

Wohnperspektiven für die Menschen auf den Elbinseln: „Inklusiv statt Exklusiv“

1. Einleitende Zusammenfassung

Das Motto unserer Themengruppe „Wohnen und mehr...“ Im Rahmen von „Perspektiven für die Elbinseln“ orientiert sich am Bedarf und den Bedürfnissen der hier lebenden Menschen und fordert ausdrücklich eine Kurskorrektur der mit der IBA Hamburg in den letzten Jahren eingeschlagenen Aufwertungsstrategie, die sich vornehmlich am Interesse privater Immobilieninvestoren orientiert.

Auch im „Zukunftsbild Elbinseln 2013+“ der Stadtentwicklungsbehörde – das sich derzeit in behördlicher Abstimmung befindet – geht es in erster Linie um die Entwicklung der Potentialflächen in der Wilhelmsburger Mitte im Interesse privater Immobilieninvestoren. (Seite 7ff im Entwurf der BSU-Q1). Eine integrierte Gesamtstrategie für eine nachhaltige Entwicklung der Elbinseln im Interesse der hier lebenden Menschen ist in dem Entwurf nicht zu erkennen. Wir stellen ausdrücklich fest: Dieser Entwurf erfolgte nicht in unserem Namen. Zu keinem Zeitpunkt gab es eine Chance für eine Einflussnahme durch die Bevölkerung.

*Im Gegensatz zur IBA, die auf den Elbinseln Flächen mit „unglaublichem Potential“ (s. Artikel Hamburger Abendblatt vom 24.8.2013- Q2) für die wachsende Stadt identifizierte und dienstbar machte, ist unser Ausgangspunkt die bedarfsgerechte Wohnraumversorgung der örtlichen Bevölkerung, die mit ihrer weit überdurchschnittlichen Wachstumsdynamik die eigentliche Herausforderung darstellt. Allein Wilhelmsburg hatte von 2000 bis 2011 einen Bevölkerungszuwachs von 4600 Einwohnern zu verzeichnen (von 46125 auf 50731 Einwohner*innen- Q3). Wilhelmsburg und Veddel sind sehr junge Stadtteile mit überdurchschnittlichen Geburtenraten und großem Kinderreichtum. Es ist davon auszugehen, dass bis 2025 hier mehrere Tausend Menschen mit bezahlbarem Wohnraum versorgt werden müssen.*

Dass die schematische Anwendung des sog. Hamburger „Drittelmix“ dafür keine taugliche Grundlage darstellt, liegt auf der Hand. Stattdessen fordert unsere Themengruppe „Wohnen und mehr“ bezahlbaren Wohnraum auf der Grundlage einer empirischen und prospektiven Bedarfsanalyse. Neben dem erforderlichen Neubau gibt es auf den Elbinseln weiterhin einen eklatanten Sanierungsstau im Bestand.

Das Wohnumfeld und die Lebensbedingungen der Menschen auf den Elbinseln liegen immer noch deutlich unter dem Hamburger Durchschnitt. Ein sozialräumliches und sozialpolitisches Gesamtkonzept steht aus. Wohnen und Arbeiten, lokale Ökonomie, Qualifizierung und Beschäftigung müssen wir zukünftig gemeinsam entwickeln. Verkehrsplanung, Nahversorgung, soziale Infrastruktur, Bildung und Sport müssen als integrierte Bestandteile der Stadtentwicklung gemeinsam gedacht und realisiert werden. Mitreden, Planen und Mitentscheiden auf allen Ebenen und durch alle Bevölkerungsgruppen ist unabdingbar. Stadtentwicklung Inklusiv statt Exklusiv.

Zentrale Forderungen bezogen auf das Wohnumfeld sind: Verbesserung von Luftqualität und Lärminderung durch Lärmschutzmaßnahmen an den großen Verkehrsstrassen, Verkehrslenkung mit dem Ziel, Hafenverkehre um die Wohngebiete herum zu führen, Verzicht auf Bau und Planung

weiterer Autobahnprojekte, Umsetzung des Modells „Fahrradstadt Wilhelmsburg“, Verlagerung wohnunverträglichen Gewerbes (vor allem der Nordischen Oelwerke als wesentlichem Geruchsemittenten im Westen), Erhalt von Grün- und Naherholungsflächen, wie am Assmannkanal und uneingeschränkte Zugänglichkeit des Inselparks in der Wilhelmsburger Mitte.

Die Elbinseln sind Hafen und Stadt zugleich. Das bedeutet Wohnen und Arbeiten in direkter Nachbarschaft, aber auch Nachbarschaftskonflikte durch Emissionen und Verkehr. Die Konkurrenz um die Flächen – so alt wie Hamburgs historischer „Sprung über die Elbe“ mit der Entwicklung des Hamburger Hafens auf der südlichen Seite der Elbe – erfordert immer wieder Kompromisse. Entsprechend den Erfahrungen in der Hafencity und im Harburger Binnenhafen erwarten wir auch auf den Elbinseln eine Weichenstellung zugunsten von Stadtentwicklung und Wohnungsbau.

Solange im Hafen genügend Platz für riesige Autoparkplätze vorhanden ist – im Rahmen der Pläne für ein weiteres Kreuzfahrtterminal im mittleren Freihafen soll auch dort demnächst ein Parkplatz für 1500 PKW entstehen – klingt die Klage über eine Verknappung der Flächenressourcen im Hafen wenig glaubwürdig.

Dementsprechend darf es auch auf den Elbinseln keine Tabus für mögliche Flächenkonversion geben. Das gilt für Industrie und Hafenflächen in der Wilhelmsburger Mitte, das gilt im Norden für die Veddel und den Spreehafen ebenso wie für die großen Flächenpotentiale im Westen und die Quartiere Süden bis zur Süderelbe.



Gegenüber von Wasserturm und Rehaklinik des Krankenhauses Groß Sand liegt die Alte Schleuse zum Veringkanal. 2013 befanden sich beiderseits die großen Busparkplätze für die Gartenschau igs. Warum müssen hier demnächst wieder Container gestapelt oder LKW geparkt werden? Im Rahmenkonzept des Senats vom Sprung über die Elbe 2005 war hier auch städtebauliche Entwicklung angedacht worden! Fotos: privat

Diese Forderungen sind nicht neu. Im Gegenteil - Sie stehen im Einklang mit der aktuell noch gültigen Beschlusslage des Senats: Im Rahmenplan zum „Sprung über die Elbe“ von 2005 (Q4) ist z.B. eindeutig städtebauliche Entwicklung am Veringkanal – inklusive Wohnungsbau bis zum Bereich Alte Schleuse in Auftrag gegeben worden. Ebenso am „Goldküste“ genannten Nordufer der Süderelbe und auf dem Kleinen Grasbrook. Verwundern muss allerdings – aller Sonntagsreden und Bemühungen der IBA zum Trotz – wie gründlich die Stadtentwicklung in Hamburg an diesen Frontlinien zum Hafen in den letzten Jahren wieder in die Defensive geraten ist.

Für den Westen – für den gesamten Raum entlang des Kanals zwischen Fährstraße im Norden, über die Bereiche rund um den Wasserturm, der Veringkanal-Schleuse, dem Äußeren Veringkanal bis zum Reiherstieg-Knie – fordern wir eine partizipative Stadtteilwerkstatt „Zukunftsbild Veringkanal/ Reiherstieg“. Auch der Wilhelmsburger Süden muss im Sinne einer Sicherung von Naherholung, Elbzugang und Grün neben Arbeiten und neuem Wohnen neu geordnet werden, wenn die dortige Entwicklung nicht mehr von unsinnigen Autobahnplänen blockiert wird.

*Als wirksames lokales Handlungsinstrument schlagen wir die Einrichtung einer Agentur für Inklusives Wohnen auf den Elbinseln vor. Sie fungiert als Schnittstelle für Alles rund um das Thema Wohnen: Wohnungs-Tauschbörse, Mitwohnzentrale/ Migrant*innen und Baugemeinschaften/Förderung von Mieter-Selbstorganisation//Maßnahmen gegen Diskriminierung auf dem Wohnungsmarkt//Transparente Wohnungsvergabe//Unterstützung bei Wohnungsnotfällen// Mitwirkung an den laufenden Bedarfsanalysen// Unterstützung bei der Verbesserung von Wohnumfeld und Infrastruktur auf den Elbinseln ...*

*Eine Liste von Potentialflächen für Wohnungsneubau liefert dieser Ergebnisbericht nicht. Zu groß ist die Gefahr, beim Kampf um die Flächen auf den Elbinseln für die eine oder andere Seite funktionalisiert zu werden. Zusätzlich sind Nachbarschaftskonflikte vorprogrammiert, die ohne sorgfältige Abwägungen und ernsthafte Mitsprache der Anwohner*innen nicht zu lösen sind. Unser Papier versucht vielmehr, qualitative Anforderungen für den Wohnungsneubau darzustellen. Dazu zählen die Orientierung am tatsächlichen Bedarf der Menschen vor Ort nach bezahlbarem Wohnraum, die Qualität von Wohnumfeld, Infrastruktur, Naherholung und Grün. Daraus ergeben sich allerdings eindeutige Empfehlungen, auf die weitere Versiegelung von Grün – und Kleingärtenflächen, wie z.B. am Assmannkanal, zu verzichten und da zu bauen, wo heute noch wertvolle Flächen durch Containergebirge, LKW-Stellplätze oder unrealistische Verkehrsprojekte, wie die Hafenquerspange, blockiert sind. Wo es einen breiten Konsens gibt, wie in Georgswerder mit dem „Zukunftsbild 2025“, sollte es aber auch zügig losgehen. Das scheint auch für die Neubaupläne im Korallusviertel und an der westlichen Sanitasstraße zu gelten.*

Im Analyseteil beschreibt unser Bericht die bestehenden Problemlagen und das entscheidende Potential der Elbinseln, um danach einige Lösungsansätze und Maßnahmen vorzuschlagen. Abschließend empfehlen wir 12 Kernforderungen zur zügigen Umsetzung und laden die Verantwortlichen darüber zum Dialog ein.

2.Ausgangslage

Auch wenn die IBA-Hamburg 2013 als eine zeitlich und thematisch begrenzte Großveranstaltung nicht als generelle Projektionsfläche für sämtliche Erwartungen oder Enttäuschungen taugt – zum Thema: **Lösungen für das Wohnen in der Stadt des 21. Jahrhunderts** hatte sie einen hohen programmatischen und strategischen Anspruch. Hier hat sie in den letzten Jahren für die Elbinseln gewissermaßen den Takt vorgegeben.

Auf die Frage nach den Flächenpotentialen für die wachsende Stadt hat sie mit ihrem Konzept von den „Metrozonen“ die „Inneren Peripherien“ als Orte für weiteren Wohnungsbau identifiziert. Bildung wurde als zentrale Aufgabe der internationalen Stadtgesellschaft definiert. Auf die Kritik an Verdrängung ärmerer Bevölkerungsschichten durch ihre Image- und Aufwertungsstrategien hat sie mit Thesen wie „Aufwertung ohne Verdrängung“ und „Wohnen heißt Bleiben“ reagiert.

Im Bereich Wohnen, Bauen, Infrastruktur bilanziert die IBA 1208 neue Wohnungen, 516 Modernisierungen, 3 neue Kitas, 8 Bildungs- und Sporteinrichtungen, 2 Seniorenheime etc.

Zur IBA-Bilanz gehört die Geburtshilfe für die beiden ersten Baugemeinschaften auf den Elbinseln (Open House und Schlöperstieg) und die energetische Sanierung der maroden 30iger Jahre Häuser in der Weimarer Straße. Hier konnte bei Reduktion der Kosten für Wärme, eine Kaltmiete von unter 6 Euro (mit einer jährlichen Steigerung von 0,14 Cent pro m²) und eine Sozialbindung von 30 Jahren gesichert werden. Die Veränderung der Wohnungsgrößen und eine Rückkehrerquote ins jetzt neue „Weltquartier“ von unter 40 Prozent der während der Umbauten ausquartierten Bewohner werden allerdings kontrovers diskutiert und bewertet.

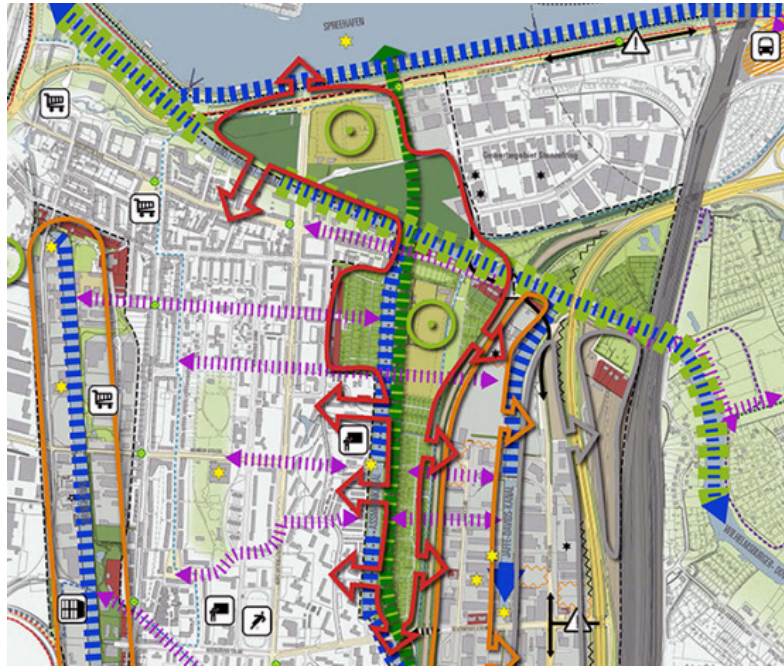
Die entscheidenden Impulse und Maßstäbe zum Thema Wohnen hat die IBA jedoch mit ihren Projekten in der Wilhelmsburger Mitte gesetzt und mit den damit verbundenen attraktiven Wohnungsangeboten in erster Linie für neue, zahlungskräftige Bevölkerungsgruppen.

Während die Ergebnisse des mehrjährigen IBA- „Ausnahmезustandes“ in der Bevölkerung auf ein geteiltes und differenziertes Echo zwischen Aufbruchsstimmung und Befürchtungen vor Mietsteigerungen und Verdrängung trifft – bei Investoren und Immobilienwirtschaft herrscht allgemeine Begeisterung vor, insbesondere was diese im Zentrum der Insel gelegene „Bauausstellung in der Bauausstellung“ angeht.

