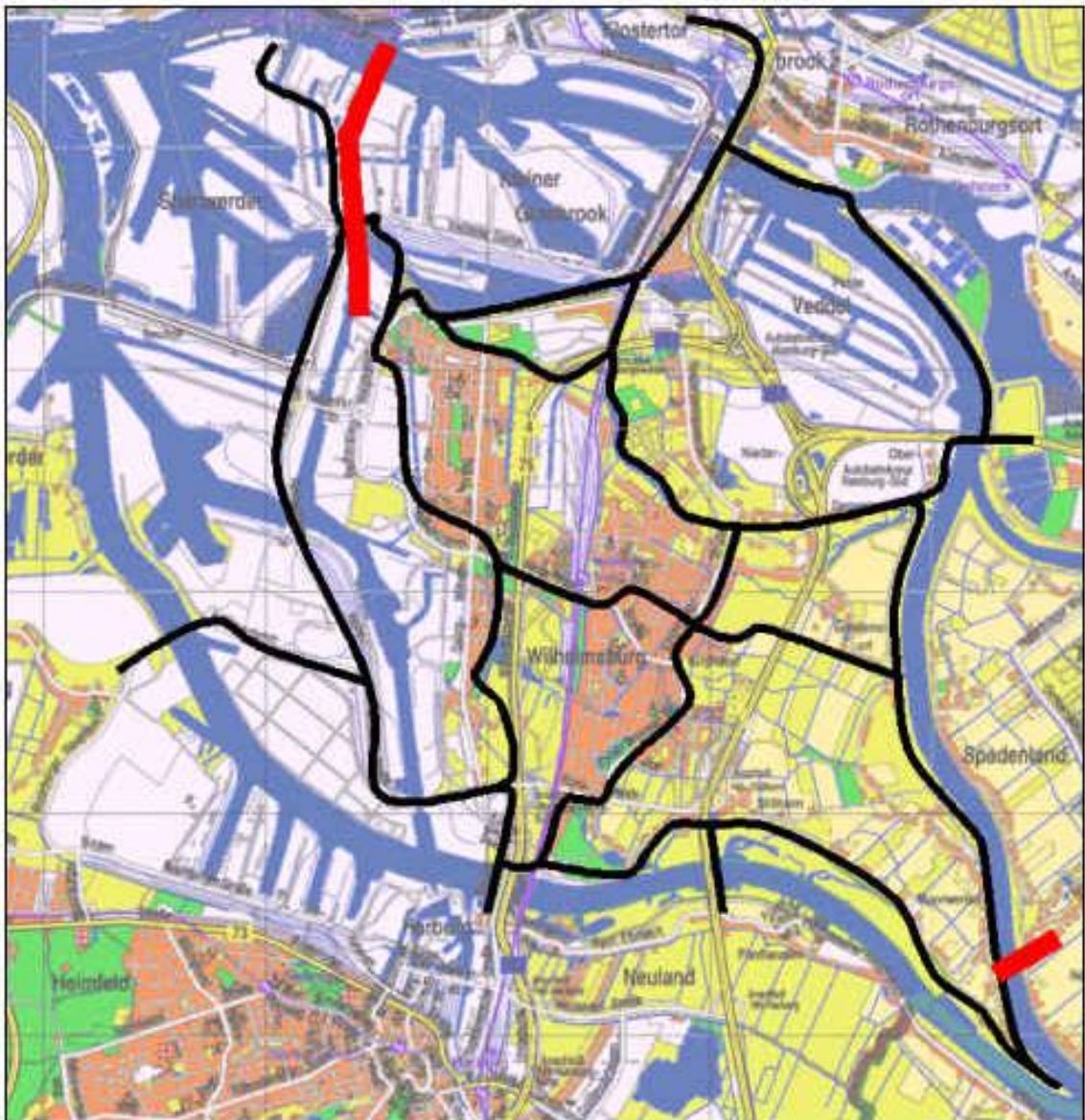
- Isolierte Insellage (für Fahrradfahrer schlecht erreichbar),
- Unzureichendes Radwegenetz (vor allem im Osten),
- Problematische Wegeführungen an großen Kreuzungen und Ausfallstraßen.

Ziele:

- Anbindung und Brückenschlag nach Norden, Osten, Süden und Westen,
- Verbindung von / zu Erholungsschwerpunkten- und Einrichtungen,
- Schaffung eines Radwegeringes (rund um Wilhelmsburg, bevorzugt auch auf den Deichen, um Landschaft und Insellage erlebbar zu machen),
- Gleichzeitig nutzbar als Skate- und Joggingrouten,
- Attraktivität für Gesamt-Hamburg und das Umland herstellen.

AG-Vorschlag Fahrradwege

(rot: Fährverbindungen)



Maßnahmen:

- Wegekonzept (Bezirksamt / Umweltbehörde / STEB).
- Beginn kurzfristig, Umbaumaßnahmen je nach Erfordernissen.
- Ausschilderung und Faltblatt.

Ressourcen:

- Bündnis mit Betreibern von Hafen-City, Channel Harburg, IGA, Kunst- und Kulturschaffenden sowie Behörden etc.
- Flächen vorhanden.

Chancen/Risiken:

- Autofreier Tag als herausragende Veranstaltung (Namensvorschlag: „Wilhelminale“).
- Kulturlandschaft im Osten, Industrielandschaft im Westen, und Gewässerlandschaft hautnah erleben.
- Fähren und Brücken schaffen.

- Zusammenhänge schaffen mit dem Velorouten-Netz: Vor Kurzem wurde die von einer früheren Projektgruppe vorgeschlagenen Veloroute 10 eröffnet. Sie führt von der Veddel über Georgswerder und Kirchdorf bis nach Harburg (siehe Karte Abb. 4 im Bericht der AG 2 Verkehr in diesem Band: Vorschlag: AG Verkehr der Lokalen Agenda 21 Harburg im Bericht der AG 2 Verkehr)

2.2.2 Fahrrad- und Inline-Skates Verleih

Nutzen:

- Aufwertung der Fahrradwege rund um die Insel, insbesondere auf den Deichen und entlang der Wasserwege.
- Versteckte, sehenswerte Ecken können mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur schwer erreicht werden. Diese Attraktionen lassen sich per Fahrrad besser erschließen.
- Ein Fahrradverleih - z.B. an der S-Bahn oder später auch am Fähranleger - ermöglicht es auch Nicht-Wilhelmsburgern, die Insel ohne großen Aufwand per Fahrrad zu erkunden.
- Der Moorwerder Elbdeich ist von Inlineskatern bereits entdeckt worden und es bildet sich dort schon quasi eine entsprechende Szene. Mit einem Verleih würde diese weiter belebt werden und es könnten sich dort Möglichkeiten für Veranstaltungen, wie z.B. den diesjährigen Skatermarathon etc. ergeben.

Probleme:

- Direkte Probleme sind nicht erkennbar.
- Die Realisierung des Projektes erfordert die Initiative eines privaten Investors.

Lösungskonzept - / Ansatz:

- Motivation für einen privaten Investor und/oder Sponsoren schaffen.
- Unbürokratische behördliche Genehmigung.
- Exklusive bzw. motivierende Vermarktungsrechte.
- Attraktiven Standort bereitstellen (z.B. am Bahnhof).
- Virtuelle Integration in das HVV-Netz bzw. in ein HVV-Freizeitpaket.
- Verbindung zwischen den Verkehrsmitteln. Beispiel: mit der Fähre von den Landungsbrücken zum Fährsteg, dort Fahrrad mieten, über die Insel radeln und am Bahnhof wieder abgeben.
- Kombination von Fahrrad- und Skaterverleih in einem Netzwerk (z.B. Tausch des Fahrrades im Le Meridien Hotel Stillhorn gegen Inline-Skates).

2.2.3 Open-Air Park-Events

Problemlage:

- Wenig Kultur- und Freizeitangebot, speziell für Kinder und Jugendliche.
- Wegzug insbesondere von mittelständischen Bewohnern aus den Quartieren Veddel / Wilhelmsburg / Kirchdorf.

