

Einige Anmerkungen zur Bürgerschaftsdrucksache 20/13206: Rahmenkonzept 2013+

Nach anfänglicher Weigerung hatte die BSU Ende 2013 ihren damaligen Entwurf zum „Zukunftsbild Elbinseln 2013+“ schließlich doch öffentlich gemacht. Der Oberbaudirektor stellte es im Dezember im Bürgerhaus vor. Betont wurde, dass es sich um einen „Vorentwurf vor Behördenabstimmung“ handelte.

Jetzt liegt das Endergebnis vor als Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 30.9.2014

Von Interesse ist zum einen, welche Veränderungen sich durch die Behördenabstimmung ergeben haben, zum anderen, welchen Einfluss das Beteiligungsverfahren „Perspektiven – Miteinander planen für die Elbinseln“ auf das Senatspapier nehmen konnte.

Genauer untersucht habe ich die Kapitel und Themen, die in unserer Themengruppe „Wohnen und mehr“ von Bedeutung waren. Die Bewertung anderer Kapitel, wie Bildung, Kultur, Sport, Natur und Grün, Arbeit und Beschäftigung etc. bleibt den anderen Themengruppen vorbehalten.

Mein Gesamteindruck ist:

Der Stadtentwicklung wurde von Seiten der Wirtschaftsbehörde deutlich die Grenzen aufgezeigt

Das „Rahmenkonzept 2013+“ des Senats zum „Sprung über die Elbe“ zementiert die Prioritäten: Die Elbinsel soll in erster Linie Hafen, Industrie und Gewerbe sowie deren Verkehrsraum sein und bleiben. Die Stadtentwicklung darf die Lücken füllen.

„In das Planwerk sind die Arbeitsergebnisse des breit angelegten Beteiligungsprozesses „Perspektiven! Miteinander planen für die Elbinseln“ eingeflossen.“ So heißt es auf Seite 2 im „Rahmenkonzept“. In der Tat wird in dieser Endversion mehrfach Bezug auf „Perspektiven“ genommen und haben - im Vergleich zum Vorentwurf von Ende 2013 – mehrere Themenbereiche, z.B. Nahversorgung, Beschäftigung, Bildung, Kultur, Sport etc, Eingang in das Konzept gefunden. Zu prüfen ist, ob „Perspektiven“ hier überwiegend als Stichwortgeber fungiert oder ob auch substantielle Forderungen aus der Bewohnerschaft Eingang in das Konzept gefunden haben.

Auf Seite 5 wird festgestellt, dass „Perspektiven“ keine „*finale Meinungsbildung*“ zwischen den Themengruppen geleistet hat und der Abschlussbericht deshalb nicht aus einem Guss und durchaus widersprüchlich sei. So kann der Rahmenplan Rosinen picken und z.B. auch im zentralen Kapitel „Gewerbeentwicklung“ (4.3., Seite 10) auf „Perspektiven“ verweisen: *„Die Leitlinie, gewerbliche Nutzungen... sowohl innerhalb als auch außerhalb des Hafengebietes zu schützen und weiterzuentwickeln, deckt sich mit den Forderungen der lokalen Gewerbetreibenden im Beteiligungsprozess.“*