Auf einer großen Bilanz-Konferenz zum Ende der IBA am 23.8.2013 mit dem Thema „Wege des Wohnungsbaus im 21. Jahrhundert“ zeigten sich die Experten jedenfalls begeistert: „Wilhelmsburg hat ein unglaubliches Potential“. Mit der IBA als „Teilchenbeschleuniger“ sei aus „der Ödnis von einst“ eine neue Mitte entstanden. Das sei „erst der Anfang der Aufwertung des lange vernachlässigten Stadtteils“. „Alle Prognosen sagen Hamburg weiteres Wachstum voraus“. „Dieses Wachstum erfolgt in Wilhelmsburg“. „Richtung Norden zum Spreehafen bietet der Stadtteil noch viel Raum“. Senatorin Blankau sieht hier unglaubliches Potential für 5000 neue Wohnungen. Und Uli Hellweg beschreibt genau diesen Raum als „innere Peripherie“: Viertel „mit schlechter Infrastruktur, Industriebrachen, Kleingärten oder Großparkplätzen“. „Hier müssen wir qualitätsvolle Quartiere entwickeln“. „Die IBA war für die Hansestadt erst der Anfang“. (Alle Zitate aus Hamburger Abendblatt vom 24.8.2014, Artikel: „Wilhelmsburg hat ein unglaubliches Potential“-Q5)

Dass es sich hierbei nicht nur um bloße Kongress- Rhetorik handelt, zeigt der Entwurf für das „Zukunftsbild Elbinseln 2013 +“, der derzeit in der Stadtentwicklungsbehörde (BSU) in Arbeit ist und demnächst dem Senat zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll.

Schon in der Zusammenfassung werden die „wichtigen Entwicklungsimpulse“ durch IBA und igs vor allem in „Wilhelmsburg Mitte“ gewürdigt (Seite 7-Q6). Weiter heißt es dann: Das „erregt zunehmend das Interesse privater Immobilieninvestoren. An diese positiven Entwicklungen gilt es nun anzuknüpfen: Zentrale Aufgaben sind dabei die Weiterentwicklung des Wohnungsbaus...“



Der Entwurf zum Zukunftsbild Elbinseln 2013+ aus der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ist auf die Potentialflächen für den Bau von 3100 Wohnungen in der Wilhelmsburger Mitte fokussiert, Grafik BSU

Von einem Investitionsvolumen in Höhe einer weiteren Milliarde Euro ist die Rede. Eine IBA-Nachfolgegesellschaft wurde mit der Projektentwicklung beauftragt.

Was besonders auffällt an diesem Entwurf zum „Zukunftsbild Elbinseln 2013+“ ist: An keiner Stelle sind Ziel und Charakter des geplanten Wohnungsbaus näher definiert. Ein Bezug der geplanten Investitionen zum Bedarf der Bevölkerung in Wilhelmsburg und auf der Veddel an einer adäquaten Wohnraumversorgung wird nicht hergestellt.

In der Planungsphase zum Sprung über die Elbe (ab 2003) war viel von Wilhelmsburg als der „Schatzinsel“ im Herzen der Stadt und ihren „Goldküsten“ die Rede. Was damals inspirierend für eine allgemeine Aufbruchstimmung wirkte, sorgt jetzt nach der IBA unter den im Konzeptentwurf der BSU umworbenen „privaten Immobilieninvestoren“ offenbar für Goldgräberstimmung. „Betongold“ ist derzeit bekanntlich die lukrativste Form der Kapitalinvestition.

War mit der „Internationalen Bauausstellung“ für Teile der Öffentlichkeit die Hoffnung auf einen Aufbruch im jahrelang vernachlässigten Hinterhof der Hansestadt verbunden, droht diese jetzt in ihrer neuen Rolle als Projektentwickler für Wohnungsbau vollends zu einer IBA = „Investoren-Beglückungs-Agentur“ zu werden.

Die Leerstellen und Problemlagen die die IBA hinterlässt, erfordern jedenfalls andere Ziele, andere Strategien und andere Handlungsansätze.

Wir, die AG „Wohnen und mehr ...“ des Perspektiv Planungsprozesses, wenden uns gegen eine an Gewinnmaximierung ausgerichtete Stadtteil- und Bauplanung. Wir fordern eine an den konkreten Bedarfen der Menschen auf den Elbinseln ausgerichtete, sozial verträgliche und zukunftssträchtige Strategie für Wohnen und Stadtteilentwicklung.

3. Bestandsaufnahme/Problemlagen

3.1 Große Not, großer Bedarf

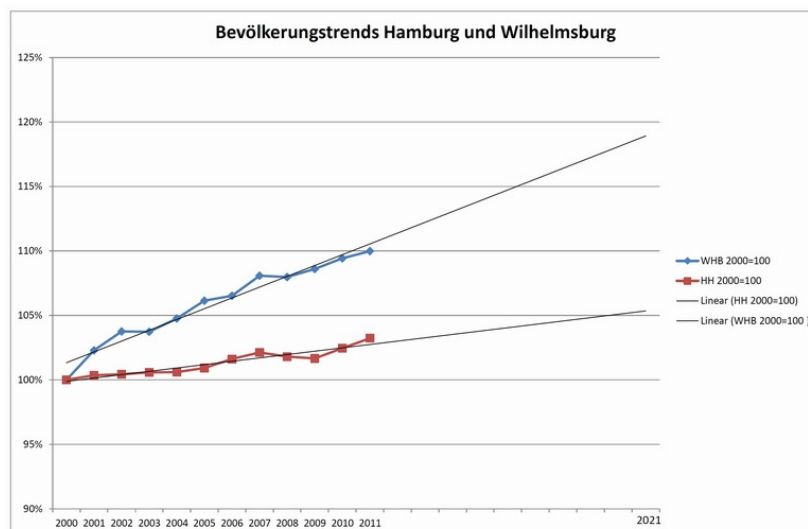
3.1.1 Bevölkerungsentwicklung auf den Elbinseln

Allein in Wilhelmsburg gab es eine Bevölkerungszunahme von 46125 (im Jahre 2000) auf 50731 (im Jahre 2011 - Q7). Das ist ein Mehr von 4600 Menschen = 10 Prozent. Dieses Wachstum liegt weit über dem Hamburger Durchschnitt. Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den IBA-Faktor, d.h. den zusätzlichen Zuzug der im Rahmen der IBA gebauten neuen Wohnungen.

Was sind die Ursachen dieser enormen Bevölkerungsdynamik auf den Elbinseln? Neben überdurchschnittlichen Zuzügen/Zuwanderung sind es vor allem endogene Faktoren: Wilhelmsburg ist ein besonders junger Stadtteil: 21,2% sind unter 18 (HH:15,6%), in 23,7% der Haushalte leben Kinder (HH:17,4%), Alleinerziehende: 7,1 % (HH:5,4%). (Q8)

Dieser Bevölkerungszunahme steht eine unzureichende Zahl von neuen Wohnungen gegenüber: Die IBA hat nach eigenen Angaben 1208 neue Wohnungen gebaut, die meisten davon im eher hochpreisigen Segment.

Es ist damit zu rechnen, dass die Dynamik der Bevölkerungszunahme auf den Elbinseln anhält. Im Vergleich zu 2000 könnte im Jahre 2025 eine Zunahme um 10 000 neue Bewohner erreicht sein.



Bevölkerungsentwicklung Wilhelmsburgs im Vergleich zu Hamburg in den Jahren 2000 bis 2011

(Quelle: <http://www.statistik-nord.de/fileadmin/regional/regional.php>)

Grafische Darstellung und möglicher Trend von Michael Rothschuh

Selbst eine Stagnation der Einwohnerzahlen würde angesichts der demografischen Entwicklungen voraussichtlich einen zunehmenden Bedarf an Wohneinheiten bedeuten, da die Anzahl der Single-Haushalte voraussichtlich weiter steigt.

Fazit: Schon jetzt besteht eine gravierende Unterversorgung mit ausreichendem und bezahlbarem Wohnraum. Bis 2025 müssen auf den Elbinseln voraussichtlich mehrere Tausend Menschen bedarfsgerecht mit Wohnraum versorgt werden.

3.1.2 Entwicklung der sozialen Lage der Bevölkerung

„Wilhelmsburg ist nach wie vor ein von Arbeitslosigkeit besonders betroffener Stadtteil. 11,1 % aller Einwohner im Alter von 15 bis unter 65 Jahren sind arbeitslos; das sind fast doppelt so viele wie im Hamburger Durchschnitt (6,1 %). In der Folge stehen über ein Viertel aller Einwohnerinnen und Einwohner (12.854) in Wilhelmsburg im SGB II-Leistungsbezug. Viele Arbeitslose beziehen schon seit Jahren Unterstützungsleistungen; dadurch drohen in Wilhelmsburg stärker als in den meisten anderen Hamburger Stadtteilen soziale Ausgrenzung, Demotivation und Perspektivlosigkeit für viele erwerbsfähige Bewohnerinnen und Bewohner.“ ...

Auf diese Weise verstärkt sich ... die soziale Spaltung auf den Elbinseln... - noch immer sind 24% der BewohnerInnen von Sozialhilfe abhängig.“ (Übernommen als Auszug aus dem Papier der Themengruppe „Lokale Ökonomie, Qualifizierung und Beschäftigung“ von Gottfried Eich-Q9)

Fazit: Die Unterversorgung mit Wohnraum trifft in erster Linie die Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen. Sie sind die ersten Verlierer und in hohem Maße von Verdrängung bedroht.

3.1.3 Wohnungsbestand Wilhelmsburg

In Wilhelmsburg gibt es insgesamt 21000 Wohneinheiten, wovon 6463 Sozialwohnungen sind. Die Wohnfläche pro Person beträgt 25 m² und weist damit einen deutlich geringeren Wohnflächenanteil auf im Gegensatz zum Hamburger Durchschnitt, der bei 35 m² liegt. Das weitaus größte Problem stellen allerdings die zukünftig entfallenden Sozialbindungen dar. „Die Zahl der derzeit gebundenen Sozialwohnungen wird bis 2018 stark zurückgehen (um 64% von 6.463 auf 2.335)“ berichtet das Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung am 8.4.2014. (Q10) **Damit droht ein Verlust von 4128 Sozialwohnungen in Wilhelmsburg bis 2018, wenn nicht gegen gesteuert wird!**

3.1.4 Mietentwicklung auf den Elbinseln

In Hamburg hat der Bestand an Wohnungen mit Mieten unter 6 Euro pro m² rapide abgenommen: Von 45 % im Jahre 2009 ist er auf 24% im Jahre 2013 gesunken.

Mit dem Sprung über die Elbe hat es auf den Elbinseln bei den Mieten eine zunehmende Angleichung an das Hamburger Mietniveau gegeben.

Bei der Auswertung von 5000 im Februar und März 2014 erschienenen Wohnungsanzeigen fanden Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Ohmoor heraus, dass auf der Elbinsel für Neuvermietungen durchschnittlich derzeit rund zehn Euro pro Quadratmeter gefordert werden. Im Jahr 2010 waren es in den Wohnungsinseraten noch 7,50 Euro pro Quadratmeter. Damit haben die Mieten den Sprung über die Elbe geschafft.

Mit dem Titel: „Wohnen: Wilhelmsburg teurer...“ berichtet das Hamburger Abendblatt vom 2. April 2014 über diese diesjährige Studie und resümiert: „ Die These, nach der im Stadtteil Wilhelmsburg infolge von Gartenschau und Bauausstellung das Wohnen deutlich teurer geworden ist, dürfte durch eine am Dienstag vorgestellte Untersuchung neue Nahrung bekommen“.

Laut dieser Studie liegt Wilhelmsburg bei den Preisen für Eigentumswohnungen inzwischen

auf dem Niveau von Stadtteilen wie Niendorf, Sasel und Rissen. Zwischen 3000 und 3500 Euro pro Quadratmeter werden in den Inseraten gefordert.

(Die gymnasiale Oberstufe Ohmoor untersucht seit 28 Jahren anhand von Wohnungsanzeigen die Entwicklung auf dem Hamburger Wohnungsmarkt. Berücksichtigt wurden nur Inserate aus dem Hamburger Abendblatt und dem Internetportal Immonet für diese Untersuchung -Q11.)

3.1.5 Wohnungsnotfälle

Es gibt auf den Elbinseln dringenden Wohnungsbedarf für Wohnungsnotfälle. Beratungsstellen, Ämter und Wohnungsgesellschaften sind damit täglich konfrontiert. Besonders empörenden Bedingungen sind aus Bulgarien stammende Wanderarbeiter ausgesetzt. Hier gibt es in größerem Umfang sogar illegale Praktiken bei der Vermietung von Schlafplätzen und Zimmern. (siehe Broschüre: „Zuwanderung von Arbeitsmigrantinnen und Arbeitsmigranten aus Bulgarien in das Reiherstiegviertel“ – Jörg Penning Oktober 2013 -Q12)

3.1.6 Erheblich angespannte Situation auf dem Wohnungsmarkt

Aus der Summe der genannten Faktoren resultiert eine erhebliche angespannte Situation auf dem Wohnungsmarkt Wilhelmsburg und Veddel. Der lokale Wohnungsmarkt ist dicht. Gleichzeitig sind Verbundenheit und Identifikation mit den Wohnorten Wilhelmsburg bzw. Veddel groß. Es gibt ein hohes „Heimatsfaktor“ für die Eingesessenen der Elbinseln: Das gilt nicht nur für die Bewohner, die seit vielen Jahren hier leben, sondern auch für ihre Kinder, die sich mit diesen Stadtteilen verbunden fühlen. Auch ist dabei ein entscheidender Faktor, dass man die nun älter gewordenen Eltern bzw. Familienmitglieder nicht „verlassen“ möchte und deshalb bevorzugt eine nahe gelegene Wohnung anmieten möchte.

So sind die Zeiten von Leerstand in Kirchdorf-Süd und anderswo längst vorbei und die Wartelisten bei den Wohnungsunternehmen und die Schlangen bei Neuvermietungen werden länger. Die Verlierer dieser Entwicklungen sind vor allem die unteren Einkommensgruppen, die es auch schwerer haben, überhaupt an Sozialwohnungen zu kommen.

Die These, dass „Aufwertung ohne Verdrängung“ möglich sei, erweist sich unter diesen Bedingungen schnell als Illusion. „Die Armut wandert durch die Stadt“.

Auch kommt es deshalb angesichts des generellen Wohnungsmangels in Hamburg nicht selten vor, dass Vier-Zimmer-Wohnungen von zwei oder drei und manchmal sogar vier Familien gleichzeitig bewohnt werden. Am meisten trifft es dabei die neu zugewanderten EU-BürgerInnen, insbesondere bulgarische Einwanderer, denen oft keine anderen Auswege bleiben.

3.1.7 Schimmel neben Hochglanz: Dramatischer Sanierungsbedarf im Bestand

Die Zustände bei den GAGFAH Wohnungen im Korallusviertel werden von Bewohnern und Mietergruppen seit Jahren skandalisiert, ohne dass es bisher zu substantiellen Verbesserungen gekommen ist. Der Zustand der Häuser am Ernst August Deich kann nicht als menschenwürdig bezeichnet werden. Auch bei den Häusern in der Harburger Chaussee scheint es erheblichen Sanierungsbedarf zu geben. Bei den Stadtteilgesprächen haben

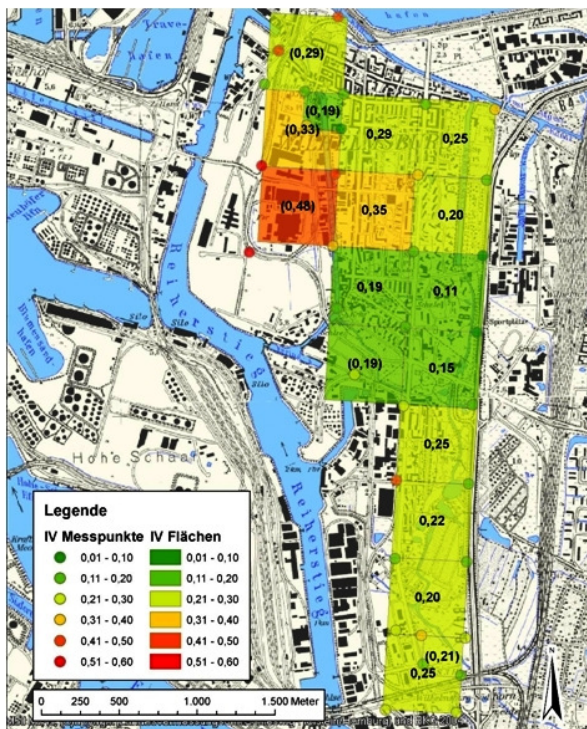
Bewohner*innen von der Veddel mehrfach auf die erheblichen Defizite im Veddeler Wohnungsbestand hingewiesen.