Ziele:

- Veranstalten von "Open-Air-Park-Events",
- Abgestimmt auf die besonderen Möglichkeiten, die diese Insel bietet,
- über die Inselgrenzen hinaus wirksam.
- Mit außergewöhnlichen Veranstaltungen Aufmerksamkeit erregen.

Konflikte:

- Strukturschwacher Bezirk.
- Geringe finanzielle Mittel zur Verwirklichung der Ideen.

Maßnahmen:

Veranstalten von besonderen "Events" wie z.B.:

- Freiluft-Disko / Techno Festivals z.B. im Freihafen, am Finkenrieker Strand oder während des Spreehafenfests.
- Inlineskate- oder Skateboard Wettbewerbe bei dem Haus der Jugend Wilhelmsburg, z.B. während des jährlich stattfindenden Inline-Marathons auf der Insel.
- Basketball-Turnier zu anderen, besonderen Anlässen bei den Häusern der Jugend (auf dem Heiligengeistfeld findet so etwas statt).
- Freiluft-Kino auf diversen Plätzen (in Planung).
- Zirkus / Theater Parks (Neuhöfer Straße, Rotenhäuser Feld), oder am Ortsamt.
- Bungeejumping.
- Freeclimbing am Bunker Neuhöfer Strasse.
- Illuminationen von alten Industriegebäuden.
- Schlittschuhfahren und Glühweinausschank auf dem Veringkanal, nahe der Honigfabrik (Vergleich: Außenalsterfest im Winter).

Nutzen:

- Größere kulturelle Vielfalt und höherer Freizeitwert.
- Wirksam gegen das Negativimage der Insel als reiner Industriestandort und für mehr Attraktivität des Stadtteils.
- Zuzug einkommensstarker Gesellschaftsschichten.

Ressourcen:

Diverse interessante Orte, Gebäude und Brachflächen in Wilhelmsburg sowie im Freihafen, die teilweise mit einfachen Mitteln zu nutzen wären - wie z.B.

- Bunthäuser Spitze
- Georgswerder Müllberg
- Finkenriek
- Spreehafen
- Veringkanal, Reiherstiegkanal
- Bunker Neuhöfer Strasse
- Leere Fabrikgebäude / Industriestandorte

2.2.4 Projekt „Kultur am Bunker Neuhöfer Straße“



Problemlage:

- Markantes, geschichtsträchtiges Bauwerk.
- Abriss nicht möglich.
- Bedrückendes Äußeres.
- Keine ausreichende Nutzung.

Ziele:

- Attraktive Nutzung.
- Überörtliche Bedeutung.
- „Schöneres“ Erscheinungsbild (z.B. Bemalung, Graffiti).
- Begegnungsstätte, Ausstellung (historisch), Gastronomie, sportliche Aktivitäten (z.B. Kletterpark), Ateliers etc.

Zielkonflikte:

- Denkmalschutz(?) - Das Verfahren wurde eingeleitet, ist jedoch noch nicht abgeschlossen.
- Erhebliche bauliche Mängel.

Maßnahmen:

- Nutzungskonzept!
- Cafe / Restaurant (Dach nutzbar?).
- Aussichtsplattform (ggf. mit Zugang von aussen, wenn Innenausbau unmöglich).

- Innenausbau, soweit möglich.
- Funsport (Klettern, Bungeejumping etc.).
- Umgebende Grünanlage attraktiv gestalten.
- Investoren suchen.
- Städtische Unterstützung in jeder Form.

Ressourcen / Chancen:

- Synergieeffekte durch Nutzungskombinationen.
- Verknüpfung zur IGA.
- Örtliche Wirtschaft und Kultureinrichtungen einbinden.
- Anbindung an die Kulturroute Wilhelmsburg und Ausschilderung.

2.2.5 Ein Kletterpark für Wilhelmsburg

Problemlage:

- Es gibt in Wilhelmsburg nur wenig Möglichkeiten, Funsportarten auszuüben.

Ziel:

- Die Schaffung eines Kletterparks mit Möglichkeiten zum Freeclimbing, normalem Klettern mit Seil und evtl. Paragliding für Wilhelmsburger Jugendliche und als Anziehungspunkt für Besucher von außerhalb.

Zielkonflikte:

- Nicht erkennbar.

Nutzen:

- Platz zum Austoben.
- Möglichkeit zum Aggressionsabbau.
- Auslotung der eigenen Grenzen.
- Es werden auch Jugendliche erreicht, die für Sport sonst nicht zu begeistern sind.
- Attraktion für ganz Hamburg und das Umland.

Maßnahmen:

- Um Unfälle zu vermeiden, muss die Betreuung und Anleitung der Besucher sichergestellt werden. Haupt- und nebenamtliches Personal suchen (u.U. Lehramts-Studenten für Teilzeit-Job / Integration in Sportunterricht etc.).
- Prüfen, ob die Wilhelmsburger Sportvereine Interesse haben, dieses Projekt mitzuentwickeln und später zu betreiben.
- Anschubfinanzierung durch den Senat bzw. die Fachbehörden (Innenbehörde, Schule/Soziales, Umweltbehörde, STEB) möglich?
- Ansonsten für die Umsetzung und den Betrieb Sponsoren suchen.
- Die Banken ansprechen: HASPA, Vereinsbank (hat bereits einige Projekte für Jugendliche u. Kinder finanziert).
- Div. Stiftungen ansprechen (Informationen evtl. von der Vereinsbank).
- Künstler und Sportler (z.B. Dariusz Michalchewski) als Schirmherren gewinnen.
- Geeignete Flächen suchen: U-Boot Bunker am Rosshafen./ Bunker Neuhöfer Straße.

- Prüfen, welche Angebote im Einzelnen in Frage kommen. (Für Paragliding ist der Bunker am Rosshafen und in der Neuhöfer Straße gleichermaßen ungeeignet).

Chancen/Ressourcen:

- Verknüpfung mit neuem Radwegekonzept.
- Stichwort „Erlebbarkeit der Industrielandschaft“ im Wilhelmsburger Westen und der Auswirkungen, wie Industriebrachen.
- Trittstein auf dem Weg zur Freizeit-Insel.
- Umsetzung kurzfristig, da Kosten für Materialeinsatz gering.
- Problem: Die ungeklärte Personalfrage.

2.2.6 Das Hochhaus als Ort für Freizeit und Kultur

Bungeejumping kennt eigentlich jeder. Wie wäre es aber mit Bungeejumping vom Hochhaus?

- Hochhäuser gibt es viele in Wilhelmsburg. Kirchdorf-Süd böte sich geradezu an. Bungeejumping in Wilhelmsburg - als Event oder als Dauereinrichtung - überlegenswert!

Wie wäre es mit weiteren Ideen, Hochhäuser einmal anders, d.h. sportlich und kulturell, zu nutzen? Beispiele:

- **Freeclimbing** (freies Klettern) könnte in Kooperation mit dem Fachbereich Sport an der Uni oder mit dem HSB angeboten werden.
- Eine Hochhauswand könnte als riesige **Projektionsfläche** für Bilder, Dias oder Filme dienen.



2.2.7 Cross-Golf auf Industriebrachen

- Ungewöhnlich, hip, anarchistisch.
- Vielleicht sind sie schon hier?
- Cross-Golfer fragen nicht lange, wo sie spielen dürfen. Sie suchen sich die Gelände selber aus. Wilhelmsburg mit seinen brachliegenden Flächen bietet sich an.
- Infos unter www.natural-born.golfers.com

2.2.8 Ein Golfplatz für Wilhelmsburg

Nutzen:

- Golf befindet sich in der Entwicklung von einer Trend- zu einer Breitensportart.
- Golf als elitäre Freizeitbeschäftigung ist passé.
- Der Neubau diverser Golfplätze in der Umgebung von Hamburg und seit kurzem in Moorfleet belegen diese Tatsache.
- Die Angebote werden immer zahlreicher. Die Wettbewerbssituation macht Golf auch für den Normalverdiener, insbesondere auch für Jugendliche, erschwinglich.
- Die Entwicklung des Golfsports als attraktive Freizeitgestaltung für Jung und Alt wird sich weiter fortsetzen.
- Wilhelmsburg hat eine echte Chance, dieser Entwicklung Rechnung zu tragen: **Trendsetter sein, anstatt dem Trend hinterherzulaufen.**
- Ein Golfplatz in Wilhelmsburg würde das Image positiv beeinflussen und wäre gegenüber den anderen Hamburger Stadtteilen ein hervorhebendes Merkmal (Welcher Stadtteil hat überhaupt Flächen für einen Golfplatz? Welcher Stadtteil könnte Golf in ca. 10minütiger Entfernung zur City anbieten?!)
- Nicht-Wilhelmsburger (nicht nur Hamburger, sondern auch Gäste und Durchreisende) werden angelockt.
- Ein Golfplatz könnte Menschen motivieren, nach Wilhelmsburg zu ziehen.
- Weitere infrastrukturelle Entwicklungen sind denkbar (Restauration, Hotel, weitere Freizeitangebote).
- Insgesamt dürfte ein Golfplatz weitere Synergieeffekte haben und auch ein Wirtschaftsfaktor sein.