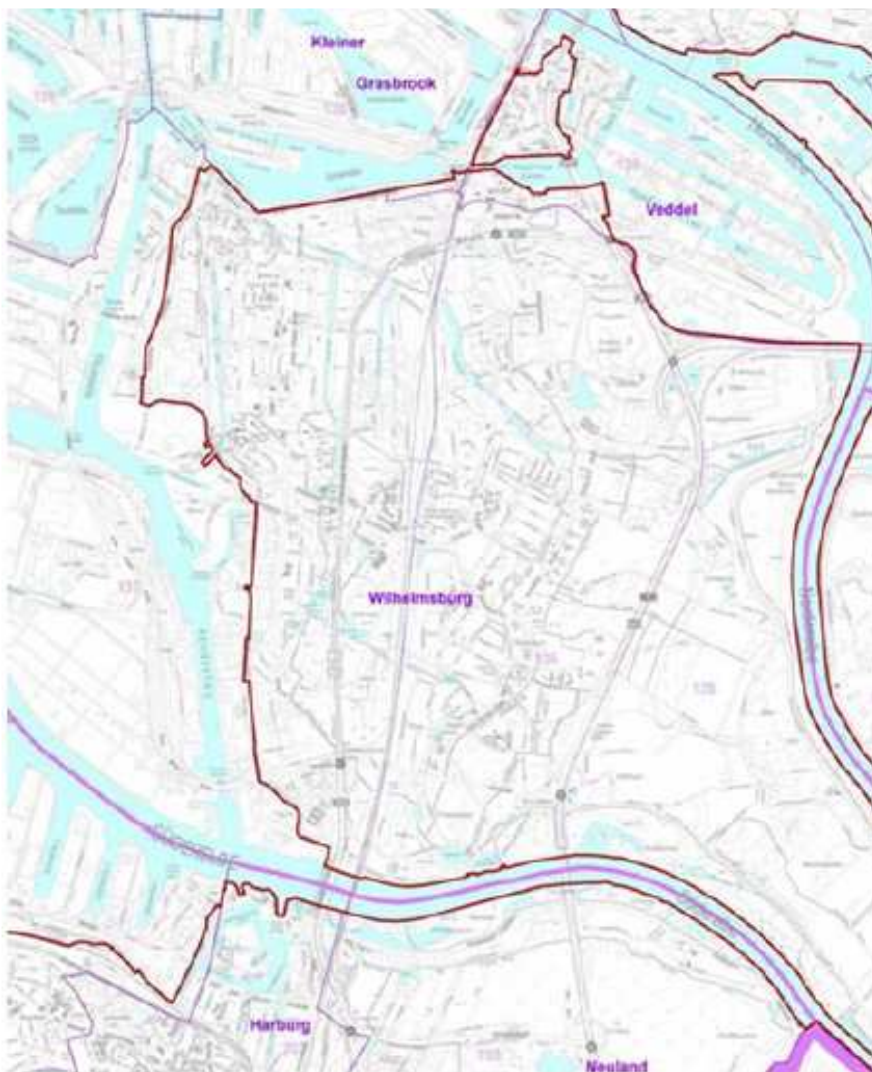
Tatsächlich waren es nicht die „lokalen Gewerbetreibenden“, sondern der Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V., der über die Themengruppe „Wirtschaft“ seine

„Anforderungen der Hafenwirtschaft im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung auf den Elbinseln“ (Papier vom 4.12.2013) in den Perspektivenprozess einspeiste:

“Die Nähe zum Wasser, zur Innenstadt und die gute verkehrliche Anbindung der Elbinseln wecken bei verschiedenen Akteuren – insbesondere bei Stadtplanern und Architekten – Begehrlichkeiten und Visionen. Aber gerade diese Flächen sind für die Hafenunternehmen für den wasserseitigen Umschlag unentbehrlich. Hafenbetrieb und Industrieproduktion erzeugen zwangsläufig Lärm-, Licht- und Geruchsemissionen. Hinzu kommt, dass in diesen Betrieben i.d.R. rund-um-die-Uhr an sieben Tagen in der Woche gearbeitet wird, was Emissionen auch in den Nachtstunden zur Folge hat. Unter den im Bereich der Elbinseln angesiedelten Hafen- und Industrieunternehmen gibt es zudem eine Vielzahl sogenannter „Störfallbetriebe“, die ... Gefahrgut umschlagen...dürfen.

Aus vorgenannten Gründen ist eine städtebauliche Weiterentwicklung der Elbinseln, deren hauptsächliches Ziel es ist, die Wohnbebauung näher an das Wasser heranreichen zu lassen, grundsätzlich ungeeignet.“

Diese Leitlinie aus der Wirtschaft ist die entscheidende Rahmenbedingung, die das Rahmenkonzept 2013+ festschreibt. Eine Grenzlinie, die für „Begehrlichkeiten von Stadtplanern und Architekten“ Tabu sein muss. Auf Seite 12 wird diese „Hafengebietsgrenze“ dann zusätzlich visualisiert – die einzige Grafik innerhalb des 38 seitigen Textes.



Hafengebietsgrenze (Ausschnitt), Stand Juni 2014

Was ist daran bemerkenswert? Hier wird doch nur der gültige Rechtszustand dargestellt.

Würde man nicht eine kritische Würdigung des bisherigen Rahmenkonzeptes von 2005, das den Aktivitäten von IBA und igs zu Grunde lag, erwarten? Was waren die damaligen Grundlagen, was die Ergebnisse? Welche Erfahrungen wurden gemacht? Wo musste warum umgesteuert werden? Was wird heute anders gesehen?

Tatsächlich hat das Rahmenkonzept des Senats von 2005 ausdrücklich die Hafengebietsgrenzen weit übersprungen und große Areale im Übergang von Stadt und Hafen als „Potential Gebiete im Wandel“ zur weiteren Entwicklung vorgeschlagen.