3.2 Schwierige Rahmenbedingungen für Wohnen auf den Elbinseln

3.2.1 Im Westen stinkt's gewaltig

200 Meter von den Wohnungen in der Veringstraße entfernt – im Industriegebiet am westlichen Ufer des Veringkanals – produziert die Firma Nordische Oelwerke Walther Carroux GmbH & Co. KG (NOW) vor allem Öle und Fette als Grundstoffe für diverse Endprodukte. Die Firma NOW ist einerseits wichtiger Produzent und Arbeitgeber, andererseits klagen Anwohner in weiten Teilen des Reiherstiegviertels über eine erhebliche, Ekel erregende, Geruchsbelästigung, die eindeutig den NOW zugeordnet werden muss.

Im Auftrag der Stadtentwicklungsbehörde hatte der TÜV Nord im Jahre 2008 umfangreiche Geruchsmessungen im Wilhelmsburger Westen durchgeführt (Gutachten vom 10.3.2009- [Q13](#)). Das Ergebnis: In der Hälfte der gemessenen Zeiträume stinkt es - vor allem im Bereich Veringstraße/Weimarerstraße. Die „Geruchs-Immissions-Richtlinie“ (GIRL) sieht gerade mal 10 % (Geruchshäufigkeit in % der Jahresstunden) für Wohngebiete als noch vertretbar an.



TÜV NORD Umweltschutz

2. Graphische Ergebnisdarstellung

Abbildung 3:

Relative Überschreitungshäufigkeit der anlagenspezifischen Gerüche auf der Beurteilungsfläche (Kenngröße 4) im 1. Halbjahr 2008

Auftraggeber: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

TÜV Auftragsnummer: 80000619736/107PGU155

Seite 21 von 32

Die Beurteilungsfläche war der gesamte Wilhelmsburger Westen bis zur Wilhelmsburger Reichsstraße – Das rot eingefärbte Raster entspricht dem Standort der NOW

Während für die Realisierung von Wohnungsbau in der Hafencity die dortige geruchsintensive Kaffeerösterei kurzerhand weit in den westlichen Hafen verlagert wurde, hat die IBA in Wilhelmsburg mit den NOW einen Deal gemacht, der diesen problematischen Standort in Wohn Nähe längerfristig stabilisieren dürfte: Mit 17,9 % trägt die industrielle Abwärme der NOW zur Wärmeproduktion des nahen „Energiebunkers“ bei.


Überwacht und genehmigt vom „Amt für Immissionsschutz und Betriebe“ der BSU wurden im Gegenzug von den Nordischen Oelwerken umfangreiche Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Im Auftrag der NOW (unter Beteiligung der IBA) hat der TÜV die Wirksamkeit der Maßnahmen bewertet: Bei konsequenter Umsetzung sei mit einem Rückgang der Geruchs – EMISSIONEN um 55% zu rechnen.

Das wesentliche Kriterium der Geruchsbelästigung ist gemäß GIRL aber die IMMISSIONSSEITE. Diese nimmt laut TÜV „nicht im gleichen Maße ab“. „Im Nahbereich der NOW ist der Transportweg ... zu den Immissionsorten zu gering, um die Geruchsemissionen bis unter die Geruchsschwelle zu verdünnen. An weiter entfernten Orten dagegen „ergibt sich eine geringere Geruchsbelastung im Sinne der GIRL“ (TÜV-Gutachten 2011- Q14).

Für die IBA sind damit „die Voraussetzungen für den Abschluss eines Wärmelieferungsvertrages zwischen Nordische Oelwerke und Hamburg Energie als Betreiber des Energiebunkers“ erfüllt .

Mittlerweile sind die Filter längst installiert. Übereinstimmend berichten Anwohner und Passanten weiterhin von massiven Geruchsbelästigungen. Zumindest subjektiv ist keine Verbesserung der Lage feststellbar. Mancher empfindet das Ausmaß des Gestanks als Körperverletzung.

Objektiv gefährlicher dürfte bei den NOW allerdings weiterhin die Explosionsgefahr eingeschätzt werden. Erinnern wollen wir in diesem Zusammenhang an den Großbrand im Sommer 2001 nach der Explosion einer der Öltanks in der Industriestraße (Q15).

30.7.01.	
Schreck in Wilhelmsburg: Tank in Ölfabrik explodiert	
<p>Gestern Nachmittag, kurz vor 13.30 Uhr: Eine gewaltige Explosion erschüttert das Industriegebiet in Wilhelmsburg. Im Umkreis von mehreren Hundert Metern erschrecken die Menschen in ihren Wohnungen und auf den Straßen. Selbst den Feuerwehrleuten in der Wache fährt der Schreck in die Glieder. "Explosion in einer Ölfabrik! Ein Tank mit Glyzerin ist in die Luft geflogen!", heißt es im Einsatzbefehl.</p> <p>Die Feuerwehr gibt sofort einen dritten Alarm. 60 Mann rücken aus, mit allem, was an schwerem Gerät zur Verfügung steht, darunter drei Löschzüge, das Löschboot und die Drehleiter. Als die Brandbekämpfer an der Industriestraße eintreffen, bietet sich ihnen ein Bild der Verwüstung: Die Lagerhalle hat kein Dach mehr - es wurde weggerissen von der Detonation. Die Trümmer liegen im Umkreis von 50 Metern verstreut. Rund um den explodierten Tank steht die Halle in Flammen. Die Feuerwehrleute greifen den Brandherd von mehreren Seiten an. Ihre größte Sorge: In unmittelbarer Nähe der Flammen stehen noch andere Tanks, gefüllt mit der hochexplosiven Flüssigkeit. Jede Sekunde kann alles in die Luft fliegen. Die Männer richten die Wasserschläuche auf die blauen Behälter, um sie zu kühlen. Um 13.54 Uhr dann Aufatmen: "Feuer unter Kontrolle!"</p> <p>Warum der Tank in die Luft flog, ermitteln jetzt Fachleute von der Bauprüfteilung. Auch Vertreter</p>	

Hamburger Abendblatt berichtet am 30..7. 2001

So wünschenswert eine enge Verzahnung von Wohnen und Arbeiten im Grundsatz ist: Wohnunverträgliches Gewerbe, wie die Nordischen Oelwerke, sind dauerhaft an diesem Standort nicht zu verantworten.

3.2.2 Luftqualität - Bald wieder dramatisch schlechter

Demnächst geht das Kohlekraftwerk Moorburg ans Netz. Dies verhängt mit seinem CO₂-Ausstoß von 8 Millionen Tonnen jährlich (das ist doppelt so viel, wie der CO₂-Ausstoß des gesamten Hamburger Straßenverkehrs) nicht nur die Hamburger (und die Wilhelmsburger) Klimabilanz, sondern beschert den Wohnstandorten auf den Elbinseln 400 Tonnen Feinstaub jährlich, sowie Schwefeldioxid, Ozon, Stickoxide und Schwermetalle dazu.

Die Wilhelmsburger Ärzteschaft hatte bereits 2008 eindringlich vor den damit verbundenen Gesundheitsgefahren gewarnt: Eine Erhöhung der Feinstaubkonzentration schon um 10µg/m³ im Jahresmittel führt zu einer steigenden Zahl von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, zu einer erhöhten Rate an Lungenkrebs und allgemeiner Sterblichkeit!

„Leider sind es gerade kinderreiche Stadtteile wie Wilhelmsburg, Veddel, Rothenburgsort, Billstedt, die gesundheitsschädigenden Umweltfaktoren in besonderer Weise ausgesetzt sind. Neben den Folgen sozialer Faktoren wie Armut, schlechte Ernährung, geringere Bildungschancen, gehören dazu Lärm, Verkehr und Luftbelastung. Hier haben die Menschen eine geringere Lebenserwartung und ein größeres Risiko an Krebs oder Herzinfarkt zu sterben als anderswo. Wir befürchten, dass ein Kohlekraftwerk in Moorburg zu einer erheblichen Steigerung dieser Risikosituation führt und in unverantwortlicher Weise die Gesundheit vor allem unserer Kinder auf's Spiel setzt.“ (Stellungnahme der Wilhelmsburger Ärzteschaft -Q16)

Aktuell hat die Weltgesundheitsorganisation eine umfangreiche Studie vorgestellt (25.3.2014), nach der Luftverschmutzung das weltweit größte Gesundheitsrisiko darstellt. Nach ihren Angaben starben im Jahr 2012 etwa 7 Millionen Menschen an Luftverschmutzung. (<http://www.unep.org/ccac/>). Am dramatischsten ist die Lage in China und Indien. Aber auch in Europa führt die Luftverschmutzung zu massenhaften Todesfällen. Das Umweltbundesamt geht davon aus, dass in Deutschland 2013 über 47.000 Menschen wegen schlechter Luft, hauptsächlich durch Feinstäube in Großstädten, gestorben sind (Q17). Dabei ist mittlerweile eindeutig geklärt, dass Feinstäube nicht nur zu chronischen Lungenerkrankungen führen; die Mikropartikel gelangen auch in die Gefäßbahnen, so dass die häufigsten Todesursache Schlaganfälle und Herzerkrankungen sind.

3.2.3 Lärm wohin man hört

Die Elbinseln sind flächendeckend verlärm.

Besonders dramatisch ist es auf der Veddel neben der Bahn.

Während die A7 im Westen der Stadt gedeckelt wird, hat die A1 nicht mal einfachen Lärmschutz.

Die Harburger Chaussee gehört zu den lautesten Straßen in Hamburg – seit der Zollöffnung jetzt auch rund um die Uhr.

An der Wilhelmsburger Reichsstraße wurde Tempo 50 wieder aufgehoben und der Lärmschutz soll wieder abgebaut werden, nachdem er recht effektiv die Gartenschau geschützt hatte.

Hafenlärm überall.

An der Bahn in Wilhelmsburg wird derzeit neuer Lärmschutz gebaut. Das ist sehr zu begrüßen, zumal dies unabhängig davon erfolgt, ob die Wilhelmsburger Reichstraße (WRS) später verlegt wird oder nicht. Mit dem zwischenzeitlichen Abbau der bisherigen Lärmschutzwände ist die Lage zwischen Neuenfelder Straße und Süderelbe dort derzeit allerdings unerträglich (an temporären Lärmschutz ist offenbar nicht gedacht).

3.2.4 Bus und Bahn über dem Limit

Busse und S-Bahn sind vor allem im Berufsverkehr hoffnungslos überfüllt.

Neben dem preisgekrönten Loop ist Radfahren hier weit von den Zielen einer alltagstauglichen Fahrradinsel entfernt. Der Radweg über die Elbe in die Stadt ist eine Zumutung, die Busspur dort weiterhin tabu.

Auf einen erfolgreichen „Seitensprung“ über die A1- Autobahnbrücke über die Elbe in die Vier- und Marschlande warten wir seit der Zukunftskonferenz.

Die neue Fähre 73 ist ein großer Gewinn aber keineswegs langfristig gesichert und weiterhin schlecht an den Bus getaktet. Auch fährt sie nicht am Wochenende.

3.2.5 „Achillesferse Verkehr“

Noch 2008 hatte die IBA den Versuch unternommen, Stadt und Verkehr in der Wilhelmsburger Mitte mit einem integrierten Planungsansatz zu entwickeln. Im IBA- Blick vom März 2008 wurde unter der Überschrift „Boulevard statt Bollwerk“ ein Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße im Rahmen einer Neuordnung der Wilhelmsburger Mitte empfohlen (Q18). Dieser Vorschlag fand damals im gesamten Stadtteil große Zustimmung. Dann aber übernahmen das „Amt V“ und die DEGES die Verkehrsplanung, untersagten der IBA jede Einmischung in ihr Fachgebiet und leiteten die Ära einer autistischen Fernstraßenplanung ein. Auch Uli Hellweg äußerte mittlerweile Bedauern über die Auswirkungen und spricht von der „Achillesferse Verkehr“.

Die Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS)

Das Für und Wider einer Verlegung wurde in unserer Themengruppe nicht erneut zum Thema gemacht (Seit Jahren wird darüber gestritten – 2 sogenannte „Beteiligungsverfahren“ sind gescheitert. (Q 19)

Nach dem zuletzt am Veto des Senats gescheiterten – auf Bezirksebene gemeinsam ausgearbeiteten – Kompromiss, stehen sich die Verkehrsbehörde und kritische Bürgergruppen, die weiterhin eine Verbreiterung der WRS auf Autobahnniveau ablehnen, jetzt vor Gericht gegenüber – mit ungewissem Ausgang. Auch ohne dieses juristische Verfahren wäre nicht vor 2018 mit dem Baubeginn zu rechnen gewesen.

Die Chance für eine integrierte Planung von Stadtentwicklung und Verkehr in der Wilhelmsburger Mitte ist damit vorerst vertan. Die IBA-Nachfolgegesellschaft, die dort jetzt die Möglichkeiten für Wohnungsbau ausloten soll, hat es mit unterschiedlichen Szenarien zu tun – mit oder ohne Verlegung der Straße.

Im Falle einer Verlegung gerät der dort geplante Wohnungsbau massiv unter Druck: Durch ein zu erwartendes vermehrtes Verkehrsaufkommen, durch erhöhte Lärm- und Luftbelastung und durch das dortige Industrie- und Gewerbegebiet, dass mit der neu geplanten Auffahrt in Höhe Rotenhäuser Straße eine direkte Fernstraßenanbindung erhält und damit in ihrem Bestand erheblich gestärkt wird. Im Einzelnen:

Die Planung sieht weiterhin einen Ausbau der verlegten WRS auf doppelte Breite vor. Eine Planung, die in „ihren Trassierungselementen allen Ansprüchen einer Vollautobahn entspricht“, wie es der Wiener Gutachter, Verkehrsexperte Prof. Knoflacher formuliert hatte (Q20).

Mit der neuen Auffahrt in Höhe der Rotenhäuser Straße erhält das dortige Industrie – und Gewerbegebiet einen direkten Fernstraßenanschluss, was vor allem für Logistik – und

Transportgewerbe einen wichtigen Standortvorteil darstellt. Eine Umwandlung in auch für Wohnen geeignetes Mischgebiet wird dadurch nicht wahrscheinlicher.

Auch der in diesem Bereich vorgesehene Lärmschutz erfüllt mit 2 Metern Höhe lediglich die Anforderungen für Gewerbegebiete.