Probleme:

- Genehmigung.
- Ausweisung einer Fläche.
- Konflikte mit Umweltschützern.
- Landschaftsschutzbestimmungen.
- Mögliche Ablehnung der Anwohner.
- Hohe Herstellungskosten.

Lösungskonzept / Ansatz:

- Konzept zur Integration eines Golfplatzes in das Wilhelmsburger Landschaftsbild entwickeln.
- Gegebenenfalls Synergie mit dem IGA Konzept.

- Genehmigungsbedingungen prüfen.
- Geeignet könnte eine Fläche im ländlichen Osten der Insel (Stillhorn, Moorwerder) sein.
- Die Realisierung erfordert einen privaten Investor.
- Die exponierte, stadtnahe Lage dürfte der wesentliche Faktor dafür sein, einen Golfplatz profitabel in Wilhelmsburg betreiben zu können.
- Diese Tatsache müsste es möglich machen, Investoren oder eine Betreibergesellschaft zur Projektumsetzung zu motivieren.
- Denkbar wäre auch die Anbindung des Golfplatzbetriebes an einen zukünftigen Wilhelmsburger Großsportverein (falls die Fusion erfolgt).

2.2.9 Hamam - ein türkisches Dampfbad für Wilhelmsburg

Erläuterung:

Türkeiurlauber kennen die ausgeprägte Badekultur in den Urlaubsorten. Neben diversen obligatorischen Swimmingpools findet man in den Hotelanlagen Fitnessräume, an die sich eine Sauna sowie ein HAMAM anschließt.

Mangels entsprechender Anleitung nutzen Urlauber diese Einrichtung wie eine normale Sauna. Der Nutzen wird jedoch erst durch den Besuch eines richtigen Hamams in einer türkischen Metropole deutlich. Durch die Beobachtung der übrigen Gäste findet der geneigte Besucher schnell den traditionellen Ablauf heraus:

Nach dem Dösen auf dem von unten beheizten Marmorstein im Hauptraum, der kuppelüberdacht ist und nur von farbigen Glassteinen erleuchtet wird, beginnt der Bademeister mit dem kompletten Einschamponieren des Besuchers.

Anschließend erfolgt ein Peeling, bei dem überflüssige Hautschichten entfernt werden und danach wird der Badegast ausgiebig massiert.

Abschließend ruht sich der Badegast im Erholungsraum aus und nimmt leichte Speisen zu sich. Der gesamte Vorgang wiederholt sich nach Belieben.

Problemlage:

- Der Stadtteil Wilhelmsburg verfügt über eine Sauna, die sich im Hallenbad an der Dratelnstraße befindet.
- Einen Hamam- als Anziehungspunkt für alle gesundheitsbewussten Bevölkerungsschichten - sucht man in Wilhelmsburg vergeblich.
- Die nächsten Einrichtungen dieser Art befinden sich in Berlin und Essen.

Ziel:

- Eine solche Einrichtung wäre sowohl eine Attraktion für Wilhelmsburger Bürger als auch für erlebnishungrige Besucher aus Hamburg und dem Umland.
- Die optimale Anziehungskraft entwickelt ein traditioneller Hamam im Verbund mit Restaurants, Cafes und anderen Wellnesseinrichtungen.
- Ein Hamam kann auch von Bürgerinnen besucht werden, da es entweder einen gesonderten Bereich für Frauen oder aber spezielle Öffnungszeiten gibt. Man könnte den Hamam deshalb auch als Informationsplattform der ansässigen Vereine und Initiativen nutzen und so BürgerInnen erreichen, die auf anderem Wege nicht ansprechbar sind.

Maßnahmen:

- Kontakte zu den Betreibern der Einrichtungen in Essen und Berlin aufnehmen.
- Betreiber für Wilhelmsburg und Investoren suchen.

- Geländeausweisung zum Betrieb eines Hamams bei den zuständigen Behörden veranlassen (Gewerbe- / Bauamt etc.). Es sollte ein Neubau mit einer traditionellen Rundkuppel geplant werden. Der Hauptraum inkl. Dampfbad sollte direkt unter der Kuppel angeordnet werden.
- Prüfen, ob brachliegende Flächen am Veringkanal genutzt werden können.
- Für ausreichend Parkplätze sorgen, da der Hamam auch überregional genutzt werden soll

Nutzen / Zusatznutzen:

- Der Hamam steigert die Attraktivität des Stadtteils auch für Besucher aus dem Umland.
- Angesiedelt im unmittelbaren Verlauf des Grüngürtels und im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau der Fahrradwege und Skater Routen ermöglicht der Hamam einen reizvollen Zwischenstopp und lädt zum Verweilen ein. Dies gilt insbesondere, wenn gleichzeitig ein Restaurant oder Cafe betrieben wird.

Ressourcen:

Der Standort und das Angebot des Hamam muss sich deutlich von dem Hallenbad an der Dratelnstraße abgrenzen, um Konkurrenz zu vermeiden. (siehe Erläuterung und Standortvorschlag Industriebrache am Veringkanal).

2.2.10 Waldsauna / Schwitzhütte

Erläuterung:

Dieser Vorschlag geht auf die einzigartige, im Sommerhalbjahr betriebene Schwitzhütte im Waldbad Egestorf zurück (www.waldbad-egestorf.de). Die Schwitzhütte, engl. sweat lodge, sweat house genannt, ist eine in ganz Nord- und Mittelamerika verbreitete Badeform. Sie lässt sich dort seit 14.000 Jahren archäologisch nachweisen. Die Indianer nutzen die Schwitzhütten als Heilzentren. Der Gebrauch von Dampfbädern ist die einzige überlieferte therapeutisch-rituelle Anwendung, die Jahrtausende überdauert hat. Die Schwitzhütte besteht aus einem gebogenen Weidengerüst, worauf Erde, Gras, Moos, Rinde, Decken, Felle oder Häute gelegt werden. Sie kann auch für grössere Gruppen hergerichtet werden.

Ausserhalb der Schwitzhütte erhitzte Steine werden ins Innere gebracht und in einer zentral platzierten, eisernen Schale in festgelegten Abständen mit Wasser übergossen. Das Klima ist vergleichbar mit dem eines Dampfbades (bis 60°C), ist für den Kreislauf kaum belastend und führt zu einer tiefen, lange anhaltenden psychischen und physischen Entspannung. Sie ist auch für Kinder geeignet und wird fachkundig begleitet. Vorkenntnisse sind nicht notwendig.

Eine Betrachtung der Problemlage, Ziele, Maßnahmen, des Nutzen und der Ressourcen ist mit dem oben beschriebenen Vorschlag eines Hamam vergleichbar. Natürlich handelt es sich bei einer Waldsauna / Schwitzhütte um ein wesentlich naturgeprägteres, „indianischeres“ Bade- und „Sauna“-Erlebnis. Es wäre auf eine kleine, ggf. abgeschirmte Fläche in einem Freibad oder an einem Badensee angewiesen.

