# Wilhelmsburger Schwerpunkte

## Ein Beitrag für die Debatten vor der Hamburger Bürgerschaftswahl im Februar 2020

Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.
Stand November 2019

*Das Rathaus im Zentrum des Stadtteils.*
*Wilhelmsburg, ein Gemeinwesen von 55.000 Menschen,*
*braucht eine integrierte Entwicklungsplanung.*

## Inhalt:


- Einleitung – Seite 2
- **Themen, Thesen, Forderungen und Fragen zu Wohnen, Bildung und Verkehr,** 3 Schwerpunkte, u.a. bei der Veranstaltung am 15. November 2019, Seiten 3-5
- **Wilhelmsburger Themen ausführlicher betrachtet**:
  1. Hamburg – Internationale und solidarische Stadt, Seiten 6-7
  2. Sprung über die Elbe – da geht viel mehr, Seiten 8-9
  3. Wilhelmsburg als „Luftkurort“ kann Hamburgs Klima retten, Seiten 10-11
  4. Bezahlbarer Wohnraum für Alle, Seiten 12-13
  5. Fünf Forderungen zur Stärkung der Bildung auf den Elbinseln, Seiten 14-16
  6. Vier aktuelle Fragen zum Verkehr. Seiten 17-23
- **„Gespanntes Verhältnis“- aber am Ende siegt meist die Vernunft**, Seite 24

## Einleitung:

# Wilhelmsburger Schwerpunkte und die Bürgerschaftswahl 2020

## … zur Vorbereitung der Debatten vor der Wahl

Nach der Diskussion mit Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher im September 2019 sind am 15. November 2019 Spitzenkandidaten von CDU, LINKE, FDP und Grüne für die Hamburger Bürgerschaftswahl im Februar 2020 zu Gast bei einem „Pegelstand Elbinsel“. Und am 18. Dezember befasst sich die Bürgerschaft das erste Mal mit den Planungen zur A26-Ost/Hafenquerspange, wenn es um die Finanzierung des geplanten Autobahntunnels in Kirchdorf gehen soll.

**Viel hat sich verändert in Wilhelmsburg, im Laufe der letzten 20 Jahre. Die Elbinsel ist anerkannt ein guter Ort zum Wohnen und zum Leben. Grundlegende Probleme sind allerdings nicht gelös**t, wie sich an den weiterhin dramatischen Armutszahlen zeigt. Vor allem aber die Verkehrsplanung wirkt wie aus der Zeit gefallen. Setzt sie doch auf eine weitere Stadtautobahn mitten durch den Stadtteil.
Die Entwicklung bleibt somit widersprüchlich.

Die folgende Zusammenstellung steht unter der Federführung des Vereins Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., der sich 2002 im Geiste der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg gegründet hat. In mehreren Kapiteln rufen wir in dieser Broschüre die zentralen Themen der Zukunftskonferenz wieder auf. Nicht als Erinnerung, sondern aktualisiert, zugespitzt und entscheidungsreif. Diese Thesen spiegeln die Erfahrungen und Debatten der letzten 20 Jahre wieder. Dies sind nicht zuletzt die Themen der über 100 Pegelstand-Veranstaltungen, zu denen wir seit 2005 kontinuierlich einladen.

**Für eine nachhaltige Entwicklungsplanung reicht es nicht mehr aus, die eine oder andere Rosine aus dem Weissbuch der Zukunftskonferenz oder anderen Vorschlägen aus dem Stadtteil zu picken. Wir brauchen ein stimmiges, integriertes Gesamtkonzept und in zentralen Fragen - wie bei der längst überholten Planung einer Stadtautobahn durch den Hamburger Süden – innovatives Denken und kluge neue Weichenstellungen. Die Wilhelmsburg-Dialoge im Vorfeld der Bürgerschaftswahl 2020 sollen dazu ermutigen.**

# Thesen, Themen und Fragen für die Debatte zu drei Wilhelmsburger Schwerpunktthemen:

# Wohnen, Natur und Logistik/Gewerbe

### These 1: Mit dem „Drittelmix“ lässt sich der Verlust von bezahlbarem Wohnraum nicht ausgleichen

- Wilhelmsburg verliert bis 2030 weitere 5065 Sozialwohnungen. Dann verbleiben noch:1014.
- In der Wilhelmsburger Mitte sollen bis dahin 5400 neue Wohnungen gebaut werden. Geplant wird mit dem „Drittelmix“. Damit entstehen dort 1800 neue „bezahlbare Wohnungen“.
- Saldo 2030: Es bleibt immer noch einen Verlust von 2251 bezahlbaren Wohnungen!