Als Zubringer zur neuen Auffahrt Rotenhäuser Straße würden in Zukunft von Norden die Rubbertstraße und von Süden die Dratelnstraße fungieren. Dratelnstraße und Rubbertstraße – im Schnittpunkt des neuen Fernstraßenanschlusses Rotenhäuser Straße – werden damit zur Schlüsselstelle eines „Inneren Wilhelmsburger Ringes“, der im Norden über die Hafenrandstraße, im Westen über Reiherstieg Hauptdeich und im Süden über die Straße „Bei der Wollkämmerei“ die Verkehre aus Hafen und den großen Logistikgebieten aufnimmt, diese durch die Wilhelmsburger Mitte führt und an Schulen und neuen Wohngebieten vorbei dem neuen zentralen Fernstraßenanschluss zuführt. Damit ist eine vermehrte Verkehrsbelastung auch in der Wilhelmsburger Mitte vorprogrammiert. Nach Osten wird vor allem die Neuenfelder Straße zusätzliche Verkehre aufnehmen müssen.

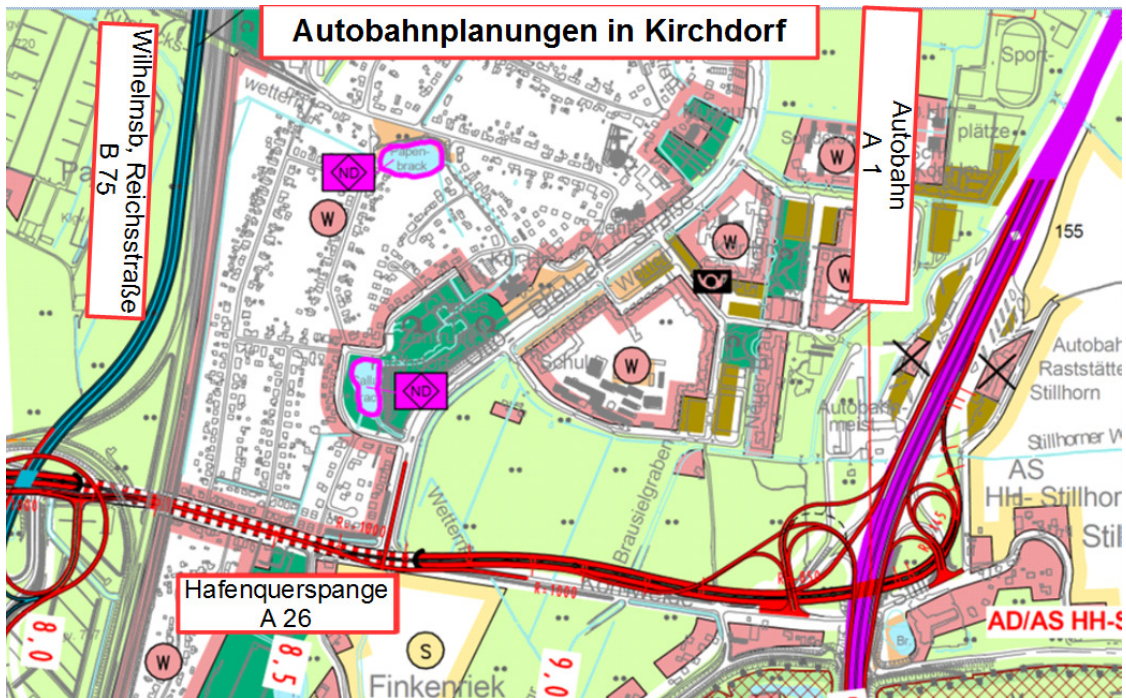
Zusammenfassend sind diese Verkehrsaussichten keine rosigen Rahmenbedingungen für Wohnungsbau in der Wilhelmsburger Mitte. Eine integrierte Planung stellen wir uns anders vor.

Die Hafenuerspange – jetzt als Verlängerung der A-26 geplant

„Die Hafenuerspange – wäre eine Katastrophe für Wilhelmsburg“, hatte einst Hamburgs ehemalige Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk formuliert – das war allerdings im Wahlkampf vor ihrer Amtszeit (Q21).

Und die IBA Hamburg argumentierte in einer Stellungnahme vom 9.8.2012: *„Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen.“* Und weiter: *„Wilhelmsburg trägt die Hauptlast des Hafenverkehrs, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Die Elbinsel leidet unter den Barrieren und Zäsuren aus Hafen, Industrie und Verkehr. Weitere ... verträgt die Elbinsel nicht. Im Gegenteil: Es muss um den Abbau von Barrieren gehen....In keinem Fall darf zusätzliche Verkehrsinfrastruktur die Insel weiter zerteilen und von ihren Uferbereichen trennen“* Und zur jetzt favorisierten Südtrasse: *„Dabei bleibt die grundsätzliche bauliche Crux, dass diese Trasse den - jetzt noch freien - Zugang Wilhelmsburgs zum Natur-Landschafts- und Erholungsraum an der Süderelbe in diesem Bereich zumindest einschränkt.“* Und *„Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen nicht im besiedelten Gebiet gesucht werden und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet“*. (Q22)

Allein in **Kirchdorf Süd** wohnen über 6000 Menschen. Die Siedlung feiert in diesem Jahr ihr 40- Jahre-Jubiläum. Kirchdorf-Süd liegt direkt an der A1. Einen Lärmschutz an der A1 sucht man vergebens. Das wäre ein schönes Geburtstagsgeschenk gewesen. Stattdessen meldet Hamburg eine weitere Autobahn für den Bundesverkehrswegeplan an und beschert Kirchdorf Süd damit eine weitere Autobahn im Süden. Lärm, Feinstaub, Stickoxide, Schwefelbelastung inklusive.



Die linienbestimmte Hafenquerspange – geplant als Verlängerung der A 26 bis zur Anschlussstelle Stillhorn – im Abschnitt Kirchdorf – Ausschnitt bearbeitet von Michael Rothschuh

Die A1 im Osten – ohne jeden Lärmschutz – ist schon da.

Die neue Wilhelmsburger Reichsstraße im Westen wird autobahngleich ausgebaut.

Die Pläne für die Hafenquerspange im Süden sehen u.a.vor:

Verlauf im Tunnel zwischen Bahn und Otto-Brenner Straße, Verlauf nördlich der Kornweide, Anschlüsse an die A1 in Stillhorn – die jetzige Kornweide bleibt unverändert bestehen.

Kritikpunkte an den Plänen zur Hafenuerspange

Die geplante Hafenuerspange (A 26-Ost) durch Moorburg und Wilhelmsburg

...ist eine Katastrophe für die Stadtentwicklung und den Wohnungsbau

Wilhelmsburg ist schon jetzt gebeutelt von Verkehrsstrassen. Eine zusätzliche Autobahn entlastet keine Wohnstraßen, sondern führt mehr Verkehr in den Stadtteil.

- Die Hafenuerspange schneidet den Süden der Insel geradezu ab.
- Sie verschlechtert massiv die Wohnbedingungen in Kirchdorf und Kirchdorf Süd, die bereits jetzt durch die Autobahn A1 erheblich belastet sind.
- Sie verhindert neue Wohngebiete im Hauland (direkt neben der Dreifachtrasse von Bahn, geplanter Autobahn 26 und Kornweide), die die IBA GmbH im Rahmen des Hamburger Wohnungsbauprogramms planen soll.

Bereits die Linienbestimmung führt zu einer Verödung des betroffenen Umfeldes, wie die Planung der Hafenuerspange im Norden Wilhelmsburgs (Harburger Chaussee und Umfeld) seit 1978 deutlich demonstriert hat.

Moorburg verliert durch die Hafenuerspange seine Entwicklungsperspektive.

... entlastet die Hamburger Innenstadt nicht

Die Hoffnung, die Innenstadt, der Ost-West-Straßenzug und die Streseemannstraße würden durch eine Hafenuerspange entlastet, war einmal das zentrale Motiv für Hamburgs Planung gewesen. Alle Gutachten haben dagegen bewiesen: Südlich der Elbe kann man Hamburgs Innenstadt nicht entlasten. Eine Autobahn durch Wilhelmsburg reduziert auch den Verkehr auf der B 73 kaum, so dass die Doppeltrasse von Bahn und Hauptstraße durch Harburg bestehen bleibt und Autoverkehr in die Innenstadt anzieht.

... schließt keine „Lücke“ im Autobahnnetz

Um Hamburg gibt es künftig, nach Weiterbau der A20 bis zur A7, den Autobahnring Maschener Kreuz – A1 – Bargteheide – A 21 – Bad Segeberg – A20 – Bad Bramstedt – A7 (dann auf 6/8 Spuren erweitert) – Maschener Kreuz. Nach Überzeugung u.a. des Verkehrsexperten Prof. Dr. Topp (IBA-Kuratorium) ist die Hafenuerspange kein Lückenschluss sondern ein Kurzschluss. Man baut keine Autobahnen mitten durch Städte.

... holt vor allem Pendlerverkehr von der Bahn auf die Straße

Die geplante Hafenuerspange verläuft exakt parallel zur S-Bahn 3 und Metronom-Linie Stade-Buxtehude- Hamburg. Hamburg muss endlich dafür sorgen, dass diese Linien bedarfsgerecht bedient werden. Es ist unerträglich, dass für viele Millionen die Infrastruktur auf der Schiene hergestellt wurde, nun aber zu wenig Fahrzeuge vorhanden sind, so dass Gedränge in den Zügen viele von der Nutzung des ÖPNV abschreckt.

... verhagelt die Klima- und Umweltbilanz Hamburgs

Die europäische Union hat gerade Hamburg scharf gerügt, weil Hamburg nicht die verbindlichen Verordnungen zur Luftreinhaltung einhält und keine konkreten Verkehrskonzepte zur Reduzierung der Schadstoffe vorlegt. Die Hafenuferspanne erhöht nach den Gutachten der DEGES die Verkehrsmenge und den CO₂ Ausstoß. Hinzu kommen großflächige Versiegelungen und Umweltschädigungen. Für eine „Umwelthauptstadt“ ist die Autobahnplanung eine Blamage.

... verletzt grundlegend den Artenschutz

Das Bundesverkehrsministerium selbst hat in seiner Linienbestimmung warnend darauf hingewiesen, dass der Artenschutz erheblich verletzt wird und ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren erforderlich ist.

... wird vom Bund nicht bezahlt werden

Der Bund war 2003 nicht bereit, die Hafenuferspanne in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Sie hatte ein schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Die jetzige Planung ist erheblich teurer als die damals angepeilten 475 Mio. Euro. Alle Bürgermeister und Verkehrssenatoren der verschiedensten Parteien sind in den letzten 40 Jahren mit der Forderung nach einer Finanzierung durch den Bund gescheitert.

Für den neuen Bundesverkehrswegeplan liegt nach dem Koalitionsvertrag eindeutig die Priorität auf Erhalt vor Neubau.

Deshalb braucht auch Hamburg eindeutige Prioritäten

- für den Pendlerverkehr im ÖPNV statt mit dem PKW
- für Erhalt statt Neubau

Die richtige Priorität bei den Straßen ist:

Hamburg braucht einen Ersatzneubau für die Köhlbrandbrücke

Der Hafen braucht nach einheitlicher Auffassung der Wirtschaft und des Hafens eine sichere Anbindung an die A7.

Zum Zustand der Köhlbrandbrücke gibt es seit 10 Jahren immer wieder neue Aussagen. Sicher ist: Die Köhlbrandbrücke hält den Schwerlastverkehr nur noch begrenzte Zeit aus. Deshalb braucht der Hafen für die Köhlbrand-Querung eine zukunftsfähige Lösung. (dies kann auch ein Straßentunnel für Schwerlastverkehr sein und die langfristige Erhaltung der Köhlbrandbrücke insb. für PKW). Nach den Untersuchungen des Masterplans zum Straßenverkehr im Hafen der HPA ist eine Hafenuferspanne eindeutig kein Ersatz für die Köhlbrandbrücke.

Scholz hat Recht mit seiner Erklärung zur Köhlbrandbrücke:

"Aufgrund der langen Planungsvorlaufzeiten werden wir demnächst die Planungen und die Finanzierung des Ersatzneubaus anstoßen"

(Hamburger Abendblatt 13.6.2012: <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2305586/Scholz-verspricht-Neubau-der-Koehlbrandbruecke.html>). Der Bürgermeister muss seinen Worten jetzt Taten folgen lassen.

Eine Mitfinanzierung durch den Bund ist möglich.

Wie seinerzeit ca. die Hälfte der Kosten der Köhlbrandbrücke vom Bund getragen wurde, obwohl sie eine Stadtstraße ist, kann auch jetzt ein Ersatzneubau vom Bund mit finanziert werden.

So geschieht es aktuell mit dem Hafentunnel Cherbourger Straße, einer Stadtstraße in Bremerhaven. Der Bund finanziert den Tunnel mit bis zu 120 Mio. Euro (=70% der Kosten) „aufgrund der besonderen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedeutung der deutschen Seehäfen, die eine leistungsfähige Hinterlandanbindung erfordert“. (Parl. Staatssekretär Ferlemann am 8.11.2013, Bundestagsdurcksache 18/51, S. 73)

Die Rechtsgrundlage für die Finanzierung ist § 5a Fernstraßengesetz: „Zum Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind, kann der Bund Zuwendungen gewähren“. Mit den Verhandlungen dazu aber darf Hamburg nicht warten, bis alle Mittel vergeben sind. (Q23)

Wie Stadtentwicklung im Süden Wilhelmsburgs allein von der Planung einer Autobahn schon heute blockiert wird, zeigt das **Beispiel Haulander Weg**:

Schon jetzt genießen die Wohnhäuser südlich des Haulander Wegs lediglich Bestandschutz. Würden die Planungen zur HQS Trasse Süd umgesetzt, hätte dies weitere Gewerbeansiedlungen in der südlichen Georg-Wilhelm-Strasse zur Folge. Speziell bedroht sind die Haulander Pferdewiesen. Diese liegen im sogenannten Außenbereich und dürfen eigentlich nicht bebaut werden. Trotzdem gibt es immer wieder Begehrlichkeiten, diese Wiesen für weitere Gewerbeansiedlungen freizugeben. Beispielsweise sollten die Wiesen während der IGS 2013 zu temporären Parkplätzen umgewandelt werden.

Die Eigentümer der Wiesen wollten die Flächen jedoch nur dann als Parkplätze zur Verfügung stellen, wenn diese nach der IGS – quasi als Belohnung – komplett in Gewerbeflächen konvertiert würden. Glücklicherweise konnte dies durch eine konzertierte Aktion von BewohnerInnen, Regionalpolitikern und der IGS GmbH verhindert werden.

Wir verlangen die Erhaltung und die Stärkung der Wohngebiete in der südlichen Georg-Wilhelm-Strasse als Gegenwicht zu der bestehenden industriellen und gewerblichen Nachbarschaft. Dazu gehört auch die Ausweitung des Wohngebietes auf den Bereich aller Wohnbauten südlich des Haulander Wegs.

3.2.6 Störfall als Nachbar:

Nicht nur die NOW, wo 2001 ein Öltank 200 Meter von den Wohnhäusern in die Luft flog, ist ein problematischer Nachbar. Störfallbetriebe blockieren derzeit geplanten Wohnungsbau an der Georg Wilhelm Straße und am Haulander Weg.