Im Vergleich zu dieser Grafik aus dem Rahmenkonzept von 2005 springt das heutige roll back der Hamburger Stadtentwicklung ins Auge.



Im Rahmenkonzept 2005 wurden u.a. der Kleine Grasbrook, der Sprehafen, der Wilhelmsburger Westen über den Veringkanal bis zum Reiherstieg, der äußere Veringkanal und das Südufer der Elbinsel – gegenüber der Harburger Schlossinsel – als „Potentialgebiete im Wandel“ definiert in der Karte dunkelblau markiert.

Unter dem Einfluss der Visionen der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg (2001/2002) und der Internationalen Entwurfswerkstatt 2003 zum Sprung über die Elbe befand sich 2005 die Stadtentwicklung im Aufwind und schien der Hamburger Senat zu einer Neuordnung der Grenzlinien und Grenzbereiche zwischen Hafen und Stadt bereit zu sein. Im Rahmenkonzept 2005 wurden u.a. der Kleine Grasbrook, der Spreehafen, der Wilhelmsburger Westen über den Veringkanal bis zum Reiherstieg, der äußere Veringkanal und das Südufer der Elbinsel – gegenüber der Harburger Schlossinsel – als „*Potentialgebiete im Wandel*“ definiert (in der Karte dunkelblau markiert).

Jetzt, 9 Jahre später, werden mit dem neuen Rahmenkonzept 2013+ alle Visionen eines neuen verträglichen Miteinanders von Stadt und Hafen auf den Elbinseln begraben. Im neuen Rahmenkonzept hat sich die Wirtschaftsbehörde und die ihr unterstellte Verkehrsbehörde vollständig gegen die Begehrlichkeiten aus der Stadtentwicklungsbehörde durchgesetzt. Die Elbinsel ist wieder im letzten Jahrtausend angekommen. Sie ist in erster Linie Hafen, Standort für Industrie und Gewerbe, sowie deren Verkehrsraum.

Dazu gehören der uneingeschränkte Zugriff auf die vorhandenen Verkehrsstrassen, wie z.B. der Harburger Chaussee oder auch in der Mengestraße, als auch die Ausbaupläne für die Bahn(ein Großteil der jetzt durch Harburg laufender Bahnverkehre aus dem Hafen soll über die Kornweide nach Norden durch Wilhelmsburg geleitet werden) und der Bau neuer Autobahnen (Hafenquerspange als Verlängerung der A26 im Süden der Elbinsel sowie Querschnittsverdoppelung der Wilhelmsburger Reichsstraße in der Wilhelmsburger Mitte).

Dabei waren die Pläne des Rahmenkonzeptes 2005 keineswegs illusorisch.

Schließlich wurden große Areale für den Bau der Hafencity aus dem Hafengebiet entlassen; und im Süden wird im Harburger Binnenhafen gemäß dem IBA-Konzept der „Metrozone“ derzeit ein gemischtes Wohngebiet realisiert. Nur auf der Elbinsel hat HPA bisher keinen einzigen Quadratmeter aus der Hafennutzung frei gegeben oder gemischten Nutzungen zugänglich gemacht.

Wenn im aktuellen Rahmenkonzept 2013+ von der Gestaltung verträglicher Übergänge die Rede ist, dann sollen die Kompromisse stets auf dieser Seite der Grenze stattfinden, zu Lasten der Wohngebiete und ihrer jetzigen oder zukünftigen Bewohner. So heißt es auf Seite 12, es solle nach Lösungen für immissionsbedingte Konflikte gesucht werden, um das Gefährdungspotential für die Bewohner zu mindern, „**ohne, dass es zu Einschränkungen für Gewerbe- und Industriebetriebe kommt**“.

Beispiel: Umgang mit Immissionen vom Veringkanal

Auf Seite 13 wird analysiert: „*Auf Grund der Gemengelage werden für weite Teile Wilhelmsburgs die Werte der Geruchsmissionsrichtlinie (GIRL) überschritten. Die Neuausweisung von Wohn- und Kerngebieten an diesen Standorten ändert an diesen Gemengelage im Grunde nichts*“. Zur Lösung wird dann Prinzip Hoffnung formuliert: „*Mittel- bis langfristig wird ... eine Verbesserung der Geruchssituation für Wilhelmsburg angestrebt.*“ Die bisherigen Bemühungen in diese Richtung sind bekannt („Bunker-Deal“ der IBA mit den Nordischen Ölwerken), haben jedoch an der Geruchsbelästigung bisher nichts geändert. Dass es auch anders geht, zeigt das Beispiel Hafencity. Hier hatte die Stadt 50 Millionen in die Hand genommen, um die anliegende Kaffeerösterei zu verlagern.