### These 2: Ein Großteil der Menschen hier können sich ihren Stadtteil nicht mehr leisten

- 2018: Neue Mietwohnungen kosteten in Wilhelmsburg 10,93 Euro. Eine Steigerung seit 2007 um 71 Prozent (von 6,04 Euro auf 10,93 Euro).
- Wer kann das bezahlen? Das Durchschnittseinkommen hier liegt mit 22.000 Euro nur knapp über der Hälfte des Hamburger Durchschnitts. Es gibt hier 55.000 Menschen. Davon sind 3400 Arbeitslose, 11800 Leistungsempfänger*innen nach SGB II (21,6%) und 3666 der unter 15-Jährigen in Mindestsicherung (fast 40% der Kinder und Jugendlichen!).
- Diese Armutszahlen haben sich in den letzten 20 Jahren kaum verändert. Von der Milliarde, die im Rahmen der IBA Hamburg zwischen 2006 und 2013 auf den Elbinseln investiert wurde, hat ein großer Teil der Menschen hier nicht profitiert.

### These 3: Der fortschreitende Naturverlust auf der Elbinsel lässt sich nur verhindern, wenn auch Gewerbe- und Logistikflächen für Wohnungsbau herangezogen werden

- Auf dem ehemaligen Punica-Gelände am Reiherstieg Hauptdeich soll ein "strategischer Standort mit 123.000 m² Mietfläche für Logistik, Gewerbe und Produktion" entstehen. Ein zweistöckiges Logistikgebäude von 20 Meter Höhe mit 100 Ladetoren für LKW, "Die obere Ebene erreichen 45-to-LKW ganzjährig über eine beheizbare Rampe".
- Die Verkehre sollen über die Harburger Chaussee und durch die Wilhelmsburger Mitte Anschluss an die neue B75 finden.
- Die Elbinsel wird weiter zum Logistik-Standort ausgebaut. Und das auf Flächen, die im Rahmenkonzept des Senats von 2005 teilweise für Stadtentwicklung vorgesehen waren!
- Dass es auch anders geht, sieht man in der Hafencity und in den gemischten Quartieren für Wohnen und Gewerbe im Harburger Binnenhafen und demnächst auch auf dem kleinen Grasbrook.
- Der Wohnungsbau in Wilhelmsburg dagegen konzentriert sich weitgehend auf die Wilhelmsburger Mitte. 5400 neue Wohnungen sind hier nur mit massivem weiterem Grünverlust realisierbar.

# Bildung auf den Elbinseln

## 1. Thema: Stand der Bildung

- Lehrkräfte in Wilhelmsburg nehmen weiterhin große Rückstände in den Lernleistungen sowie im Arbeitsverhalten und der Anstrengungsbereitschaft sehr vieler Schülerinnen und Schüler wahr.
- Es gibt seit langen Jahren keinen offenen gesellschaftlichen Diskurs mehr über den Stand und die Entwicklung auf den Elbinseln.
- Für das von der Behörde 2013 eingeleitete Projekt D23+ liegen bisher keine Daten zur Wirksamkeit vor.