Ein weiteres Beispiel: Am Fähranleger 73 darf unter Hinweis auf einen Störfallbetrieb in der Nähe kein Kaffee verkauft werden. Alle gemeinsamen Bemühungen von Bezirk, BSU und IBA, dort den Hafenerleger Cäsar als „Willkommensort“ mit Kaffeeklappe, Informationsmaterial etc an dem Ponton zu verankern, sind mit Hinweis auf einen südlich gelegenen Störfallbetrieb bisher gescheitert. Was auch deshalb erstaunt, weil noch näher Wohnhäuser existieren.

3.2.7 Gebirge in der Marsch:

Container versperren nicht nur die Sicht, sondern verhindern Stadtentwicklung und produzieren Containertransporte mitten durch die Wohngebiete. Containergebirge gibt es am Reiherstieg und Bei der Wollkämmerei.

Am Westufer des Veringkanals, gegenüber der Rehaklinik Groß Sand, wurde noch im Jahre 2007 eine Containerlagerei inklusive Containerreparatur („Containerklopperei“) eingerichtet. Am Jaffekanal vollzieht sich derzeit allerdings eine Sensation: Die Container verschwinden und werden in den Hafen gelagert. Da gehören auch die anderen hin!



Containerlager Westufer Veringkanal – gegenüber der Rehaklinik Groß Sand – errichtet während der IBA im Jahre 2007, Foto aus Fenster Wohnhaus Veringstraße 2013, Foto: privat

3.2.8 Grenzerfahrungen

Durch die Preisgabe von großen Flächen an Anstalten öffentlichen Rechts, wie die Hafenbehörde HPA, sind auch große Flächen Hamburgs demokratischer Willensbildung und Bürgerbeteiligungsprozessen entzogen. Auch dadurch entstehen Interessenswidersprüche, Konkurrenzen und Konflikte zwischen Stadtplanung und Hafenplanung.

3.2.9 Wohnumfeld und Nahversorgung:

Hinsichtlich der diesbezüglichen Defizite auf der Veddel und in Wilhelmsburg verweisen wir vor allem auf diverse „Stadtteilgespräche“.

Besonders auf der Veddel werden wohnortnahe Einkaufsmöglichkeiten, eine Bank und

Treffpunkte vermisst. Eine einzige halbtags besetzte Arztpraxis deckt nicht annähernd den Bedarf an medizinischer Versorgung vor Ort.

3.3 Horch, der kommt von draußen rein: Wirtschaftsbehörde und Unternehmensverband Hafen bestimmen den Takt

3.3.1 Auf den Elbinseln wurde bisher kein Quadratmeter Hafen für Wohnungsbau und Stadtentwicklung rausgerückt.

Es ist schon erstaunlich: Für das Projekt Hafencity hat der Hamburger Hafen riesige Flächen für Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt. Auch der Harburger Binnenhafen wird zunehmend zum Wohngebiet. Für Stadtentwicklung und Wohnen auf den Elbinseln haben Wirtschaftsbehörde und HPA bisher keinen einzigen Quadratmeter aus ihrem Hoheitsbereich zur Verfügung gestellt. Allen Bekenntnissen vom „Sprung über die Elbe“, vom neuen attraktiven Wohnen auf der größten Flussinsel Europas, vom Wachsen der Stadt an ihren „Inneren Peripherien“, zum Trotz.

Sie stehen diese Forderungen im Einklang mit der aktuell noch gültigen Beschlusslage des Senats: Im Rahmenplan zum „Sprung über die Elbe“ von 2005 Quelle ist z.B. eindeutig städtebauliche Entwicklung am Veringkanal – inklusive Wohnungsbau bis zum Bereich Alte Schleuse in Auftrag gegeben worden. Ebenso am „Goldküste“ genannten Nordufer der Süderelbe und auf dem Kleinen Grasbrook. Verwundern muss allerdings – aller Sonntagsreden und Bemühungen der IBA zum Trotz – wie gründlich die Stadtentwicklung in Hamburg an diesen Frontlinien zum Hafen in den letzten Jahren wieder in die Defensive geraten ist.



Nach dem Auftrag des Rahmenkonzepts von 2005 zum Sprung über die Elbe sollten vor allem die Grenzbereiche von Hafen Stadt neu geornet werden, mit dem Ziel einer verträglichen Nachbarschaft von Wohnen und Arbeiten.

So hieß es zum Bereich Veringkanal – hier Visualisierung der Flächen bis zum Reiherstieg: „Wohnen und Arbeiten am Ostufer des Veringkanal“



Kurz vor Jahreswechsel 2013/14 bläst der „Unternehmensverband Hafen“ noch einmal zum Sturm auf die „Begehrlichkeiten und Visionen“, „insbesondere bei Stadtplanern und Architekten“ (Unternehmensverband Hafen e.V.: „Anforderungen der Hafenwirtschaft im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung auf den Elbinseln Wilhelmsburg und Veddel vom 4.12.2013 -Q24) und Anfang 2014 unterzeichneten Bürgermeister, Wirtschaftssenator und Gewerkschaften die Neuauflage von Hamburgs Masterplan Industrie, in dem ein jährlicher

Zuwachs von Hamburgs Flächen zur Verfügung von Industrie und Gewerbe festgeschrieben wird (Q25).

3.3.2 In der nördlichen Wilhelmsburger Mitte

In der nördlichen Wilhelmsburger Mitte (gemeint ist der Raum zwischen Assmannkanal im Westen und Bahntrasse im Osten, zwischen Neuenfelder Straße im Süden und dem Spreehafen im Norden) hatte die ehemalige Stadtentwicklungssenatorin Hajduk seinerzeit ein Szenario mit 8000 Wohnungen als Begründung für ihre Pläne zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße entworfen. Die jetzige Stadtentwicklungssenatorin Jutta Blankau sah im August 2013 hier noch das Potential für 5000 Wohnungen (Q26). Im „Zukunftsbild Elbinseln 2013+“ aus ihrem Hause hofft man auf Platz für 3100 Wohnungen in diesem Raum (Q27)



„Platz für 8000 Wohnungen?“ – Visualisierung der Entwicklungsperspektiven in der Wilhelmsburger Mitte – aus einer Senatsdrucksache 2008

Z.Zt. ist die IBA-Hamburg mit dem Realitätscheck befasst: Einerseits steht demnächst ein großes Areal am Westufer des Jaffe-David-Kanal im städtischen Besitz zur Verfügung, wo die Firma Progeco ihre letzten Container in den Hafen verlagert. In anderen Gewerbeflächen, z.T. in privatem Besitz, gibt es derzeit intensive Bautätigkeit und auch gewerbliche Neuansiedlungen. Insgesamt sind in der Wilhelmsburger Mitte 90 verschiedene Gewerbe- und Industriebetriebe zu Hause mit über 600 Arbeitsplätzen.

Wohnungsbau setzt baurechtliche Umwandlungen voraus und erfordert Sanierung kontaminierter Flächen in diesem traditionellen Industriegebiet. Mit der geplanten Verlagerung der WRS verbindet das dortige Transportgewerbe die Aussicht auf einen direkten Fernstraßenanschluss (s.o.). In der Bilanz ist mit den Plänen zur WRS eine Stabilisierung des dortigen Industriegebietes statt neuer Potentialflächen für den Wohnungsbau verbunden.

Man darf gespannt sein, wie sich der Bürgermeister in diesem Konflikt zwischen seinem Wirtschaftssenator und dem Hamburger Bündnis für Wohnungsbau positionieren wird. Zu

befürchten ist ein zunehmender Druck auf die Kleingärten und den Naherholungsraum am Assmannkanal.

3.3.3 Im Süden

Der Süden leibt für Wohnungsbau tabu – dort droht eine Autobahn als Verlängerung der A 26 mit Anschluss an die A1 in Stillhorn. Näheres siehe Kapitel „Achillesferse Verkehr“. Auch hier gibt die Verkehrsbehörde, die seit 2011 zur Wirtschaftsbehörde gehört, gemeinsam mit den Lobbyisten aus Hafen- und Logistikwirtschaft, den Takt vor. Stadtentwicklung ist in Hamburg in der Defensive.

3.3.4 Auch im Norden

Auch im Norden sind im Konflikt zwischen Stadt und Hafen bisher keine Kompromisse erkennbar. Nach der Öffnung der Zollstationen sind die anliegenden Wohngebiete auf der Veddel, an der Harburger Chaussee und im nördlichen Reiherstiegviertel einer erheblichen Zunahme von Hafenverkehren ausgesetzt – und dies jetzt rund um die Uhr – 7 Tage die Woche.

Trotz konzertierter Bemühungen von Oberbaudirektor, IBA-Chef und Bezirksamtsleiter wird das südliche Spreehafenufer von HPA für weitere Nutzungen blockiert.

Im Norden der Veddel sieht die BSU ein Potential für 500 Wohnungen. HPA reklamiert die dortigen Flächen weiterhin als „PreGate“ – also LKW-Stellplatz vorm Sprung an die Kai-Kante.

3.3.5 Im Westen

2007 scheiterte der **Bebauungsplan 88**, (er versuchte beide Ufer im Bereich des südlichen Veringkanals – zwischen Gert Schwämmle Weg und Rehaklinik – im Sinne einer verträglichen Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe neu zu ordnen-Q28). Stattdessen wurde am Westufer ein Containergebirge aufgetürmt und Containerreparatur genehmigt.



Containerreparatur am Westufer des Veringkanals – fotografiert aus dem 4. Stock der Rehaklinik Groß Sand.

Hat sollte mit dem B-plan 88 eine gute Nachbarschaft von Wohnen und Arbeiten organisiert werden. 2007 kamen die Container dazwischen. Foto: privat

Die Vorgänge um den **Opernfundus** offenbaren, welche Prioritäten die Entscheidungsträger dieser Stadt für Wilhelmsburg sehen – allen Sonntagsreden vom „attraktiven Wohnstandort“ zum Trotz: Der Opernfundus sollte in Barmbek für Wohnungsbau weichen. In Wilhelmsburg hätte dieses 18 Meter-Hochregallager in einer Dimension von 2 Fußballfeldern an seinem

angedachten Standort am Ostufer des Veringkanals in gleicher Weise die urbane Entwicklung blockiert.



Proteste gegen die Pläne einer Senatskommission für den Opernfundus.

Gruppenfoto von Jonas Walzberg: Anlieger am Veringhof

Anwohner- und Stadtteilprotest konnte diesen Schildbürgerstreich verhindern. Aber auch die Pläne, die hinter dem so vielversprechend wie nebulösen „Kulturkanal“ des Bezirks erkennbar werden, scheinen nicht am Status quo rütteln zu wollen: Planungsrechtliche Änderungen und Wohnungsbau bleiben tabu. Etwas mehr Kreativgewerbe: Ja gerne – Sofern sich keiner über den Gestank der Oelwerke beschwert und weiterhin genügend freie Flächen für neue LKW-Parkplätze freigehalten werden.

3.4 Grüne Insel im Fluss: Träume und Alpträume für öffentliche Räume

3.4.1 Landschaftsschutzgebiet Wilhelmsburger Osten

Viele Jahre hat es gedauert – aber Anfang 2014 hat der Senat den Weg für das Landschaftsschutzgebiet Wilhelmsburger Osten gemacht. Damit wird die dortige Landwirtschaft stabilisiert, der Naturschutz gestärkt und der Osten der Elbinsel als Naherholungsraum gesichert. Allerdings wurde in die aktualisierten Pläne ein Korridor für eine mögliche Verlängerung der A26 im Wilhelmsburger Süden bis zur Anschlussstelle Stillhorn aus dem Landschaftsschutzgebiet ausgestanzt. Der Albtraum von einer Zerschneidung des Südens mit Kirchdorf-Süd im Autobahndreieck und einer Barriere vor der Süderelbe bleibt.

3.4.2 Am Nordufer:

Anfang 2013 wurde ein Traum wahr: Der Zollzaun ist gefallen. Über 10 Jahre haben die Anwohner für die Öffnung des Spreehafens gekämpft. Dieser uneingeschränkt öffentliche Raum am Nordufer der Insel ist ein riesiger Gewinn für die Bevölkerung.

3.4.3 Wilhelmsburger Mitte

Dafür drohen in der Wilhelmsburger Mitte dauerhaft neue Barrieren: Der nach Abschluss der Gartenschau zuständige Bezirk Mitte scheint fest entschlossen, das Versprechen eines nach

der igs wieder uneingeschränkt offenen Wilhelmsburger Inselparks zu brechen. Der Zaun soll bleiben und nachts geschlossen werden. Security inklusive. Zaun statt öffentlicher Raum.



Nach dem Willen des Bezirks Mitte sollen die Zäune bleiben und die Tore nachts geschlossen werden

Fotos: privat

3.4.5 Westufer

Das **Westufer** der Insel ist jetzt mit einem **Fuss-und Radweg, der bis ans Reiherstiegknie führt** erreichbar. Neue Bewegungsräume eröffnen neue Horizonte. Leider hört man, dass es dafür nur einen begrenzten Pachtvertrag gibt, dass der Fähranleger am Reiherstiegknie wieder verschwinden soll und auch Dockville nicht langfristig gesichert ist.

Am Veringkanal ist am Ostufer ein wunderbarer Wanderweg entstanden. Seine Fortsetzung bis zum Krankenhaus ist 2007 leider gescheitert und ein Wanderweg am Westufer steht noch aus.

3.4.6 Die Grüne Lunge am Assmannkanal ist in Gefahr

Gärten, Sportplätze, der Ruderclub, der Rundwanderweg zwischen den Wohngebieten am Vogelhüttendeich im Norden und den Wohnanlagen an der Rotenhäuser Straße (darunter die Altenwohnanlagen Carsten Stift und Hermann Westphal Straße) sind von zentraler Bedeutung für das Kleinklima im Reiherstiegviertel und der wichtigste Naherholungsraum für die dort lebenden 20 000 Menschen. Hier werden die Wohngebiete gegen die Wilhelmsburger Reichsstraße und die dahinter liegenden Industriegebiete abgeschottet. Die erheblichen Belastungen der Wohngebiete durch Lärm, Verkehr, Luftschadstoffe – zu erwarten ist eine weitere Zunahme durch das neue Industriegebiet in Obergeorgswerder, durch das geplante Kreuzfahrt-Terminal im mittleren Freihafen, durch den geplanten Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße und vor allem durch die baldige Inbetriebnahme von Moorburg – erfordern den Erhalt und den weiteren Ausbau von öffentlichem Grün und frei zugänglichen Erholungsflächen auf den Elbinseln.



Eingang zum Rundweg am Assmannkanal, Foto: M. Rothschuh

Die grüne Lunge am Assmannkanal ist im Visier der Immobilienwirtschaft. Hochwertige Wasserlagen locken Investoren und Käuferschichten oder Mieter in höheren Preissegmenten. Im „Zukunftsbild Elbinseln 2013+“ der BSU werden verschiedene Szenarien bereits durchgespielt (Q29). Wohnungsbau in der Wilhelmsburger Mitte steht in der Flächenkonkurrenz zu Industrie und Gewerbe und wird durch die zu erwartenden Verkehrsströme zur geplanten Auffahrt Wilhelmsburger Mitte begrenzt. Was liegt da näher, als den vollen Zugriff auf die hochattraktiven Flächen am Wasser zu versuchen? Die IBA-Nachfolge soll es richten. Sie ist geübt im Spiel mit Investoren und Öffentlichkeit.