Beispiel: Verkehr und Stadtentwicklung Harburger Chaussee/Spreehafen

Im Entwurf der BSU für das Rahmenkonzept von 2013 wurde noch auf die Realisierbarkeit einer „Stadtkante“ („*entlang des Spreehafens entsteht eine neue Stadtkante*“, Seite 77) am

südlichen Spreehafenufer gesetzt mit einer attraktiven Wohnbebauung zwischen Spreehafen und Ernst-August-Kanal. („Die neuen Wohnstandorte nutzen die Lagegunst am Spreehafen und führen das Reiherstiegiertel heran an die Wasserfläche“). Voraussetzung dafür war allerdings der Rückbau der Harburger Chaussee zu einer Stadtstraße.

Auch dies eine – gerade auch im Interesse der jetzigen Bewohner an der Harburger Chaussee - längst überfällige Maßnahme, zählt doch diese Straße zu den 40 lautesten in ganz HH mit 30 Prozent Schwerlastverkehr aus dem Hafen.

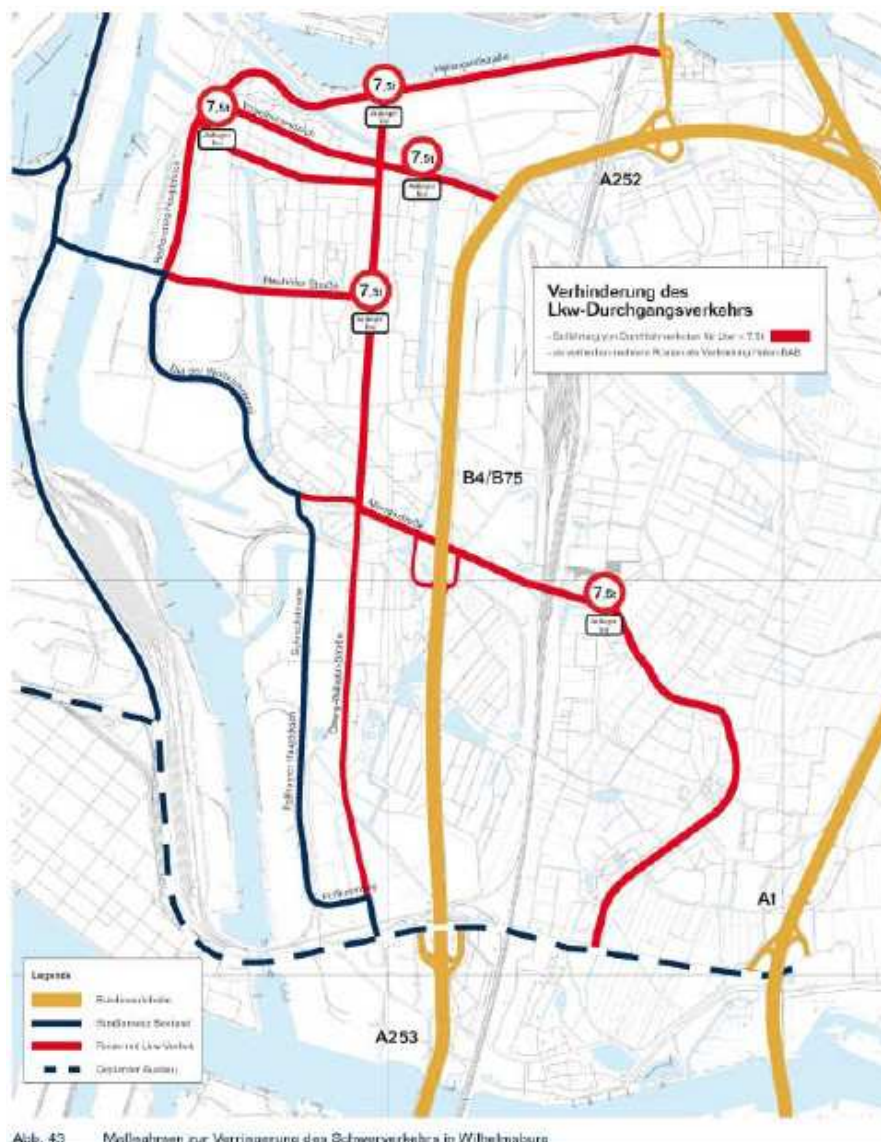


Abb. 43 Maßnahmen zur Verringerung des Schwerverkehrs in Wilhelmshagen

HPA selbst hatte 2010 den Vorschlag (s. Grafik) gemacht, für eine Verringerung des Schwerlastverkehrs Durchfahrtsverbote für LKW über 7,5 Tonnen auf nahezu allen Stadtstraßen im Wilhelmsburger Westen und durch die Wilhelmsburger Mitte zu verfügen. Darunter die Harburger Chaussee, die Neuhöfer Straße, die gesamte Georg Wilhelmstraße, Neuhöfer Straße, Vogelhüttendeich und Fährstraße sowieso. Begründung: Diese Straßenzüge seien für den Hafen nicht essentiell. Ein leistungsfähiges Ringsystem mache Wilhelmsburg zur Durchfahrt entbehrlich. (Grafik Seite 70 aus Masterplan Straßenverkehr Hafen Hamburg – HPA 2010).

Statt gemeinsam mit den Bewohnern für die Durchsetzung dieser Lösung zu streiten, knickt die Stadtentwicklungsbehörde vor der Ansage aus der Wirtschaftsbehörde ein:

„Die heutigen und prognostizierten Verkehrszahlen führen jedoch insbesondere auf Grund des sehr hohen LKW-Anteils auf der Harburger Chaussee zu einer starken Verkehrslärm- und Luftschadstoffbelastung der angrenzenden Bereiche; des Weiteren ist mit Lärmimmissionen von Norden durch benachbarte Hafennutzungen zu rechnen. Vor dem Hintergrund dieser Immissionssituation sieht das