2.2.11 Event „Dampfbahnfahrt rund um die Insel“

Für die Elbinsel Wilhelmsburg schlägt die AG die erneute Einrichtung eines festen Fähranleger-Pontons am Schnittpunkt des Reiherstieg und des Fährstieg (ehemals Anlegestelle KUNO) vor (dazu später mehr). Zum Einweihungswochenende müssen weite Kreise der Hamburger Bevölkerung auf die neue Verkehrsanbindung der Elbinsel aufmerksam gemacht werden, damit sich die neue / alte Fährlinie wieder im Bewusstsein aller Hamburger etabliert. Das Einweihungswochenende soll zusätzlich mit einem Dampfeisenbahn - Spektakel abgerundet werden, welches gleichzeitig auch als Probelauf für die spätere IGA - Anbindung (Aufwertung des Wilhelmsburger Bahnhofs zum IGA Bahnhof) dient.

Ziel:

Erlebnishungrige Hamburger werden sich mit ihren Fahrrädern über die Pontons der Landungsbrücken (Information: Diese wurden ca. 1955 in Ferrozement - Bauweise am mittleren Reiherstieg gegossen) auf die Fähre begeben, um am Fährstieg Wilhelmsburger Gebiet zu betreten. Von dort aus können sie dann sofort per Rad die Rundtour um die Elbinsel beginnen, oder aber den dort bereitgestellten Dampfzug besteigen. Dieser transportiert die Besucher dann nach ca. 6 km Fahrtstrecke zum S-Bahnhof Wilhelmsburg (Laderampe Thielenstraße). Anfangs verläuft die Fahrt durch das Zentrum der Industrialisierung Wilhelmsburgs, dann anschließend durch den grünen Süden. Die Fahrt endet hinter dem Bahnhof Wilhelmsburg auf der Laderampe an der Thielenbrücke.

Zielkonflikt:

Nicht ersichtlich.

Maßnahmen:

Kontakt zum Vorsitzenden des „Vereins der Verkehrs- und Museumsbahnen Hamburg“ wurde bereits hergestellt. Es besteht grundsätzlich Interesse, eine derartige Veranstaltung auszurichten und zu organisieren.

Nutzen / Zusatznutzen:

- Ein „Dampfbahn-Wochenende“ zu veranstalten, lohnt sich auch ohne existierende Fährverbindung, da man ausgezeichnet an die große Zeit Wilhelmsburgs als einer der 5 Güterbahnhöfe in Hamburg anknüpfen kann. Noch heute werden Container über die Gleise der Hafenbahn zu verschiedenen Bestimmungsorten in ganz Europa verschickt.
- Gleichzeitig wird schon einmal eine Vorschau auf die IGA 2013 möglich, da sich die Ladestraße Thielenbrücke im mittleren Bereich des Veranstaltungsgebietes befindet.

Ressourcen:

- 100 m vom Fähranleger Fährstieg entfernt beginnen die Gleisanlagen der Hamburger Hafenbahn. Dort kann in romantischer Umgebung eine Haltestelle mit Erfrischungsstand, Fahrradshop, Kartenhäuschen u.s.w. eingerichtet werden.
- Die Endhaltestelle an der Laderampe Thielenbrücke ist völlig verkehrsfrei. Das Areal bietet auch Parkmöglichkeiten für Ausflügler, welche die Strecke in umgekehrter Richtung erleben möchten. Hier befindet sich auch der ideale Ausgangspunkt für eine Fahrradtour in den Osten der Elbinsel.

2.2.12 Gewerbe- und Transportmuseum



Problemlage:

Schon in früheren Zeiten verlief der Fernverkehr in Nord- / Südrichtung durch Wilhelmsburg. Mit der frühen Industrialisierung der Elbinsel kam zusätzlich noch der Güterverkehr der Wilhelmsburger Betriebe hinzu. Gleichzeitig mussten Verkehrsmittel für die Arbeitskräfte geschaffen werden. Leider wird die Sicherung der ortsfesten und mobilen Relikte aus dieser Zeit vernachlässigt. Die Zeitzeugnisse werden als Altlasten behandelt und entsorgt, weil für entsprechende Pflege kein Geld vorhanden ist. Wenn die Relikte einer flächendeckenden Vermarktung von ungenutzten Verkehrs- oder Industrieflächen im Wege stehen, werden sie abgebrochen oder verschrottet.

Ziel:

Wilhelmsburg braucht ein Gewerbe- und Transportmuseum, in dem Zeitzeugnisse wie

- | | | |
|--------------------------|----------------------|----------------------|
| • Milchkarren | • alte Baumaschinen | • Feuerwehrfahrzeuge |
| • Pferdefuhrwerke | • Dampfwalzen, | • LKWs |
| • Kutschen | • Explosionsstampfer | • Schiffstechnik |
| • Lokomotiven | • Dampfrahmen | • Elektrokarren |
| • Personenwaggons | • Krane | • Fahrräder |
| • Pferdeeisenbahnen etc. | • Industriemotoren | ... |

geschützt, verwahrt und liebevoll gepflegt werden können. Nur dann stehen sie den späteren Generationen als Anschauungsmaterial zur Verfügung und ermöglichen „lebendigen“ Geschichtsunterricht“.

Zielkonflikt:

- Seit fünfzig Jahren lehnt die Deutsche Bahn entsprechende Pläne ab.
- Es darf gehofft werden, dass mit der beabsichtigten Auflösung der DB IMM zusammen mit der IGA-Planungsbehörde eine Lösung gefunden wird, die sowohl dem Erhalt der Objekte dient als auch IGA-tauglich ist.
- Zur Information: Die Behörde hat bereits Ansprüche auf das Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes angemeldet.

Maßnahmen:

- Kontakt zur Lenkungsgruppe für die IGA Bewerbung aufnehmen.
- Anspruch auf die Gebäudereste des abgebrannten Lokschuppens samt Erweiterungsflächen erheben. Zweck: Aufbau einer (Leichtbau-)Halle zur Unterbringung der o.g. Sammlerstücke.
- Dann einen gemeinnützigen Verein gründen - Vereinsziel: Unterstützung der Initiative Transport- u. Gewerbemuseum bei der Einrichtung von Unterbringungsmöglichkeiten für Ihre Exponate.
- Bei Bildungsträgern wie GATE qualifizierte Kräfte für den Aufbau eines Lokschuppens mittels gebrauchter Materialien (alte Ziegel, Steine, Holz etc.) beantragen.
- Spätere Einrichtung eines offiziellen Museums wünschenswert.
- Gemäß IGA Konzept ist die sachfremde Nutzung auf dem Gelände des ehem. Ausbesserungswerkes möglich - warum dann nicht gleich das Gelände zum Aufbau eines richtigen Gewerbe- und Transportmuseums nutzen?

Ressourcen:

- Der Grundstock für ein entsprechendes Museum liegt im maroden Lokschuppen am Vogelhüttendeich bereits vor. Info: Die Lokomotiven mussten nach der fast vollständigen Vernichtung des Lokschuppens in anderen Stadtteilen untergebracht werden.
- Wenn der Fortbestand bzw. Wiederaufbau des Lokschuppens durch entsprechende Maßnahmen gesichert wird, ist der Verein der Verkehrs- und Museumsbahnen Hamburg bereit, seinen Bestand an historischem Material (Loks und Waggonen) wieder nach Wilhelmsburg zu verlegen. Der Verein verfügt außerdem über Kontakte zu Sammlern von weiteren historischen Verkehrsmitteln.
- Die Aussichten, entsprechende Sammlungen in Wilhelmsburg ausstellen zu können, sind positiv, da es Nachwuchsprobleme bei den Sammlern gibt. Einige Besitzer sind deshalb daran interessiert, ihre Objekte abzugeben.

2.2.13 Kultur- und Freizeitführer Elbinsel

Es gibt eine Fülle an interessanten Freizeitmöglichkeiten und Kulturangeboten auf der Elbinsel Wilhelmsburg. Ein aktueller Führer fehlt, wahrscheinlich auch das Geld dazu. Trotzdem sollte die Idee aufgenommen werden.

2.3 Bereich Freizeit und Kultur am und auf dem Wasser

2.3.1 Fahren für Wilhelmsburg - von den Landungsbrücken in den Reiherstieg und von Moorwerder nach Ochsenwerder

Problemlage:

- Räumliche Trennung durch die Elbe.
- Wilhelmsburg ist für Radfahrer schlecht erreichbar.
- Unzureichendes Radwegenetz.
- Zu einer Insel gehören Fähren!