4. Potenziale

Einzig die Menschen, die hier leben, sind das Potential, mit dem wir uns an dieser Stelle befassen wollen.

56 000 Menschen leben auf der Veddel und in Wilhelmsburg, vor allem junge Menschen – viel mehr als anderswo in der Stadt – Menschen mit Wurzeln in über 100 Ländern unserer Erde. Die ganze bunte Vielfalt in einem einzigartigen Schmelztiegel. Ein globales Dorf. Wir müssen uns nicht lieben – aber wir kommen miteinander klar. Eine erstaunliche und alles andere als selbstverständliche Leistung in alltäglicher Inklusion.



Hier auf den Inseln ist einer der Orte in der Freien und Hansestadt Hamburg, wo sich entscheidet, ob Integration, ob internationale Stadtgesellschaft gelingt, ob Hamburg die offene Weltstadt sein kann, als die sie sich gerne präsentieren möchte.

Diese Menschen mit ihren Wurzeln, ihren Träumen, mit ihren Fähigkeiten und ihrem Engagement – trotz schwieriger Ausgangslage und unter schwierigen Rahmenbedingungen – sie sind das Potential. Dieses Engagement hat jede erdenkliche Form von Unterstützung verdient.

Wir werden hier nicht den (historisch verständlichen) Ansatz der Zukunftskonferenz wiederholen und erneut die Elbinseln als eine „Schatzinsel“ mit großen Potentialen und einzigartiger Lagegunst preisen, nur um damit letztlich überwiegend externe Begehrlichkeiten zu wecken.

Die zentrale Forderung im Weissbuch der Zukunftskonferenz war die nach einem grundlegenden Paradigmenwechsel für der Elbinseln (Überwindung der Rolle als „Unterstadt“, als „Raum für den Rest“, ihrer Dienstbarkeit für die reiche Metropole nördlich der Elbe), sowie eine integrierte ganzheitliche Entwicklungsstrategie – mit und für die Menschen, die hier leben.

Was wir in den letzten Jahren erlebt haben, waren zwei Großveranstaltungen mit internationalem Anspruch auf „unserem“ Territorium: Eine Gartenschau und eine Leistungsschau von Architektur und Stadtplanung. Dabei wurde auch immer mal auf die hier erneut skizzierten Grundprobleme Wilhelmsburgs Bezug genommen und es sind eine Reihe eindrucksvoller und nützlicher Projekte entstanden, die z.T. auch in die richtige Richtung weisen.

Aber: Weder die sozialökonomischen Problemlagen noch das für die Entwicklung der Elbinseln grundlegende Spannungsfeld zwischen Stadt und Hafen standen im Zentrum der Anstrengungen von IBA und igs.

5. Lösungswege/Ziele

5.1 Sanierung und Bau von neuen Wohnungen auf den Elbinseln muss sich an den Bedarfen und Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren

Ziel muss sein, vor allem Wohnungen zu bauen, die die Menschen hier brauchen. Ziel ist nicht, mit den Mitteln des Wohnungsbaus einen „Austausch“ der Bevölkerung zu induzieren, weil eine „andere Bevölkerungsstruktur“ wünschenswert wäre. Bevölkerungsgruppen, oder ganze Quartiere als „sozial

schwach“ zu stigmatisieren, ist wissenschaftlich nicht haltbar und längst obsolet. Und welche Instanz sollte definieren, wie eine „Verbesserung der Bevölkerungsstruktur“ auszusehen hätte?

In dem Maße, wie die Anstrengungen für eine Verbesserung im Bereich Bildung und Beschäftigung greifen, werden sich auch die Wohnbedürfnisse weiter differenzieren. Entsprechend differenzierte Wohnangebote sollen verhindern, dass Menschen gezwungen sind, die Elbinseln zu verlassen, weil sie entweder keinen preiswerten Wohnraum hier finden oder keine Wohnungen verfügbar sind, die auch höhere Ansprüche an Größe, Ausstattung oder Lage erfüllen.

Natürlich gibt keine lokale, isolierte Wohnungsbewirtschaftung. Jede neue Wohnung steht dem allgemeinen, „weltweiten“ Wohnungsmarkt zur Verfügung. Daraus ergibt sich eine „natürliche“ Fluktuation von Abwanderung und Zuzug; und alle, die gerne ein neues Zuhause auf den Elbinseln suchen, sind herzlich willkommen.

5.2 Gebraucht wird eine Wohnungsmarktanalyse der Elbinseln, die jetzige Nachfrage und zukünftige Bedarfe ermittelt

Dabei ist die Bevölkerungsentwicklung ebenso zu berücksichtigen wie die zu erwartende Verbesserung von Bildung, den Chancen auf dem Arbeitsmarkt und der perspektivischen Einkommenssituation.

Einige Eckpunkte einer solchen Analyse können schon benannt werden:

5.2.1 Anspruch auf Sozialwohnungen

Wenn Hamburg-weit 41% der Bevölkerung einen Anspruch auf eine Wohnung im 1. Förderungsweg (bis 6 Euro pro m²) haben und weitere 15 % Anspruch auf eine Wohnung im 2. Förderungsweg (bis 8,10 Euro) – zusammen also 56 % eine Sozialwohnung beziehen könnten, dann dürfte der entsprechende Prozentsatz auf den Elbinseln noch deutlich höher liegen.

Hinzu kommt der vorprogrammierte weitere Wegfall zahlreicher Sozialwohnungen in Hamburg (allein in Wilhelmsburg sollen bis 2018 4218 der noch vorhandenen 6463 Wohnungen ihre Sozialbindung verlieren), was den Mangel und entsprechend großen Bedarf an neuen Sozialwohnungen noch einmal erhöht!

5.2.2 Der sog. „Drittmix“ wird dem realen Bedarf nicht gerecht

Das Wohnungsbauprogramm des Senats sieht generell den sog. „Drittmix“ vor. Es ist offensichtlich, dass dieses Wohnungsangebot den realen Bedarfen nicht gerecht wird. Weder in Hamburg insgesamt noch insbesondere in Stadtteilen wie Wilhelmsburg und Veddel (Zahlen s. o.).

Der Mix muss sich am Bedarf orientieren und nicht an der kurzfristigen Renditeerwartung der Investoren. Ein Mix von mindestens 50/25/25 kommt dem realen Bedarf vermutlich schon näher. Soll heißen: 50 % sozialer Wohnungsbau, 25 % bezahlbares Wohneigentum, 25 % höherpreisiger Wohnungsbau. Präzisere Daten müssen aus der oben geforderten Wohnungsmarktanalyse abgeleitet werden. U.a. muss die Marktfähigkeit der von der IBA bisher im Hochpreissegment realisierten Angebote evaluiert werden.

5.2.3 Bedarf an Wohneigentum

Gerade unter jungen Menschen/Familien mit Migrationshintergrund gibt es offenbar auch eine größere Nachfrage nach bezahlbarem Wohneigentum. Dies zeigt zum einen das große Interesse bei den Neubauprojekten der letzten Jahre: Zeidlerstraße (ehem. Freibadgelände), Solarsiedlung bei der Windmühle und in der Kirchdorfer Straße, zum anderen die Untersuchung von Zeynep Adanali über „Türkischstämmige Migranten auf dem Hamburger Wohnungsmarkt – am Beispiel Wilhelmsburgs“.
(Q30)

5.2.4 Wohnen in Baugemeinschaften

Aus dieser Arbeit geht auch hervor, dass Wohnen in Baugemeinschaften bei türkischstämmigen Migranten bisher wenig bekannt ist; hier ist ein erhebliches Potential zu vermuten.

5.2.5 Genossenschaftlicher Wohnungsbau

Wilhelmsburg hat hier eine lange Tradition. Die Nachfrage nach Genossenschaftswohnungen ist erkennbar anhaltend hoch.

5.2.6 Wohnraum für Studierende

In den vergangenen Jahren sind zudem zahlreiche Studierende auf die Elbinseln gezogen. Auch für diese Gruppe, i.d.R. auch einkommensschwach, gilt es geeigneten und nachgefragten Wohnraum zur Verfügung zu stellen, also z.B. für WGs, die gerne auch mal größer als 200qm sind.

5.2.7 Wohnungsbedarf für Wohnungsnotfälle

Besonders empörenden Wohnbedingungen sind derzeit vor allem aus Bulgarien stammende Wanderarbeiter ausgesetzt. Auch Flüchtlinge zählen wir zu den Wohnungsnotfällen. Ihre Unterbringung in Containern erfüllt nicht die Bedingungen menschenwürdiger Wohnverhältnisse.

5.2.8 Begegnungs- und Treffpunktorte

Damit Menschen sich wohl fühlen und Nachbarschaft gefördert wird, sind bei der Bebauungsplanung Begegnungs- und Treffpunktorte (z.B. Gemeinschaftsräume, Grillplätze, gemeinsames Gärtnern) zu befördern.

5.3 Ressourcen-schonende Aspekte, Architektur und Ästhetik, experimenteller Wohnungsbau

Eine der großen Herausforderungen der Zukunft ist es, unsere Städte so umzubauen, dass der Verbrauch von Energie und Umwelt deutlich reduziert wird. Auf dem Weg zu einem Erneuerbaren Wilhelmsburg ist es mit Blick auf kommende Generationen geboten, weiter massiv den Ausbau regenerativer Energien zu fördern, energetische Optimierungen zu veranlassen und Baumaterialien zum Einsatz zu bringen, die umweltschonend, am besten umweltfreundlich hergestellt wurden und nach ihrer Nutzung auch entsprechend wieder entsorgt oder recycled werden können.

Zugleich gilt es neue Wege zu beschreiten, um den stetig steigenden Flächenverbrauch pro Kopf

Einhalt zu gebieten. Eine zunehmend größere Gruppe von Menschen ist sensibel für diese Themen und fordert z.B. mehr und besser geeigneten gemeinschaftlich genutzten Raum. Der individuell genutzte Raum verliert nicht an Bedeutung, sondern wird auf seinen Kern zurückgestuft. So können Wohngemeinschaften mit 5 und mehr Menschen oder ganze Wohnprojekte mit deutlich verringerten Flächenbedarf bei weniger individueller Fläche einen Mehrgewinn an Wohnqualität durch intensivere Nutzung gemeinschaftlicher Flächen erzielen, die auch der Allgemeinheit (zum Teil) zur Verfügung stehen.

Die Optimierung von Lager- und Arbeitsmöglichkeiten, gemeinschaftlich betriebene Werkstätten oder Büros, ganzheitliche Transport- und Mobilitätskonzepte, sowie moderne, kommunikationsfördernde Gemeinschaftsräume sollten Architekten verstärkt beachten und Vorschläge entwickeln.

Da der Reiz des Urbanen auch immer im Neuen, Provokativen, Außergewöhnlichen besteht, freuen wir uns auf unkonventionelle Lösungen, die auch ein Genuss für die Sinne sind und zur architektonischen Vielfalt auf den Elbinseln beitragen.

Experimenteller Wohnungs- und Städtebau

Sowohl der technologische Fortschritt, als auch die Orientierung auf differenzierte Nutzeransprüche eröffnet stetig neue Chancen. Es gilt die Elbinseln weiterhin auch als Ort für Experimente zu verstehen und Flächen und Mittel für solche Vorhaben zur Verfügung zu stellen.

Beispiele wären u.a. ein ökologischer Bauwagenplatz, teilmobile Modulhäuser zum Wohnen und Arbeiten, die sich wandelnden Nutzeransprüchen anpassen, co-working spaces (in Anlehnung an das Betahaus Hamburg), Mehrgenerationenhäuser, autoreduziertes / autofreies Wohnen, Geschosswohnungsbau mit (teil-) öffentlichen Gründächern, Strohballenhäuser im Wilhelmsburger Osten, Nachverdichtungen in den Kirchdorfer Eigenheimsiedlungen, Amphibisches Bauen an Deichen, ...).

6. Maßnahmen/Vorschläge

6.1 Weitere Sanierungen im Bestand

Zur Verbesserung der Wohnqualität in Wilhelmsburg brauchen wir vorrangig weitere Sanierungen im Bestand mit besonderer Dringlichkeit im Korallusviertel, in der Harburger Chaussee und am Ernst August Deich.

Seit Jahren werden die unhaltbaren Zustände bei den **GAGFAH- Wohnungen im Korallusviertel** von den dortigen Mieter*innen und von Mietergruppen angeprangert und in der Öffentlichkeit diskutiert. Jüngst hat die börsennotierte GAGFAH noch in diesem Jahr umfangreiche Maßnahmen für Instandhaltung und Modernisierung ihrer Wohnungsbestände in der Korallusstraße angekündigt.

(Q31)

Das wäre ein erster großer Erfolg für den Protest.

Das Ergebnis bleibt abzuwarten. Sollte auch diese Ankündigung ohne substantielle Verbesserungen für die Mieter*innen im Korallusviertel bleiben, erwarten wir energisches Eingreifen von Politik und Verwaltung: Nach dem Baugesetzbuch gibt es die Möglichkeit der **Festsetzung einer**

Vorkaufssatzung nach §24 ff und den Erlass eines **Modernisierungsgebotes nach §177**, um den

Druck auf die Eigentümer zu erhöhen und unkontrollierten und spekulativen Weiterverkauf der Bestände zu verhindern.

6.2 Beim Wohnungsneubau fordern wir einen höheren Anteil an öffentlich gefördertem Wohnungsbau

Der im Bündnis für Wohnen Hamburg weit angepeilte sog. „Drittmix“ wird dem örtlichen Bedarf zur Wohnraumversorgung nicht annähernd gerecht.

Die Befürchtung, dadurch würden ‚Sozialghettos‘ entstehen, teilen wir nicht, angesichts der Tatsache, dass 60-70 % der hiesigen Wohnbevölkerung unter die Einkommensgrenzen des ersten und zweiten Förderwegs fallen.

Deshalb schlagen wir für anstehenden Wohnungsbau bedarfsgerechte **Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch vor:**

- Zum einen Flächen, auf denen überwiegend Wohngebäude, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten, errichtet werden dürfen;
- Zum anderen einzelne Flächen, auf denen ganz oder teilweise nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf bestimmt sind;
- Die Vergabe der Grundstücke soll so erfolgen, dass städtische Wohnungsgesellschaften wie SAGA-GWG, Genossenschaften und Baugemeinschaften vorrangig zum Zuge kommen. So soll sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil an sozialgebundenen Miet- und Eigentumswohnungen entsteht.

Private Investoren, die Wohnungsbau ausschließlich unter Renditegesichtspunkten betreiben und Eigentumswohnungen errichten, nur um sie Gewinn bringend weiter zu veräußern, sind nicht erwünscht.

Als Hinweis von Planern fordern wir bei größeren Wohnungsbauprojekten **die Anwendung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (§ 165 Bau BG)**. Sie verhindert die Bodenspekulation, deckelt die Entwicklung der Bodenpreise, erlaubt ein geregeltes Vergabeverfahren der Grundstücke und sieht die kontinuierliche Beteiligung der Bürger an der Entwicklung des Gebietes vor.