## 2. Thema: Bildungsinfrastruktur

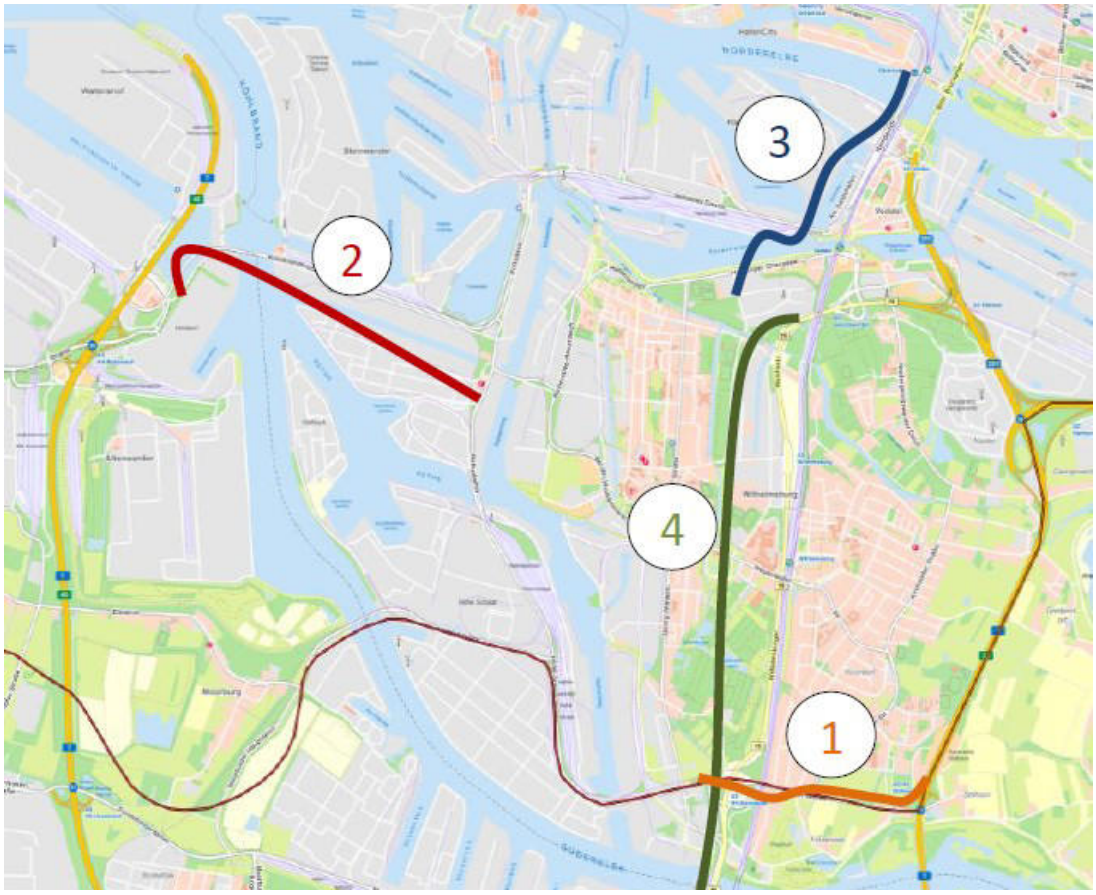
- Bildung und Soziales bedingen sich gegenseitig und müssen deshalb zusammen gedacht und geplant werden.
- Die Elbinseln sind ein Stadtteil mit überdurchschnittlich junger Bevölkerung, sehr geringen Einkommen und mit dauerhaft hoher Sozialhilfeabhängigkeit (40% in Mindestsicherung!)
- Aufgrund des niedrigen RISE-Statusindex kommt der offenen Kinder- und Jugendarbeit (OKJA), der Jugendsozialarbeit und Familienarbeit, eine bedeutende Rolle zu.
- Die Kürzungen in diesem Bereich haben kurz- und langfristig auch Einfluss auf die schulischen Leistungen der Schülerinnen und Schüler.
- In den kommenden zehn bis fünfzehn Jahren werden ca. 12.000 neue Bewohner*innen nach Wilhelmsburg ziehen.
- Für die dafür erforderliche soziale, kulturelle, Sport- und Bildungsinfrastruktur müssen nun die Planungen mit ernsthaften Beteiligungsansätzen beginnen.