Ziele / Zielkonflikt:

- Wiederherstellung der ehemals bestehenden Fährverbindungen.
- Ergänzung der ÖPNV-Verbindungen.
- Reintegration des Reiherstiegs in das Wilhelmsburger Leben.
- Erreichbarkeit für Besucher aus dem Norden herstellen (Tagesausflügler).
- Gelände gehört Strom- und Hafenbau.

Maßnahmen:

- Den ursprünglichen, öffentlichen Anleger am Ende der Fährstraße wiederherstellen.
- Darüber hinaus sollen weitere Anleger im mittleren und südlichen Reiherstieg neu hinzukommen, um dortige Wohn- und Arbeitsstandorte und das Rathaus anzubinden (siehe IGA-Konzept).
- Fähranleger in Moorwerder an der Stackmeisterei aktivieren.
- „Grünes Image“ Wilhelmsburgs stärken.

Nutzen:

- Entlastung bestehender Verkehre,
- Erhöhung des Freizeit und Erholungspotentials,
- Erlebbarkeit der Insellage,
- Unterstützung des Inselcharakters,
- Anbindung an Spreehafen / Wohnboothafen denkbar,
- Freizeitnutzung für Wilhelmsburger und Gesamt-Hamburg,
- Auflösung der Isolation,
- Gastronomie am Fähranleger,
- Fahrradverleih,
- Beschäftigungsprojekt,
- Lampionfahrten und Inselrundfahrten als erweiterte Konzession.

Ressourcen:

- Arbeitskräftepotential des Hafens,
- ggf. EU-Fördermittel,
- vorhandene Fähranleger,

- privatwirtschaftliche Finanzierung denkbar,
- gemeinnütziger Verein.

2.3.2 Badestrand Finkenriek und Freizeitmöglichkeiten am Wasser



Problemlage:

- Mangel an Zugängen und Erholungsmöglichkeiten am Elbufer.
- Als größte Flussinsel Europas verfügt Wilhelmsburg über keine infrastrukturell erschlossenen, öffentlichen Freizeitgebiete und Angebote an der Elbe.
- Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen soll die Erweiterung des Elbstrandes und die Umwandlung einer derzeit für eine Kompostieranlage genutzten Fläche am Finkenriek geprüft werden.

Ziele:

- Hauptziel ist die Schaffung eines Erholungsgebietes für die Wilhelmsburger. (Die Großsiedlung Kirchdorf-Süd liegt ca. 2 km entfernt.)
- Ein weiteres Ziel sollte es sein, die Attraktionen des Finkenrieker Elbstrandes zu erhöhen und über die Grenzen von Wilhelmsburg hinaus bekannt zu machen (ähnlich wie das Elbufer vor Övelgönne).
- Rekonstruktion des ehemaligen Campingplatzes „Stillhorn Finkenriek“,
- Ausweisung von Flächen,
- Bereitstellung von Infrastruktur.

Zielkonflikte:

- Verlagerung der Kompostieranlage,
- Einwände der Anwohner,
- Einwände seitens der Friedhofsverwaltung und der Besucher,
- Deichschutz.

Maßnahmen:

- Bereitstellung der Bereiche:
 - Parkplätze,
 - sanitäre Anlagen,

- gastronomisches Angebot,
- „extensives Campingangebot“.

Hierfür sollten ein privater Investor / Pächter gefunden werden, der auf ausreichend großen und attraktiven Flächen berechtigt wird, ein rentables, gemischtes Angebot zu entwickeln und gleichzeitig vor Konkurrenz geschützt wird.

Umsetzung:

- kurzfristig bis Sommer 2002:
 - Verbesserung der Infrastruktur am Elbstrand durch
 - öffentlichen Toiletten,
 - gastronomisches Angebot (z.B. mobiler Imbiss / Kiosk),
 - Grillplätze,
- mittelfristig bis ca. 2004:
 - Bau eines Cafés / Restaurant,
 - Campingplatz,
 - Kinderspielfeld,
 - Sportfläche (z.B. Trimpfad, Skating).

Erwarteter Nutzen:

- Freizeit, Erholung, Lebensqualität, Image, Standortfaktor, Begegnung etc.

Zusatznutzen:

- Entwicklung eines Freizeit und Erholungsgebietes an der Elbe kann ein Wirtschaftsfaktor werden.
- Motivation für weitere ähnliche bzw. ergänzende Investoren, z.B. eine mobile oder fest installierte Schlittschuhbahn.

Ressourcen:

- Anbindung durch Buslinie vorhanden (ca. 15 Minuten von S-Bahn Wilhelmsburg).
- DLRG-Stützpunkt am Elbstrand bereit vorhanden.
- Einbindung der Behörden (u.a. Baubehörde, Strom und Hafenbau, Stadtreinigung).

Notwendige (politische) Grundsatzentscheidungen:

- Genehmigungsverfahren für Campingplatz.
- Konsequente Ausstattung des Investors mit entsprechenden Kompetenzen und Genehmigungen.

Chancen, Risiken und andere Nebenwirkungen:

- Teilnahme am ersten **Internationalen Elbebadetag** am 14.07.2002!
- Weiterentwicklung zum öffentlichen Freizeit/Strandbad an der Elbe (vorausgesetzt, die Wasserqualität lässt dies zu)
- Hervorragender Platz für Veranstaltungen am Elbstrand, z.B.: „Die Elbe brennt“, ein öffentliches Feuerwerk, das jeweils im Spätsommer an den Elbstränden in Kirchwerder sowie in Stove und/oder Schwinde stattfindet.
- Risiken und Nebenwirkungen: siehe Zielkonflikte.

2.3.3 Bootsverleih

- Ein Bootsverleih drängt sich in Wilhelmsburg wegen der vielen kleinen und großen Wasserstraßen geradezu auf. Die Kanäle könnten vom Boot aus erkundet und die vielen grünen Ecken vom Wasser aus entdeckt werden.
- Die Frage ist wirklich, warum es noch keinen Bootsverleih in Wilhelmsburg gibt.
- Vielleicht müsste nur ein Unternehmer oder Existenzgründer vom Wasserstandort Wilhelmsburg erfahren.
- Eventuell kann auch ein Beschäftigungsträger dafür gewonnen werden.
- Eventuell fängt ein Ruderverein „klein“ an und vermietet an Sommertagen einige Boote.



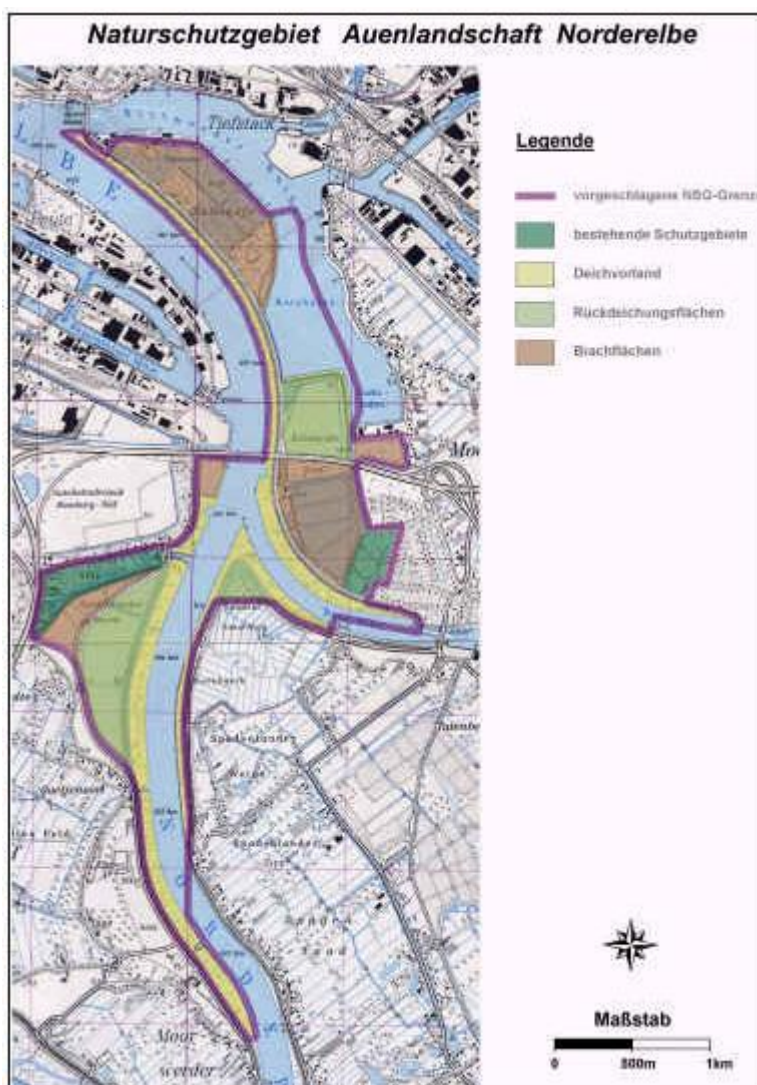
2.3.4 Naturschutzgebiet „Auenlandschaft Norderelbe“