6.3 Verlängerung der Sozialbindung für die 4218 Sozialwohnungen, die in Wilhelmsburg bis 2018 aus der Belegungsbindung fallen

6.4 Menschenwürdige Wohnbedingungen für Wanderarbeiter aus Osteuropa

Wir erwarten unverzügliche Maßnahmen für menschenwürdige Wohnbedingungen für Wanderarbeiter aus Osteuropa und anderswo. Wilhelmsburg ist aus verschiedenen Gründen einer der wichtigsten Ankunftsorte in dieser Stadt. Die Wilhelmsburger Bevölkerung leistet dabei eine

bewunderungswürdige Willkommens- und Integrationsarbeit. Wir unterstützen den Vorschlag, eines der Hybridhäuser in der neuen Wilhelmsburger Mitte kurzfristig zur Linderung der größten Wohnungsnot zur Verfügung zu stellen. Vorteile: Zentrale Lage, integratives Wohnumfeld, schnelle Verfügbarkeit.

6.5 Agentur für Inklusives Wohnen auf den Elbinseln

Eine zentrale Forderung unserer Themengruppe „Wohnen und mehr...“ ist die nach einer **Agentur für Inklusives Wohnen auf den Elbinseln**

Eine Schnittstelle und Beratungsstelle für Alles rund um das Thema Wohnen

- Wohnungs-Tauschbörse, Mitwohnzentrale
- Förderung von Baugemeinschaften, Wohnprojekten und innovativem Wohnungsbau
- Migrantisches Wohnen, Migranten und Baugemeinschaften
- Förderung von Mieter-Selbstorganisation
- Maßnahmen gegen Diskriminierung auf dem Wohnungsmarkt
- Transparente Wohnungsvergabe
- Unterstützung bei Wohnungsnotfällen
- Verbesserung von Wohnumfeld und Infrastruktur auf den Elbinseln
- Mitwirkung an den laufenden Bedarfsanalysen

In den Thesen von Zeynep Adanali (s. Exkurs im Anhang - Q32) finden sich wichtige Anregungen zur Professionalität einer solchen Agentur, die im Rathaus Wilhelmsburg angesiedelt sein sollte, sowie für eine mögliche Struktur und Arbeitsweise. (wichtig sind u.a. stadtplanerische, sozialpädagogische und juristische Kompetenzen und vielfältige Kooperationen und Vernetzungen).

Unabdingbar ist eine Konstruktion, die sicher stellt, dass die Belange der Menschen vor Ort im Mittelpunkt stehen und die Mitwirkung lokaler Akteure gewährleistet, z.B. durch Anbindung an Regionalausschuss oder Beirat für Stadtteilentwicklung, ein Kuratorium mit Vertretern lokaler Initiativen, Gremien und Einrichtungen, o.ä.

Aufgrund der Kürze der Zeit und Komplexität des Themas konnten die Ideen zum Thema „Agentur für inklusives Wohnen“ bisher nicht abschließend durchdacht und formuliert werden.

6.6 Dringende Maßnahmen für Wohnumfeld und Infrastruktur

- **Entlastung der Wohngebiete von LKW und Durchgangsverkehren** durch ein Verkehrslenkungskonzept, **Lärmschutzmaßnahmen** an Bahn und an der A1 in Wilhelmsburg, auf der Veddel vor allem an der Westseite zur Bahn, an der Harburger Chaussee,

Verlängerung von Lärmschutzwänden, Tempo 50 und lärmindernden Asphalt auch für die nördliche Wilhelmsburger Reichsstraße.

- **Fahrradstadt Wilhelmsburg** – Zügige Umsetzung der lange angekündigten Maßnahmen zur Weiter-Entwicklung der Elbinseln zu einem Modellstadtteil für Radverkehr im Alltag und für Freizeitnutzungen. Freigabe der Busspur über die Elbrücken für den Radverkehr
- Dringende **Verbesserungen im ÖPNV** durch Erhöhung der Kapazitäten für S3/S31 und einige Buslinien. Allem voran eine bessere Taktung für die Busse 13 und 154, die zu den Stoßzeiten von Beruf und Schule so sehr überfüllt ist, dass teils die Fahrgäste nicht mehr in den Bus passen und auf den nächsten Bus warten müssen.
- Ein Abschied von allen Plänen für eine **Hafenquerspange** als weitere Autobahn über die Elbinsel, egal in welcher Trassenführung.
- Wir erwarten eine **stadtverträgliche und umweltverträgliche Lösung für die Wilhelmsburger Reichsstraße** in Anlehnung an den Beschluss der Bezirksversammlung oder die Umgestaltung der WRS in eine anwohner- und umweltverträgliche Stadtstraße in jetziger Lage.
- **Verlagerung von wohnunverträglichem Gewerbe.** Höchste Priorität hat hier die Verlagerung der Nordischen Oelwerke.



Nordische Oelwerke Walther Carroux GmbH & Co. KG (NOW) am Westufer Veringkanal, Foto: privat

- Die **Verteidigung der grünen Lunge am Assmannkanal** ist unabdingbar wegen ihrer zentralen Bedeutung für die Naherholung und das Kleinklima im Reiherstiegviertel.
- **Eine Mitte für Alle** – Umsetzung des Versprechens für eine uneingeschränkte öffentliche Zugänglichkeit des Wilhelmsburger Inseparks. Öffentliche Räume vertragen keine Zäune!
- **Eine Insel braucht Ufer:** Freie öffentliche Zugänglichkeit von Ufern und Wasserwegen – Ausbau von Stegen und Infrastruktur für Wassersport und Naherholung am Wasser.

- **Sanierung von kontaminierten Boden- und Wasserflächen** wie z.B. dem Veringkanal und Verteilung der Kosten nach dem Verursacherprinzip.
- **Die Themengruppe Wohnen und mehr unterstützt die Pläne für den Bau einer attraktiven Moschee in Wilhelmsburg** und orientiert sich dabei an der Untersuchung von Marion Koch und Joachim Reinig zur Situation von Moscheen und Gebetsräumen in Hamburg: „In der Untersuchung wird deutlich, dass der Bau und die Planung von Moscheen genau wie Kirchen in neue Bauvorhaben inkludiert werden muss. Die Moscheen müssen aus den Hinterhöfen herauskommen. Es ist auch nicht zumutbar, dass Menschentrauben sich vor Moscheen bilden müssen bei den zentralen Gebeten, Teppiche auf Morast und Schnee im Regen ausgebreitet werden müssen um die Praxis des eigenen Glaubens zu vollziehen. Moscheen müssen auch würdige Räume sein, um in einen Dialog auf Augenhöhe zu treten zu können“.
(Q33)
- Langfristige Sicherung der **Bildungsoffensive Elbinseln** durch Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen
- **Erhalt, Ausbau und Qualifizierung der Sportstätten** und ihrer wohnortnahen Erreichbarkeit. Sport hat eine Schlüsselrolle für die inklusive Stadtentwicklung, besonders in unseren Stadtteilen mit ihren sozialen und integrativen Herausforderungen.

7. Gute Perspektiven für Wohnen und mehr - 12 Kernforderungen zur zügigen Umsetzung

1. Sanierungen im Bestand:

Zur Verbesserung der Wohnqualität in Wilhelmsburg brauchen wir vorrangig weitere Sanierungen im Bestand - hier sehen wir besondere Dringlichkeit im Korallusviertel (GAGFAH), in der Harburger Chaussee (Norderelbe GmbH), der Zeidlerstraße (SAGA GWG) und am Ernst August Deich. Auch im weiteren Altbestand außerhalb der jetzigen Sanierungsgebiete S5 und S6 darf es keinen Sanierungsstau geben. Nach einer Bestandsanalyse sollen jährlich mindestens 100 Wohnungen der städtischen Wohnungsbaugesellschaft SAGA GWG saniert werden.

Korallusviertel: Sollte die GAGFAH als Eigentümerin der Wohnungen im Korallusviertel weiterhin ihrer Sozialverpflichtung nicht nachkommen, erwarten wir von den zuständigen Stellen die Festsetzung einer Vorkaufssatzung nach § 24 ff Baugesetzbuch und den Erlass eines Modernisierungsgebotes nach §177 BauGB. (Ob hier auch die Einrichtung eines Sanierungsgebietes sinnvoll ist, wurde in der Gruppe kontrovers diskutiert)

2. Soziale Erhaltungsverordnung:

Angesichts des anhaltenden Aufwertungsdruckes, vor allem im Reiherstiegviertel, erwarten wir dort unverzüglich die Anwendung der Bestimmungen einer Sozialen Erhaltungsverordnung, um Umwandlungen im Wohnbestand, Abwanderungen und Verdrängung entgegenzuwirken. Diese Maßnahme muss noch vor Ablauf des derzeitigen Sanierungsverfahrens (2015) eingeführt werden.

Die letzte Plausibilitätsprüfung von 2011/12 hat die Einführung insgesamt negativ bewertet, jedoch werden 3 von 4 Kriterien erfüllt und es wird ausdrücklich eine erneute Prüfung nach der IBA empfohlen – dies muss jetzt geschehen.

Auch die neuesten Daten der Ohmoor- Studie zu den Angebotsmieten in Wilhelmsburg Februar/März 2014 sind jedoch alarmierend (Steigerung von 7,50 Euro in 2011 auf derzeit 10,00 Euro!); dafür werden in der Studie vor allem auch die Sondereffekte durch die IBA verantwortlich gemacht. Dazu kommt der drohende Verlust eines großen Teils der noch vorhandenen Sozialwohnungen in den nächsten Jahren. Außerdem wird der Wohnungsneubau in den bezahlbaren Segmenten nicht annähernd dem wachsenden Bedarf gerecht (Daten zur demographischen Entwicklung – s. o.).

Die aktuelle Bewertung der Situation durch das Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung (siehe Vortrag bei dem Sondertermin mit Vertretern der Kommunalpolitik am Dienstag, 08.04.2014) lässt neueste Daten außer Acht und verkennt damit den Ernst der Lage. Vor allem im Reiherstiegviertel besteht dringender präventiver Handlungsbedarf!

3. Dringlichste Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes:

Entlastung der Wohngebiete von LKW und Durchgangsverkehr durch ein

Verkehrslenkungskonzept, sowie **Lärmschutzmaßnahmen an Bahn und A1**.

An der **jetzigen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße** müssen die für die Gäste der Gartenschau ergriffenen Einrichtungen und Maßnahmen auch den Bewohner*innen dauerhaft zu gute kommen: Das gilt für die barrierefreie Brücke; das gilt ebenso für die

Lärmschutzwände, für Tempo 50 und den lärmindernden Asphalt. Das hat sich bei der IGS bewährt und sollte auf den nördlichen Abschnitt der WRS verlängert werden.

Für den Fall, dass die **Wilhelmsburger Reichsstraße** verlegt wird, darf es – entsprechend dem im Bezirk Mitte erarbeiteten Kompromissvorschlag – keine Verbreiterung auf Autobahnniveau geben.

Verlagerung der Nordischen Oelwerke bis 2018 – Was in der Hafencity mit einer dortigen Kaffeerösterei möglich war, muss auch in Wilhelmsburg zum Schutz der hiesigen Wohnbevölkerung durchsetzbar sein!

4. **Wohnungsneubau:**

Angesichts der überdurchschnittlich wachsenden Bevölkerung auf den Elbinseln sind erhebliche Anstrengungen auch im Wohnungsneubau unabdingbar. Ziel muss vor allem eine **bedarfsgerechte Versorgung der örtlichen Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum** sein. Voraussetzung ist eine aktuelle und prospektive Bedarfsanalyse noch in dieser Legislaturperiode – also bis Februar 2015. Weitere Analysen müssen den weiteren Prozess kontinuierlich begleiten.

Wir fordern damit ausdrücklich eine Abkehr vom Ansatz der IBA, die sich mit ihren Strategien zur Aufwertung vor allem an den Interessen von Investoren in der Immobilienwirtschaft orientiert hat.

Wir halten dabei die Einhaltung folgender Mindeststandards für unabdingbar:

Die Zahl der Wohnungen mit Mietpreisbindung darf in Wilhelmsburg nicht unter die Grenze der derzeit vorhandenen 6463 fallen. Deshalb muss es für die bis zum Jahr 2018 aus der Sozialbindung fallenden 4128 Wohneinheiten eine **Verlängerung der Sozialbindung** geben. Weitere Wohnungen, die aus der Mietpreisbindung fallen, müssen durch entsprechenden Neubau ersetzt werden oder ebenfalls eine Verlängerung erfahren. **Für Wohnungsneubau** in Wilhelmsburg muss – abweichend vom Hamburger sog. „Drittmix“ – **eine Quote von über 50 % Wohn-Finanzierung im 1. und 2. Förderungsweg erreicht werden.** Laufzeiten der Sozialbindung von 30 Jahren wie im Weltquartier müssen wieder zum Standard werden.

Darüber hinaus brauchen wir eine Quotierung für Wohnungsnotfälle in allen neuen Wohnprojekten von mindestens 10 %.

Auch Wanderarbeiter und Flüchtlinge haben Anspruch auf menschenwürdige Wohnverhältnisse und müssen als Wohnungsnotfälle behandelt werden. Unterbringung in Containern zählen wir nicht dazu.

5. **Einrichtung einer Agentur für Inklusives Wohnen auf den Elbinseln:**

Diese Agentur soll Schnittstelle für Alles rund um das Thema Wohnen sein: Wohnungstauschbörse, Mitwohnzentrale/ Förderung von Wohnprojekten, migrantischer und interkultureller Baugemeinschaften/Förderung von Mieter-Selbstorganisation//Maßnahmen gegen Diskriminierung bestimmter Bevölkerungsgruppen auf dem Wohnungsmarkt//Transparente Wohnungsvergabe// Unterstützung bei Wohnungsnotfällen// Mitwirkung an den laufenden Bedarfsanalysen// Unterstützung bei der Verbesserung von Wohnumfeld und Infrastruktur auf den Elbinseln ...

In den Thesen von Zeynep Adanali (s. Exkurs im Anhang) finden sich wichtige Anregungen zur Professionalität einer solchen Agentur sowie für eine mögliche Struktur und Arbeitsweise. Unabdingbar ist eine Konstruktion, die sicher stellt, dass die Belange der Menschen vor Ort

im Mittelpunkt stehen und die Mitwirkung lokaler Akteure gewährleistet, z.B. durch Anbindung an Regionalausschuss oder Beirat für Stadtteilentwicklung, ein Kuratorium mit Vertretern lokaler Initiativen, Gremien und Einrichtungen, o.ä.

Aufgrund der Kürze der Zeit und Komplexität des Themas konnten die Ideen zum Thema „Agentur für inklusives Wohnen“ nicht abschließend durchdacht und formuliert werden. Es ist gemeinsamer Wunsch, an diesem Thema weiter zu arbeiten und zusammen mit Bezirk, BSU und anderen Trägern / Akteuren dieses Vorhaben zeitnah zu realisieren.