## 3. Thema: Arbeitsbelastung des pädagogischen Personals

- Hier im sozialen „Brennpunkt“ auf den Elbinseln haben fast 15 Prozent der Kinder einen diagnostizierten Förderbedarf. (Die Behörde orientiert ihre Ressourcen für „Brennpunktschulen“ allerdings nur an einem Anteil von 7 %). Dies bedeutet eine Benachteiligung der förderbedürftigen Kinder gegenüber Kindern in „bessergestellten“ Stadtteilen und belastet die Lernsituation der ganzen Klasse.
- Für die Lehrkräfte bedeutet dies erheblich viel Mehrarbeit durch zahlreiche Gespräche mit Sonderpädagogen und anderen Kolleginnen, die Erstellung von Förderplänen, Anträgen und Unterrichtsmaterial.
- Zusätzlich zu den „diagnostizierten“ Kindern gibt es Kinder mit besonderem Sozialverhalten („verhaltensauffällige“ Kinder), um die wir uns ebenfalls kümmern müssen.
- Die Anforderungen durch die Inklusion, die Individualisierung des Unterrichts, die Integration Geflüchteter sowie der administrative Aufwand durch differenzierte Beurteilungen, Testungen, Diagnosebögen … finden im Arbeitszeitmodell der Lehrinnen und Lehrer keine Berücksichtigung.
- Dies führt zu einer grundsätzlich hohen Belastung und teilweise Überlastung des pädagogischen Personals und schlägt sich nieder in Krankheit, Frust oder teilweise Burnout.

# Verkehr: Vier aktuelle Fragen

1. **Soll die Bürgerschaft der Senatsvorlage zur Hafenquerspange (A26-Ost) zustimmen?**
2. **A26-Ost oder Erneuerung der Köhlbrandquerung – Was ist wichtiger?**
3. **Soll die U4 mit einem Sofortprogramm nach Wilhelmsburg verlängert werden?**
4. **Soll die Trasse der Alten Wilhelmsburger Reichsstraße erhalten und zur Veloroute gestaltet werden?**



# 1. Hamburg - internationale und solidarische Stadt

## Gutes Auskommen, gutes Leben, gutes Zusammenleben

Mit der Entwicklung des Hamburger Hafens wurde Wilhelmsburg zu einem Stadtteil der Einwanderer*innen. Heute gehören Wilhelmsburg und Veddel zu den internationalsten, jüngsten, kinderreichsten und zugleich ärmsten Stadtteilen in Hamburg. Viele müssen hier um ihr tägliches Auskommen und für bessere Perspektiven für ihre Kinder kämpfen.

Hier entscheidet sich, ob Integration und friedliches Zusammenleben in dieser Stadt gelingen. In der Nachbarschaft, in der Schule, am Arbeitsplatz – in Wilhelmsburg und auf der Veddel wird Vielfalt erlebt und gelebt.

Möglicherweise wären unsere Stadtteile eine Hochburg rechtsextremistischer Gruppierungen - wenn nicht tausende engagierter Menschen in ihrem Alltag dafür sorgen, dass es friedlich bleibt und wir miteinander auskommen. **Tag für Tag werden in Wilhelmsburg und auf der Veddel Weltoffenheit und Toleranz dieser Stadt verteidigt – und das unter oftmals schwierigsten Lebensbedingungen.**

Die vielen Wählerstimmen für „Republikaner“ und DVU in den 90er Jahren und über 30 Prozent für die Schill-Partei im Jahre 2000 zeigen jedoch, **wie schnell die Stimmung kippen kann**. Sicherlich haben sich die Anstrengungen gelohnt, die in Wilhelmsburg in Folge der von engagierten Menschen aus dem Stadtteil durchgesetzten Zukunftskonferenz 2001/2002 gemacht wurden. Bei einem großen Teil der Bevölkerung sind die Investitionen jedoch nicht angekommen. Die Statistik belegt anhaltend erschreckende Zahlen bei Arbeitslosigkeit und Armut. Dramatisch ist, wenn fast 40 % der Kinder und Jugendlichen unter 15 Jahren von Mindestsicherung leben müssen.

Es gibt einen Beschluss **der Hamburgischen Bürgerschaft vom 8.12.2000**: "*Ein integratives Entwicklungskonzept für Wilhelmsburg, das insbesondere die stadträumlichen, baulichen, wirtschaftlichen, landschaftlichen und sozialen Probleme und Perspektiven einbezieht*". Damit erhielt der Senat damals den Auftrag, auf der Grundlage der Zukunftskonferenz ein integratives Gesamtkonzept für Wilhelmsburg zu erarbeiten und umzusetzen. **Trotz „Sprung über die Elbe“ und IBA Hamburg:**

**Ein solches Konzept steht weiterhin aus!**

## Was wir brauchen:

- Die Erarbeitung eines integrativen Gesamtkonzeptes für Wilhelmsburg anschieben[1]
- Stärkung der Zivilgesellschaft durch Stärkung von Partizipation auf lokaler Ebene
- Fortsetzung bzw. Neuauflage der Einbürgerungsinitiative von Olaf Scholz[2]