Rahmenkonzept unmittelbar südlich der Harburger Chaussee einen mehrgeschossigen, gewerblich genutzten Bebauungsriegel vor....Im Ergebnis muss erkennbar sein, dass die geplanten neuen Nutzungen ohne Einschränkungen für die benachbarten Hafenbetriebe und Bahnanlagen der HPA realisierbar sind....Diese Vorgaben lassen sich aber in Sonderwohnformen (z.B. Studentenwohnungen oder Seniorenwohnungen) umsetzen“ (Rahmenkonzept 2013+, Seite 30).

Beispiel: Industrie und/oder Wohnungsbau in der Wilhelmsburger Mitte?

Im Entwurf von 2013 (Seite 81) galt die Verlagerung von Gewerbe im Bereich Jaffestraße zur Realisierung von Wohnen im dortigen „Quartier im Wandel“ noch als bedeutsam: „Planrechtsänderungen und eine verträgliche Lösung mit dem ansässigen Gewerbe sowie die Bereitstellung von Verlagerungsflächen sind Voraussetzung für die Entwicklung eines Mischgebiets mit relevantem Anteil Wohnen“.

Im Senatspapier 2014 heißt es auf Seite 14, zur „Umstrukturierung von Gewerbeflächen“ an der Jaffestraße nun: „Betriebsverlagerungen werden nur in Erwägung gezogen, wenn zuvor die vorhandenen planerischen Mittel zur Konfliktbewältigung ausgeschöpft wurden. Dabei sollen notwendige Verlagerungen möglichst ortsnahe erfolgen.“

Gemessen an früheren Plänen ist die Stadtentwicklung auch in der Wilhelmsburger Mitte auf dem Boden der Tatsachen angekommen.



Diese „Perspektive nach 2013“ (Grafik oben) findet sich in der Senatsdrucksache 19/7116 aus dem Jahre 2008. Damals warb die Stadtentwicklungssenatorin Hajduk für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit der Aussicht auf ein frei werdendes Wohnungsbaupotential von 8000 Einheiten in der Wilhelmsburger Mitte.

In einem IBA-Workshop 2011 wurde ein „Siegerentwurf“ (Grafik re. Seite) ermittelt. Jo Coenen & Co Architekten hatten den gesamten Raum zwischen den beiden Kanälen für Wohnungsbau vorgesehen.

Die Kleingärten am Assmannkanal standen in allen Varianten schon immer zur Disposition.



Im Entwurf ist noch von 3100 Wohneinheiten die Rede; mittlerweile, 2014, kalkuliert man vorsichtiger mit 2500 bis 3000.