Es folgt ein Konzeptvorschlag der „Gesellschaft für ökologische Planung“ für ein elbübergreifendes Naturschutzgebiet im Bereich *Kaltehofe - Billwerder Insel - Spadenländer Spitze - Spadenländer Busch / Kreesand*.

Quelle: GÖP Gesellschaft für ökologische Planung eV

In dem dargestellten Bereich ist entlang der Norderelbe und der Dove Elbe ein Mosaik verschiedener, ökologisch bedeutsamer und wertvoller Flächen vorhanden. Diese Flächen sollen zusammen mit einigen ungenutzten Bereichen, die noch im Sinne des Naturschutzes zu entwickeln wären, zu einem großflächigen Naturschutzgebiet (NSG) zusammengefasst werden.

Durch dieses elbbezogene NSG könnte sehr gut der Bedeutung der im Großraum Hamburg charakteristischen - und in dieser Ausprägung europaweit einmaligen - Lebensräume der Süßwassertide-Aue Rechnung getragen werden.



Im Einzelnen sollen nachfolgend beschriebene Bereiche mit den entsprechenden Entwicklungszielen in das neue NSG einbezogen werden:



Deichvorland:

- Das bestehende Elbvorland mit Süßwassertide-Auwald und Süßwassertide-Röhrichten.

Rückdeichungsflächen:

- Die Deichrückverlegungsflächen Spadenländer Spitze und Spadenländer Busch / Kreetsand. Diese Flächen sind zur Zeit in der Umgestaltung, um wieder dem ungehinderten Tideeinfluss ausgesetzt zu werden.
- Am südlichen Uferbereich des Holzhafens finden gerade die Vorbereitungen für eine weitere, großflächige Rückdeichung statt. Sie ist Bestandteil des naturschutzrechtlichen Ausgleichs für den geplanten sechsspurigen Ausbau der Autobahn A1 zwischen Billstedt und Moorfleet. Auch hier werden somit die ökologisch sehr bedeutsamen süßwassertide-beeinflussten Lebensräume entstehen. Der Holzhafen selber ist schon heute zu einem Großteil für den Schiffsverkehr gesperrt und als Wasservogelreservat eingerichtet.

Bestehende Schutzgebiete:

- Das Naturschutzgebiet *Rhee*, ein ehemaliger Elbaltarm, mit Option zur Wiederherstellung eines begrenzten Tideeinflusses.
- Das sogenannte „Vogelschutzgehölz“, welches angrenzend an die „Billesiedlung“ seit vielen Jahren durch einen hohen Zaun abgeschirmt und völlig beruhigt ist. Es weist einen vielfältigen Brutvogelarten-Bestand auf.

Brachflächen:

- Die vier ehemaligen Speicherbecken der Hamburger Wasser Werke (HWW) auf der „Billwerder Insel“. Diese werden seit 1991 nicht mehr genutzt, aber immer noch notdürftig in Stand gehalten. Im Uferbereich befindet sich die einzige Kormoran-Brutkolonie auf Hamburger Gebiet mit etwa 200 Brutpaaren. Als Unterhaltungsmaßnahme wäre im Wesentlichen nur die langfristige Haltung der Wasserstände in den Becken durch gelegentliches Zupumpen sicher zu stellen.
- Die ehemaligen Filterbecken der HWW in Kaltehofe, ebenfalls seit 1991 nicht mehr in

Betrieb. Sie stellen heute - je nach Wasserstand und Verlandungsgrad - eine Ansammlung verschiedener Feuchtbiotop dar. Mit den noch vorhandenen denkmalschutzwürdigen Pumpenhäuschen, würde in dem NSG darüber hinaus auch Kulturhistorie dargestellt und gesichert werden können.

- Mehrere kleinere Brachflächen, die größtenteils auf ehemaligen Spülfeldern liegen und deren landwirtschaftliche oder anderweitige Nutzung langfristig nicht vorgesehen ist.

Die **Erschließung** des neuen Naturschutzgebietes für Besucher kann östlich der Elbe sehr gut über die heute schon vielfach als Rad- und Wanderweg genutzte Deichverteidigungsstraße erfolgen, die für den öffentlichen Kfz-Verkehr gesperrt ist.

Im westlich der Elbe gelegenen Bereich bietet sich die wenig befahrene Strasse mit Fußweg entlang des neuen Hauptdeiches an.

Auch die Einrichtung eines **Naturschutz-Zentrums** wäre in einem der nicht mehr genutzten Gebäude auf dem weitgehend stillgelegten Betriebsgelände der HWW in Kaltehofe oder im Bereich der Billwerder Insel sehr gut vorstellbar.

Die Konzeption des vorgeschlagenen neuen Naturschutzgebietes verbindet in idealer Weise die Ansprüche des Naturschutzes mit der City-Nähe, ohne dabei wichtige Flächen der sich neu ausbreitenden Hafen-City zu beanspruchen.

FRED NIEMANN

**BÜRO FÜR STADT GEOGRAPHIE UND
LANDSCHAFTSPLANUNG**

Dipl. - Geograph Fred Niemann

Hospitalstraße 102, D - 22767 Hamburg

Tel. 040 – 38619822, Fred.Niemann@web.de

**Zukunftskonferenz Wilhelmsburg
KÄMPFEN FÜR DIE SOZIALE, LEBENDIGE UND
NACHHALTIGE STADT**

Jede Generation empfindet eine neue Unzufriedenheit mit ihrer gebauten, aber auch mit ihrer sozialen Umwelt. Jede Generation hat das Recht, ein neues Verständnis von sozialer Ordnung zu entwickeln und die bebaute und unbebaute Umwelt entsprechend zu gestalten.

Ich bin voller Begeisterung über das ungewöhnlich starke Engagement vieler Wilhelmsburger Bürger für die Zukunftskonferenz. Ich habe mich gefragt, warum sie ihre Freizeit opfern und oft bis spät am Abend in Arbeitsgruppen sitzen, diskutieren und nicht einmal wissen, ob irgend etwas von dem, was als Ergebnis erarbeitet wurde, Gehör findet oder umgesetzt wird. Ich kam zu der Erkenntnis, dass nur eine große Unzufriedenheit mit der städtebaulichen und sozialen Realität des Stadtteils zu diesem Engagement geführt haben kann.

Was habe ich als Planer aus dieser Erfahrung gelernt?

Umwelt braucht dringender denn je Mitbestimmung auf breiter Basis. Die Wilhelmsburger Zukunftskonferenz, die zeigen die vorliegenden Ergebnisse, ist hierfür ein motivierendes Beispiel.

Wilhelmsburg steht in seiner Entwicklung an einem entscheidenden Wendepunkt. Dies ist zwar großen Teilen der ansässigen Bevölkerung bewusst, innerhalb der Gesamtstadt gibt es aber diesbezüglich noch große Wissenslücken. Die Kernfrage, welche Funktion Wilhelmsburg im Gesamtgefüge der Stadtregion in Zukunft einnimmt und welche „Städtebauliche Grundfigur“ es haben soll, ist von der Zukunftskonferenz eindeutig und überzeugend beantwortet worden:

Wilhelmsburg ist Teil der neuen Mitte unserer Stadtregion, der Wasserstadt Hamburg auf den Elbinseln.