6. **Erhalt und weiterer Ausbau von Grün- und Erholungsflächen:**

Die erheblichen Belastungen der Wohngebiete durch Lärm, Verkehr, Luftschadstoffe – die baldige Inbetriebnahme von Deutschlands größtem Kohlekraftwerk in Moorburg wird zu einer dramatischen Zunahme vor allem der örtlichen Feinstaubbelastung führen – erfordern den Erhalt und den weiteren Ausbau von Grün- und Erholungsflächen auf den Elbinseln. Dazu gehören aktuell:

Die **Verteidigung der grünen Lunge am Assmannkanal** ist unabdingbar wegen ihrer zentralen Bedeutung für die Naherholung und das Kleinklima im Reiherstiegviertel.

Eine Mitte für Alle – Umsetzung des Versprechens für eine uneingeschränkte öffentliche Zugänglichkeit des Wilhelmsburger Inselparks. Öffentliche Räume vertragen keine Zäune!

7. **Keine Tabus für Flächenkonversion:**

Wie in der Hafencity und im Harburger Binnenhafen erwarten wir auch beim Sprung über die Elbe einen neuen strategischen Ausgleich zugunsten der Stadtentwicklung. Dementsprechend darf es auch auf den Elbinseln keine Tabus für mögliche Flächenkonversion von Industrie- und Hafenterrassen geben. Das gilt für die Wilhelmsburger Mitte, das gilt im Norden für die Veddel sowie den Spreehafen und für große Flächenpotentiale im Westen und Süden der Insel.

Neue Zukunftsbilder für den Wilhelmsburger Westen und den Wilhelmsburger Süden.

Sowohl im Westen als auch im Süden Wilhelmsburgs müssen die derzeitigen starren Fronten zwischen Hafen und Stadt überwunden werden. Auch hier darf mögliche urbane Entwicklung nicht dauerhaft von Unternehmensverbänden, Wirtschaftsbehörde und einer autistischen Verkehrsplanung blockiert werden.

Sowohl in den Bereichen Innerer und Äußerer Veringkanal/Reiherstieg als auch Süderelbe, Finkenriek, Hauland, Georg-Wilhelm Straße müssen – im Spannungsfeld zwischen Industrie und Hafengewirtschaft einerseits und den Bedürfnissen von Wohnen, Stadtentwicklung, Naherholung und Grün andererseits – neue verträgliche Nachbarschaften organisiert werden. In Anlehnung an die positiven Erfahrungen mit der Stadtteilwerkstatt für Georgswerder schlagen wir – noch in dieser Legislaturperiode – partizipative Planungsprozesse für diese Teilräume im Westen und Süden der Insel vor.

8. **Stärkung der Veddel als qualitativem Ort zum Wohnen**

durch unverzüglichen Bau von Lärmschutzwänden an der Bahn, eine städtebauliche Entwicklung im Norden der Veddel bis zum Elbufer mit Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum sowie einer Stärkung von Nahversorgung, medizinischer und sozialer Infrastruktur.

9. **Wichtige Rahmenbedingungen für gutes Wohnen:**

Die **Bildungsoffensive Elbinseln** muss durch Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen langfristig gesichert werden.

Fahrradstadt Wilhelmsburg – Zügige Umsetzung der lange angekündigten Maßnahmen zur Weiter-Entwicklung der Elbinseln zu einem Modellstadtteil für Radverkehr im Alltag und für Freizeitnutzungen (Förderung nichtfossiler Mobilität).

Die neue Fähre 73 muss durch bessere Taktung (auch an den Wochenenden) und Abstimmung an die Busfrequenzen langfristig gesichert werden.

Erhalt, Ausbau und Qualifizierung der Sportstätten und ihrer wohnortnahen Erreichbarkeit. Sport hat eine Schlüsselrolle für die inklusive Stadtentwicklung, besonders in unseren Stadtteilen mit ihren sozialen und integrativen Herausforderungen.

Moschee: Wir unterstützen die Initiativen für den Bau einer attraktiven Moschee in der Wilhelmsburger Mitte. In einer demokratischen Gesellschaft sind alle Glaubensgemeinschaften in der Ausübung ihrer Religion frei und gleichberechtigt. Der großen Gruppe der Muslime auf den Elbinseln fehlt bisher ein würdevolles Gebetshaus.

10. **Hamburg verzichtet auf die Anmeldung der sog. Hafenspange**

als Verlängerung der A26 über Moorburg bis an die Anschlussstelle Stillhorn für den Bundesverkehrswegeplan - im Sinne der Forderung der IBA Hamburg vom 9.8.2012: „Es ist verkehrsplannerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen.“ Dies muss ein besonders wichtiges Signal für die Bewohner*innen der Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd sein, die in diesem Jahr ihr 40 jähriges Jubiläum feiert.

11. **Ressourcen-schonende Aspekte, experimenteller Wohnungsbau, Architektur und Ästhetik**

Auf dem Weg zu einem Erneuerbaren Wilhelmsburg müssen der Ausbau regenerativer Energien weiter gefördert werden, energetische Optimierungen veranlasst werden und umweltfreundliche Baumaterialien zum Einsatz kommen.

Zugleich muss dem steigenden Flächenverbrauch pro Kopf Einhalt geboten werden. Z.B. kann in Wohnprojekten bei deutlich verringertem Flächenbedarf ein Mehrgewinn an Wohnqualität durch intensivere Nutzung gemeinschaftlicher Flächen erzielt werden: Gemeinschaftlich betriebene, kommunikationsfördernde Werkstätten oder Büros, ganzheitliche Transport- und Mobilitätskonzepte etc.

Wir freuen wir uns auf unkonventionelle Lösungen, die auch ein Genuss für die Sinne sind und zur architektonischen Vielfalt beitragen.

Es gilt die Elbinseln weiterhin auch als Ort für Experimente zu verstehen und zu fördern.

Einige Beispiele: Ein ökologischer Bauwagenplatz, teilmobile Modulhäuser zum Wohnen und Arbeiten, Mehrgenerationenhäuser, autofreies Wohnen, Geschosswohnungsbau mit (teil-) öffentlichen Gründächern, Strohhallenhäuser im Wilhelmsburger Osten, Nachverdichtungen in den Kirchdorfer Eigenheimsiedlungen, Amphibisches Bauen an Deichen, ...

12. **Stadtentwicklung inklusiv statt exklusiv**

Wir lehnen die bisher als „Zukunftsbild Elbinseln 2013 +“ bekannt gewordenen Pläne der BSU ab, weil es die Elbinseln auf ihre Dienstbarkeit für Hamburg im Sinne von Potentialflächen für

die Interessen von Investoren der Immobilienwirtschaft verengt.

Wir fordern dagegen ein integriertes, sozialräumliches und sozialpolitisches

Gesamtkonzept mit einem inklusiven Ansatz: Wohnen und Arbeiten, lokale Ökonomie, Qualifizierung und Beschäftigung zukünftig gemeinsam denken. Verkehrsplanung als integrierten Bestandteil der Stadtentwicklung betreiben. Nahversorgung, Bildung und soziale Infrastruktur sind integrale Bestandteile. Mitreden, Planen und Mitentscheiden auf allen Ebenen und unter Einschluss aller Milieus. **Stadtentwicklung inklusiv statt exklusiv!**

8. Quellenangaben (Q):

1. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Zukunftsbild Elbinseln 2013+
Zwischenbilanz - Erläuterungsbericht Entwurf (September 2013)
2. 24.08.13 Hamburger Abendblatt:
IBA "Wilhelmsburg hat ein unglaubliches Potenzial"
„Experten ziehen eine Bilanz zur Internationalen Bauausstellung – und loben die Entwicklung des lange vernachlässigten Stadtteils.“ Von Matthias Iken
3. Bevölkerungsentwicklung Wilhelmsburg
Quelle: <http://www.statistik-nord.de/fileadmin/regional/regional.php>
4. Sprung über die Elbe - Hamburg auf dem Weg zur Internationalen Bauausstellung – IBA Hamburg 2013 -- Hrsg. von der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt-- 2005
5. 24.08.13 Hamburger Abendblatt:
"Wilhelmsburg hat ein unglaubliches Potenzial"
6. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Zukunftsbild Elbinseln 2013+
Zwischenbilanz - Erläuterungsbericht Entwurf (September 2013)
7. Bevölkerungsentwicklung
Quelle: <http://www.statistik-nord.de/fileadmin/regional/regional.php>
8. Hamburger Stadtteil-Profile 2013 - NORD.regional - Band 15
9. Wohnen und Arbeiten, Lokale Ökonomie, Qualifizierung und Beschäftigung zukünftig gemeinsam denken! Stadtentwicklung schafft Arbeit – Arbeit schafft Stadtentwicklung. Ein Diskussionsbeitrag zum Zukunftsbild 2013+ Gottfried Eich 28.02.2014
10. Soziale Erhaltungsverordnung und Umwandlungsverordnung
Sondertermin mit Vertretern der Kommunalpolitik Dienstag, 08.04.2014 um 18.00 Uhr
Michael Mathe, Amtsleiter Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
Ursula Groß, Abteilungsleiterin Integrierte Stadtteilentwicklung

Enno Redeker, Abteilung Integrierte Stadtteilentwicklung
Bezirksamt Hamburg-Mitte + Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

11. Hamburger Abendblatt 2.4.2014

Wohnen: Wilhelmsburg teurer, HafenCity billiger
Schüler des Gymnasiums Ohmoor haben 5000 Inserate ausgewertet.
Hamburger Mieten steigen seit 2010 deutlich -OLIVER SCHIRG

12. Zuwanderung von Arbeitsmigrantinnen und Arbeitsmigranten aus Bulgarien in das Reiherrstiegviertel

Gesellschaft für Stadtentwicklung mbH - Jörg Penning unter Mitarbeit von Dirk Lampe im Auftrag und in Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung - Angela Hellenbach - Oktober 2013

13. TÜV- Nord Umweltschutz – Hamburg, 2.3.2009

Geruchsmessung nach der Geruchsimmissions-Richtlinie im Stadtteil Wilhelmsburg
Bericht im Gesamtbegehungszeitraum 14. Januar bis 30. Dezember 2008
Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg, BSU, Amt für Landes und Landschaftsplanung

14. TÜV-Nord Umweltschutz – Hamburg 2011

im Auftrag der IBA GmbH –
Dokumentiert: www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/GIRL/girl.htm

15. Aus dem Feuerwehrbericht vom 29.7.2001:

29.07.2001 13:24 Uhr Nordische Ölwerke GmbH & Co. KG, Industriestraße 61 – 65, FEUER 3
Auf dem Firmengelände der Nordischen Ölwerke kam es nach der Explosion eines Glycerintanks mit einem Durchmesser von ca. 4 m - 6 m und einer Höhe von ca. 8 m bis 10 m zu einem umfassenden Feuer im Produktionsgebäude "Block E1" (Abmessungen etwa 25 m x 25 m). Durch die Wucht der Explosion flog das gesamte Dach weg und es stürzten Teile der Gebäudewände ein. Trümmerteile wurden im Umkreis von 50 Metern gefunden. Durch einen gezielten und umfassenden Löschangriff konnte das Feuer um 13:54 Uhr unter Kontrolle gebracht werden. Kontaminiertes Löschwasser wurde eingeschlengelt und in vorhandene Auffangbecken geleitet. Ein Betriebsangehöriger erlitt einen Schock und wurde mit einem RTW in ein Krankenhaus befördert.

16. Erklärung der Wilhelmsburger Ärzteschaft zum geplanten Kohlekraftwerk Moorburg
Januar 2008 – dokumentiert: www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/WAe/index.htm

17. Hintergrund // februar 2014 – Umweltbundesamt: Luftqualität 2013 - Vorläufige Auswertung

18. IBA-Blick, März 2008, Leitartikel: „Boulevard statt Bollwerk“

19. Siehe: www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/index.htm

Umfangreiche Dokumentation über die gescheiterte „Kooperative Verkehrsplanung im Hamburger Süden“ 2009

20. TU- Wien: GUTACHTEN WILHELMSBURGER REICHSSTRASSE

Sachbearbeiter: Univ. Prof. Hermann Knoflacher, Dr. Harald Frey, Dr. Michael Schumich
3.1.2013

21. Die Hafenuerspanne ist ... " ...viel zu teuer und wäre eine Katastrophe für Wilhelmsburg"

Anja Hajduk in einem Interview vor der Wahl am 24.2.08.

Link auf der Startseite von

www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/index.htm

22. Stellungnahme der IBA Hamburg GmbH
zur geplanten A 252 -Südvariante Hafenuerspange (HQS) vom 12.8.2009
Dokumentiert in:
www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/HQS/09-08-12_HQS%20Stellungnahme_IBA.pdf
23. Michael Rothsuh, dokumentiert auf Startseite von: www.hafen-quer-spange.de
24. Unternehmensverband Hafen e.V.
Anforderungen der Hafenuirtschaft im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung auf den Elbinseln „Wilhelmsburg“ und „Veddel“ – 4.12.2013
dokumentiert: www.zukunft-elbinself.de/wp-content/uploads/2014/01/anforderung-hafenuwirtschaft-elbinseln.pdf
25. Hamburger Abendblatt 12.2.2014
Ein Pakt für Hamburgs Industrie
Senat, Wirtschaft und Gewerkschaft verlängern Masterplan zur Stärkung des Produktionsstandorts – von Martin Kopp
26. 24.08.13 Hamburger Abendblatt:
IBA "Wilhelmsburg hat ein unglaubliches Potenzial"
Jutta Blankau: „5000 neue Wohnungen sollen entstehen“
27. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Zukunftsbild Elbinseln 2013+ //Erläuterungsbericht Entwurf (September 2013)
28. Planentwurf und Text zum Bebauungsplan Wilhelmsburg 88 vom 5.3.2007:
<http://zukunft-elbinself.de/wp-content/uploads/2013/09/bp-wi88-plan-2000.pdf>
<http://zukunft-elbinself.de/wp-content/uploads/2013/09/bp-wi88-entwurf-2007-text.pdf>
29. Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Zukunftsbild Elbinseln 2013+ //Erläuterungsbericht Entwurf (September 2013)
30. Masterthesis – Zeynep Adanali – 20.2.2014
Türkischstämmige Migranten auf dem Hamburger Wohnungsmarkt
Am Beispiel des Stadtteils Wilhelmsburg
edoc.sub.uni-hamburg.de/hcu/frontdoor.php?source_opus=101&la=de
31. Der neue Ruf vom 12.4.2014: GAGFAH: Endlich Sanierung?
32. Abstract Masterthesis – Zeynep Adanali – 20.2.2014
Türkischstämmige Migranten auf dem Hamburger Wohnungsmarkt
Am Beispiel des Stadtteils Wilhelmsburg – Abstracts s. Exkurs im Anhang
33. Marion Koch und Joachim Reinig „zur Situation von Moscheen und Gebetsräumen in Hamburg“

Thesenpapier der Themengruppe „Wohnen und mehr...“ im Rahmen von „Perspektiven! Miteinander Planen für die Elbinseln“

Erarbeitet in 12 Treffen der Arbeitsgruppe zwischen 17.10. 2013 und 15.4. 2014

Abgabe 30.4.2014

Unter Mitarbeit von:

Zeynep Adanali

Hatice Caliskan für Verikom Wilhelmsburg

Manuel Humburg

Mathias Lintl

Karin Meise

Mark Möller

Klaus Dieter Rakowski

Friederike Raum-Blöcher

René Reckschwardt

Claudia Roszak

Reiner Roszak

Harry Schiller

Anne Katrin Segerer

Andreas Schwarz

Ronald Wilken