Beispiel: Verkehrsinfrastruktur in der Wilhelmsburger Mitte

Im Kapitel Verkehr stellt das Rahmenkonzept 2013+ auf Seite 23 zunächst richtigerweise fest: *„Konflikte mit dem Siedlungsraum entstehen ... vorwiegend durch die Barrierewirkung der Verkehrsanlagen und die von ihnen ausgehenden Emissionen.“*

Wenig später wird genau ein solcher Konflikt für die Wilhelmsburger Mitte festgeschrieben: *„Nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit der neuen Lage der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße, die die bisherige Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte ersetzt, **bekommt die Dratelnstraße die Funktion einer Route für die äußere Haupteinschließung und wird entsprechend leistungsfähig als Hauptverkehrsstraße ausgebaut.**“* (Rahmenkonzept 2013+, Seite 25). Zur „äußeren Haupteinschließung“ gehören alle Straßen mit Fernstraßenanbindung, die *„auch für den Schwerlastverkehr mit Hafenbezug“* geeignet sind.

Und weiter auf Seite 24: Mit dem Ausbau der Dratelnstraße zu einer Hauptverkehrsstraße schließt sich der *„Halbring, der über Mengestraße/Bei der Wollkämmerei/Reiherstiegumgehung/Hafenrandstraße/ Harburger Chaussee/Veddeler Straße jeweils an die Wilhelmsburger Reichsstraße anbindet und wird auf diese Weise mit der Rubbertstraße im Norden „zum Ring ergänzt“.*

Damit wird in der Wilhelmsburger Mitte eine neue Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung als Ersatz und zusätzlich zur verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße geplant. Da die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße nach allen Kriterien dem Standard einer Autobahn entsprechen soll, erhalten wir in der Wilhelmsburger Mitte demnächst eine Autobahnzufahrt: Der Schwerlastverkehr mit Hafenbezug rollt durch die Mengestraße, sowie an den Schulen in der Dratelnstraße und den dort neu geplanten Wohngebieten vorbei.

Der Anspruch einer integrierten Planung von Stadt und Verkehr wird hier ad absurdum geführt.

Höchstform erreicht das Papier, wenn es sich für diese Planung auch noch auf den Bürgerwillen beruft: *„Diese Strategie entspricht in weiten Teilen den Hinweisen und Forderungen aus dem Beteiligungsprozess.“* (Rahmenkonzept 2013+, Seite 24)

Das Gegenteil ist natürlich der Fall. Im Abschlussbericht von „Perspektiven“ warnte die Themengruppe „Wohnen und mehr...“ genau vor dieser Konstellation: *„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. ...*

Zusammenfassend sind diese Verkehrsaussichten keine rosigen Rahmenbedingungen für Wohnungsbau in der Wilhelmsburger Mitte. Eine integrierte Planung stellen wir uns anders vor.“ (Perspektiven-Ergebnisbericht – Seite 107)

Beispiel: Weiterbestehender Druck auf die Grüne Lunge und die Kleingärten am Assmannkanal

Dieser neue Innere Ring mit direktem Fernstraßenanschluss für die ansässigen Betriebe als Teil der „Äußeren Haupterschließung“ führt zu einer Stabilisierung auf Aufwertung des Gewerbegebietes in den Wilhelmsburger Mitte.

Der ebenfalls in der Wilhelmsburger Mitte geplante Wohnungsbau ist in den östlichen und südlichen Arealen (Pläne für das sog. „Quartier im Wandel“ und das „Rathausviertel“) mit erheblichen Restriktionen durch Gewerbe und Verkehr konfrontiert. Sollen die erforderlichen Kennzahlen aus dem Wohnungsbauprogramm erreicht werden, bietet sich die „weiche“ westliche Flanke an: Den Assmannkanal mit seiner Lagegunst haben Investoren und Planer schon lange im Visier (siehe z.B. der „Siegerentwurf“ von Jo Coenen & Co von 2011) und die Lobby der Kleingärtner wird als eher harmlos eingestuft.

Zwar wird der Rahmenplan 2013+ nicht müde, die Bedeutung von Kleingärten und der grünen Nord-Süd-Achse entlang des Assmannkanals zu betonen. Die geplanten Eingriffe kommen auch scheinbar moderat und beschwichtigend daher:

„Für den im Rahmenkonzept vorgesehenen neuen Wohnungsbau in diesem Bereich werden Teile der Kleingartenanlagen überplant, die jedoch zu einem großen Teil durch Neuanlagen vor Ort ersetzt werden sollen. Im Ergebnis werden bis zu 50 Parzellen nicht in der zentralen Entwicklungsachse untergebracht werden können.“ (Rahmenkonzept Seite 10). Insgesamt sollen 253 Parzellen betroffen sein. Davon sollen 50 an die Kornweide verlagert werden. Das „Manifest der Kleingärtner“ vom Dezember 2013 lässt Wachsamkeit der Betroffenen erwarten.

Beispiel: Die Pläne für eine weitere Autobahn im Süden der Elbinsel.