Die naturräumlichen- und städtebaulichen Potentiale der Hafenrandzonen sind eine „Zukunftschance“, um die Hamburg von vielen Städten beneidet wird. Die Chance, auf zentral gelegenen Flächen mitten in der Stadt wachsen zu können, ist für eine moderne Millionenstadt einzigartig. Der gesamte an die Stadtflächen angrenzende Hafenrand steht wegen der völlig veränderten modernen Hafenlogistik und der damit verbundenen räumlichen Umstrukturierungen zur Disposition. Große Teile dieser Flächen befinden sich im Besitz der Stadt. Der Hafen war immer Hamburgs Zukunft und damit Motor der Stadtentwicklung, und er wird dies auch in der bevorstehenden Entwicklungsphase sein, allerdings mit völlig veränderten ökonomischen und städtebaulichen Inhalten. Der weitaus größte Anteil an diesen zur Umstrukturierung anstehenden Hafenarealen grenzt unmittelbar an die Stadtflächen von Wilhelmsburg. Eine Zukunftsvision in Form eines Masterplans und daraus abgeleitete Entwicklungskonzepte für Teilräume sind unverzichtbar.

Elbland als neuer Stadtmittelpunkt

Für die Stadtgestaltung spielen die herausragenden wasserbezogenen Freiräume der Elbe und der Hafengewässer bisher keine besondere Rolle. Sie sind durch Hafennutzung, Hochwasserschutzanlagen, Freihafenzäune oder Gewerbeanlagen kaum zugänglich.

Blickbeziehungen zwischen Stadt und Wasser sind daher oft nicht möglich. Das reizvolle Wechselspiel zwischen Stadt und Wasser, die eigentliche Identität Hamburgs als Wasserstadt im Stromspaltungsgebiet der Elbe, ist nicht ausreichend erlebbar. Betrachtet man die räumliche Struktur der Stadtregion Hamburg, wird schnell deutlich, dass Wilhelmsburg einschließlich der Hafenflächen innerhalb des Elbtales das zentrale Kerngebiet dieser Wasserstadt bildet. Der besondere Reiz und die besondere Problematik Wilhelmsburgs ergeben sich aus dem unmittelbaren Kontakt der Siedlungsräume zur Industrie und Gewerbeflächenlandschaft des Hafens. Bis um 1885 war Wilhelmsburg ein vollkommen ländliches Gebiet. Mit der Einrichtung des Hamburger Freihafens aber setzte ein starker Wandel ein. Viele neue Bewohner zogen aus den ehemals ländlichen späteren Hafengebieten besonders aus Steinwerder nach Wilhelmsburg. Nur aus diesem über Jahrhunderte geformten Bewusstsein über Segen und Fluch der Naturgewalt Wasser ist Wilhelmsburgs Identität als Stadt im und am Wasser zu verstehen. Aus allen Entwicklungsphasen sind bedeutsame Elemente erhalten, so dass Wilhelmsburg und der Hafen als ein einzigartiges „Ensemble gestalteter Gewässerlandschaft“ anzusehen ist. Ziel der von mir auf der Auftaktveranstaltung vorgestellten Gesamtkonzeption, „Inseln der Zukunft - Ideen für ein räumliches Gesamtkonzept“, ist dementsprechend eine effektivere Nutzung dieser Potentiale.

Entscheidend an der Konzeption ist das Aufzeigen der nur im Gesamtzusammenhang der Stadtstruktur erkennbaren räumlichen Potentiale des Stromspaltungsgebietes. Es entsteht ein neues stadtstrukturelles Beziehungsgeflecht.

Kennzeichnend für das Konzept sind vier Teilpläne mit den Themenkarten:

- Naturraum, Kulturlandschaft, Freiflächenverbund und die IGA
- Wasser und Fähren
- Städtebau und Hafenentwicklung
- Fortbewegung und Transport

Mit den vier Themenkarten wird deutlich, welche städtebaulichen und landschaftsplanerischen Möglichkeiten Wilhelmsburg in Zukunft als bedeutender Teil der „Wasserstadt Hamburg“ hat. Die möglichen städtebaulichen Verbindungen zu den Hafenrandzonen des Grasbrooks (siehe auch die Olympiadeplanung der Stadtentwicklungsbehörde) und des Reiherstieges sowie zum Spreehafen, zum Hansahafen und dem Muggenburger Zollhafen sind ebenso realisierbar, wie die gewünschten Verbesserungen der Freiraumqualitäten unter dem Stichwort „Leben am Wasser“. Die städtebaulich isolierten Stadtteile Veddel, Nieder- und Obergeorgswerder müssen weiterentwickelt und mit den beiden großen zusammenhängenden Siedlungsräumen Wilhelmsburgs, dem „Reiherstiegsquartier“ und dem „Bahnhofsviertel / Kirchdorf“ vernetzt werden. Im Zusammenhang mit der IGA kann ein hochwertiger zentraler Stadtraum entstehen, der eine Verbindung zum Reiherstieg ermöglicht. Zur Konkretisierung und Umsetzung der räumlichen Gesamtkonzeption dienen die im Folgenden kurz vorgestellten „Teilräumlichen Entwicklungsplanungen“, die viele Arbeitsergebnisse der Zukunftskonferenz aufgreifen und zu einer teilräumlichen Entwicklungsstrategie verknüpfen.

Teilräumliche Entwicklungsplanungen

Als Einstieg in die Erarbeitung von „Teilräumlichen Entwicklungsplanungen“ bieten sich insbesondere zwei Bereiche an, die für die Zukunftsentwicklung von herausragender strategischer Bedeutung sind:

- der bisherige Wilhelmsburger Siedlungsrand im Norden, die Region beiderseits der im Landschaftsprogramm ausgewiesenen Landschaftsachse „Dove-Elbe“,
- und die Wilhelmsburger Mitte, ausgehend von der S-Bahnstation über die Mengestraße bis zum Reiherstieg. „Die IGA-Achse“.

Die Landschaftsachse Dove-Elbe / Ernst-August-Kanal und der Spreehafen

Mit der Hafencity, der Olympiadeplanung, der Bebauung des Altonaer Elbufers und dem Harburger Binnenhafen sind große Teile der zukünftigen Wasserstadt Hamburg bereits in der Realisierungsphase. Die Bereiche beidseitig der naturräumlich bedingten Wilhelmsburger Landschaftsachse Dove-Elbe und der durch den Hafenausbau entstandene, tidebeeinflusste Verlauf von Spreehafen, Muggenburger Zollhafen und Peutehafen sind eine Schnittstelle zwischen den bestehenden Stadtteilen Wilhelmsburgs und den neuen Stadtteilen der Wasserstadt. Entlang der Dove-Elbe bündeln sich gleichermaßen Probleme und Chancen für eine Umgestaltung. Die Schwerpunktthemen sind der Karte mit den vorgeschlagenen Teilräumen zu entnehmen:

1. Niedergeorgswerder - Städtebauliche Qualifizierung durch Ergänzung der vorhandenen Wohnbebauung, Wohnumfeldverbesserung und Stadtbildpflege. Langfristige Entwicklung eines kleinteiligen, gemischt genutzten Wohnstadtteils mit unterschiedlichen Wohnformen.
2. Georgswerder - Entwicklung des Deponieumfeldes, Schwerpunkt: Umwelttechnologien als IGA-Projekt.
3. Obergeorgswerder – Gestaltung des Altspülfeldes und Pflege der Dorfstrukturen.
4. Wilhelmsburger Dove-Elbe – Gestaltung der Landschaftsachse als extensiv nutzbarer Naherholungsraum.
5. Georgswerder Bogen – Gestaltung der Auswandererhallen und städtebauliche Einbindung der Veddel.
6. Spreehafen, Muggenburger Zollhafen und Peutehafen - Gewerbegebiet, Wohnen, Kultur am Wasser mit zugänglichen, grünen Ufern, als Teil des Hamburger Freiraumverbundsystems, Sicherung der Wasserflächen und der Tideabhängigkeit, Gestaltung von Hausbootsiedlungen.
7. Harburger Chaussee - Städtebauliche Weiterentwicklung
8. Ernst-August-Kanal - Gestaltung der Landschaftsachse als extensiv nutzbarer Naherholungsraum.
9. Reiherstiegviertel - Wiederherstellung historischer Bezüge zum Reiherstieg, Städtebauliche Entwicklung zum gemischt genutzten Wohn- und Gewerbestadtteil mit vielfältigen Bezügen zum Reiherstieg.