Nach all dem nimmt es nicht Wunder, dass das Rahmenkonzept 2013+ auch den Bau einer weiteren Autobahn als positiven Beitrag für die Stadtentwicklung begrüßt:

„Im Netz der Bundesfernstraßen bietet zudem die Linienbestimmung einer zukünftigen A26 Ost (ehemals Hafenuerspanne) als Anbindung an A7 und A1 in Südlage zum Siedlungsgebiet die Perspektive einer Vervollständigung der weiträumigen Außenringführung für die übergeordneten Verkehre.“ Damit vervollständige sie das „konfliktarme überregionale Netz“. (Seite 25).

Diese Position steht in krassem Widerspruch zur Stellungnahme der IBA Hamburg GmbH vom 12.8.2009: *„Weitere Verkehrsinfrastrukturen stehen im Widerspruch zum Sprung über die Elbe. Weitere Zäsuren und Barrieren verträgt die Elbinsel nicht – ganz im Gegenteil, es muss um den Abbau von Barrieren gehen.“ Und weiter: „Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden, und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet wie Wilhelmsburg...“*

Die kritische Haltung des „Perspektiven-Prozesses“ zur Hafenuerspanne wird immerhin erwähnt: *„Als Ergebnis des Beteiligungsprozesses ist im Abschlussbericht eine kritische Haltung zur Südtrasse der A26 Ost niedergelegt.“*

Der lapidare Vorschlag im Senatspapier, es müsse für diese Trasse eben „eine stadtverträgliche Lösung“ gefunden werden, wird der ausführlichen Kritik auf den Seiten 108 bis 110 im Ergebnisbericht von „Perspektiven“ in keiner Weise gerecht. Neben einer Analyse der verkehrspolitischen, stadtentwicklungspolitischen, ökonomischen und ökologischen negativen Folgen dieses Autobahnprojektes werden dort auch realisierbare Alternativen vorgestellt.

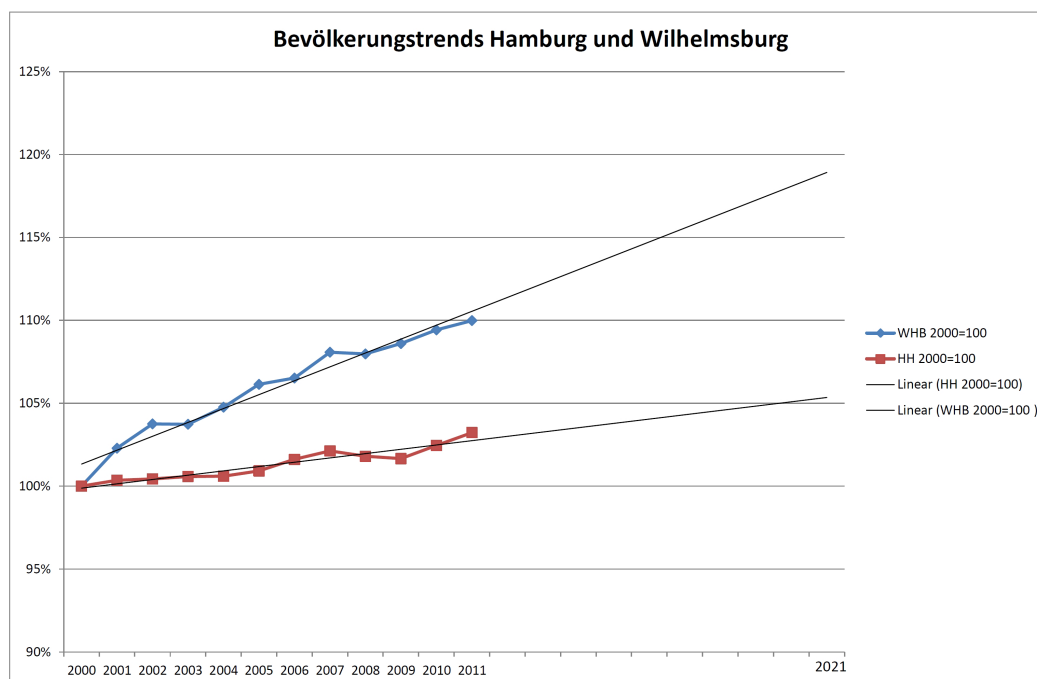
Abschließend soll noch geprüft werden, wie im Senatskonzept das **Thema Wohnen** abgehandelt wird.