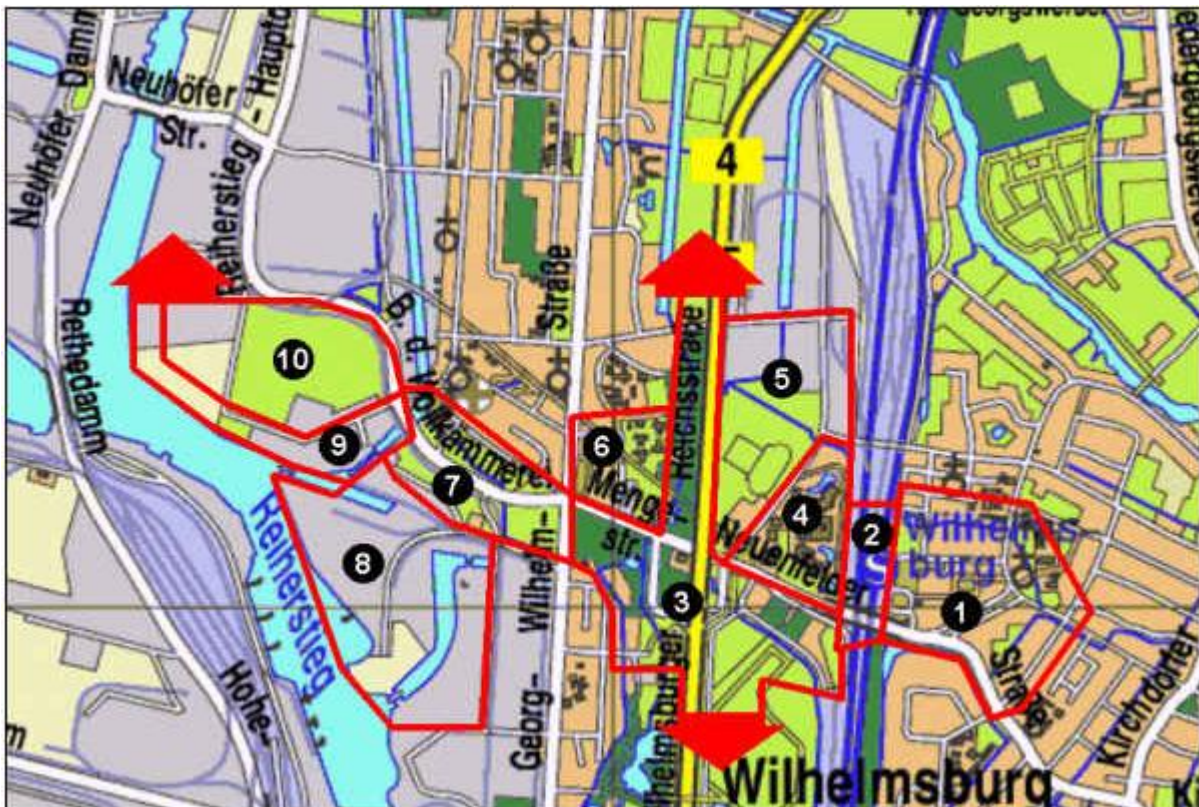


„Die IGA-Achse“ als neue Mitte

Ausgehend von der S-Bahnstation über die Mengestraße bis zum Reiherstieg könnte sich im Zusammenhang mit der IGA und einer Verlegung der Reichsstraße eine städtebauliche Jahrhundertchance für Wilhelmsburg ergeben. Bisher ist es nicht gelungen, für den Stadtteil eine integrierende Mitte zu gestalten. Dies könnte jetzt im Zusammenhang mit der IGA gelingen. Städtebauliche Umgestaltungen und großzügige Zugänge zum Reiherstieg führen dazu, dass sich beiderseits der als „Stadtallee“ zu gestaltenden Mengestraße ein zentraler Stadtraum mit einem hochwertigen Image entwickeln könnte. Wiederum sind mit jedem Teilraum andere Schwerpunktthemen verbunden, die zu bearbeiten sind:

1. Städtebauliche Sanierung des WEZ mit neuem Konzept zur Entwicklung eines urbanen Stadtteils.
2. Neubau eines IGA-Bahnhofes mit neuen Zugängen.
3. Das IGA-Gelände einschließlich der umzugestaltenden Mengestraße.
4. Umgestaltung des Berufschulzentrums
5. Sport- und Erlebnispark der IGA
6. Umgestaltung des Adolf-Menge-Platzes und des Einkaufszentrums.
7. Entwicklung eines Verbindungsparks zwischen IGA und Reiherstieg.
8. Sanierung der stark kontaminierten Erdölraffinerie mit anschließender Entwicklung zum Naturschutzgebiet als IGA Projekt.
9. Reiherstiegufer als neuen Stadtpark gestalten.
10. Hochwertiges Gewerbegebiet (in Verbindung mit der TU Harburg)

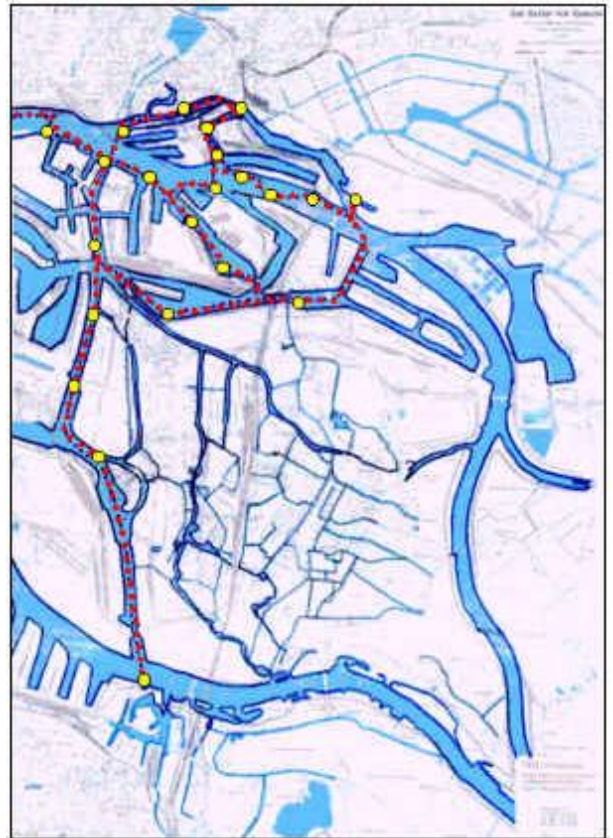
Bei den hier präsentierten Planungen handelt es sich teilweise um Arbeitsergebnisse der Zukunftskonferenz und um Anregungen und Ideen, die aus dem im Sommer 2001 stattgefundenen VHS Forum hervorgegangen sind. Für die Stadt der Zukunft ist heute eine qualitativ hochwertige Planungsstrategie mit hoher Akzeptanz in der Bevölkerung gefordert. Die in diesen Weissbuch vorliegenden Ideen und Wünsche der BürgerInnen Wilhelmsburgs sind daher in hervorragender Weise geeignet in ein zukünftiges Räumliches Gesamtkonzept (Masterplan) einzufließen.



Bebauung



Fähren



Verkehr



Grünflächen



„Some see things as they are and say why,
I dream things that never were and say why not?“
George Bernard Shaw



Die Zukunftskonferenz Wilhelmsburg
wird gefördert von der
Freien und Hansestadt Hamburg
Behörde für Bau und Verkehr

Wilhelmsburg:
im Herzen der

metropolregion hamburg
Stadt Land Fluss