Zum Thema „Wohnen“ nimmt das Rahmenkonzept 2013+ einige Stichworte aus dem Ergebnisbericht der „Perspektiven“ auf; eine Auseinandersetzung mit den Kernforderungen erfolgt nicht.

Das Wohnkapitel ist erstaunlich kurz geraten. Es nennt erneut die Zahlen von realisierbaren 4000 zusätzlichen Wohneinheiten in Wilhelmsburg und auf der Veddel und formuliert relativ unverbindlich: Diese sollen „*unterschiedliche Wohnformen und Förderungswege für alle Bevölkerungsgruppen beinhalten. Hierzu gehört auch die Modernisierung der Bestände. Eine Aufwertung ohne Verdrängung ist das Ziel.*“

Ansonsten wird auf den Drittmix und das Bündnis für Wohnen verwiesen. (Seite 7). Die erforderlichen Sozialwohnungen würden damit quasi automatisch auch in Wilhelmsburg entstehen. (einschränkend muss ich allerdings sagen, dass ich den Absatz, wo es um die Sozialwohnungen mit Wohnungsamt-Bindung geht, noch nicht vollständig verstanden habe)

Auf das wichtigste Anliegen der Themengruppe „Wohnen und mehr“ im Rahmen von Perspektiven, wie nämlich eine bedarfsgerechte Versorgung der örtlichen Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum gelingen kann, geht der Senat in seinem Papier leider nicht ein. Deshalb an dieser Stelle noch einmal eine Kurzfassung:



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 Rothsuh

Unser Ausgangspunkt ist dieser (siehe Grafik): Angesichts einer dynamischen Bevölkerungsentwicklung (Zunahme von 46125 im Jahre 2000 auf 50731 im Jahre 2011; das war ein Mehr von 4600 Menschen = 10 Prozent), die weit über dem Hamburg-weiten Trend der wachsenden Stadt liegt, besteht schon jetzt eine gravierende Unterversorgung mit ausreichendem und bezahlbarem Wohnraum. **Bis 2025 müssen auf den Elbinseln voraussichtlich mehrere Tausend Menschen bedarfsgerecht mit Wohnraum versorgt werden.**

Grundlage muss eine aktuelle und prospektive Bedarfsanalyse sein, die z.B. von einer örtlichen „Agentur für inklusives Wohnen auf den Elbinseln“ in Auftrag gegeben wird. Gefordert wird damit ausdrücklich eine Abkehr vom bisherigen Ansatz der IBA, die sich mit ihren Strategien zur Aufwertung vor allem an den Interessen von Investoren in der Immobilienwirtschaft orientiert.

Folgende Mindeststandards im örtlichen Wohnungsneubau sind 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. (die Zahlen im Rahmenplan 2013+ differieren, Quellen werden dort nicht genannt)
- 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. „Drittelmix“ – eine Quote von über 50 % Wohn-Finanzierung im 1. und 2. Förderungsweg erreicht werden. Es ist davon auszugehen, dass über 2/3 der hiesigen Bevölkerung einen Anspruch auf eine geförderte Wohnung haben.
- Laufzeiten der Sozialbindung von 30 Jahren wie im Weltquartier müssen wieder zum Standard werden.
- Darüber wird eine Quotierung für Wohnungsnotfälle in allen neuen Wohnprojekten von mindestens 10 % gefordert.
- Auch die ca. 1000 Wanderarbeiter und demnächst über 1000 Flüchtlinge, die auf der Elbinsel untergekommen sind, haben Anspruch auf menschenwürdige Wohnverhältnisse und müssen als Wohnungsnotfälle behandelt werden.

Die anderen Kapitel werden hier nicht genauer bewertet.

Beunruhigt bin ich allerdings über jüngste Meldungen, dass **Lese- und Forscherwoche** gefährdet sind, weil die Finanzierung des Forum Bildung Wilhelmsburg (FBW) nicht mehr gesichert ist und das Aus für die Projekte „**Nähgut**“, „**Kostümgut**“ und **der Kleiderkammer** Wilhelmsburg droht.

Bei der Beschreibung der „Ausgangslage“ im Rahmenkonzept 2013+ habe ich die Erwähnung der baldigen **Inbetriebnahme des Kohlekraftwerkes Moorburg** vermisst. Betroffen werden vor allem unsere in Windrichtung gelegenen Stadtteile sein. Angesichts von zu erwartenden 8 Millionen Tonnen CO₂ jährlich, sowie 400 Tonnen Feinstaub – Stickoxide, Schwefelverbindungen und Schwermetalle dazu – ist von einer gravierenden Belastung für Klima und Gesundheit auszugehen.

Stand 27.10.2014