*Das Rathaus im Zentrum des Stadtteils.*
*Wilhelmsburg, ein Gemeinwesen von 55.000 Menschen,*
*braucht eine integrierte Entwicklungsplanung.*

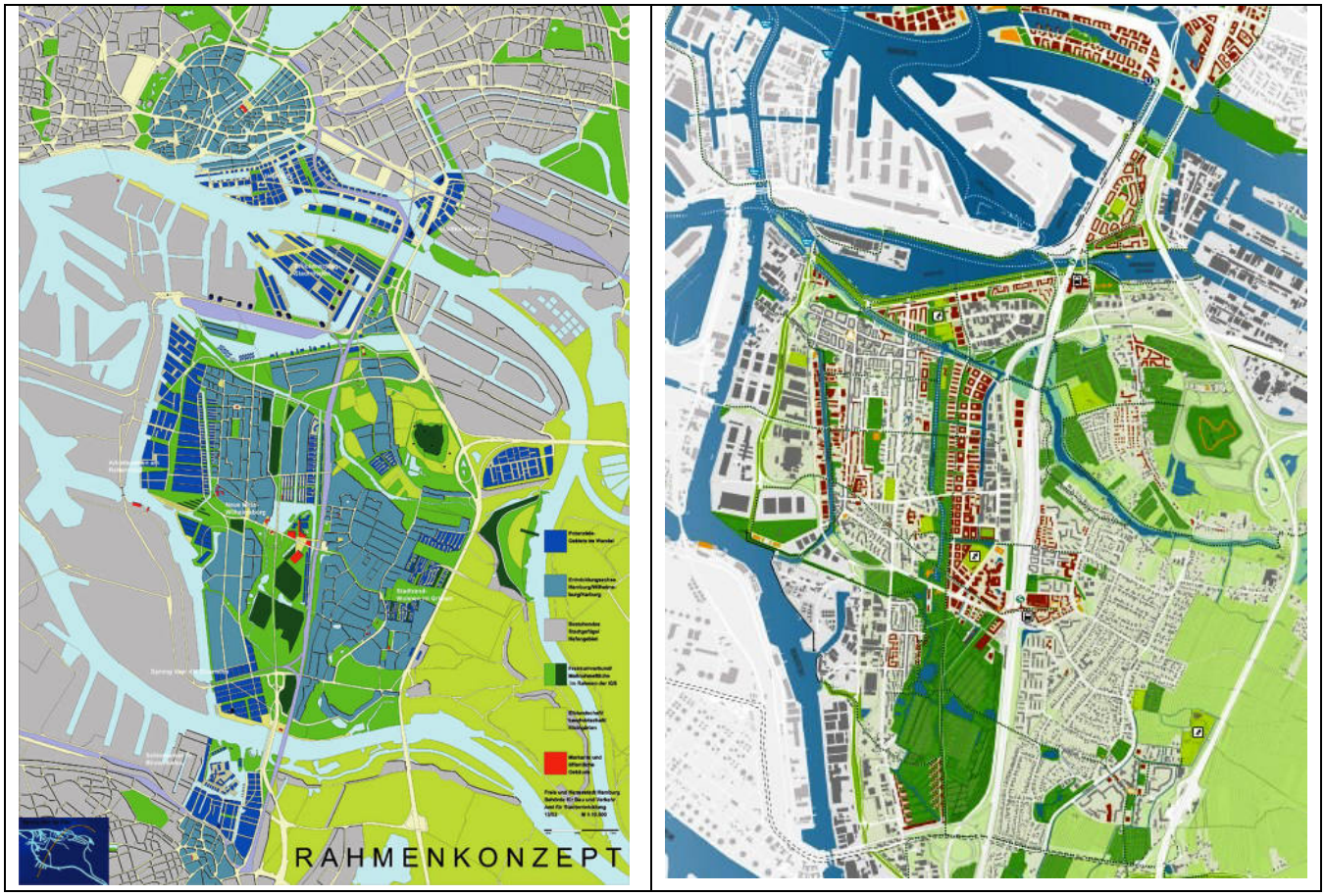
[1] **Für Wilhelmsburg wird ein integriertes, sozialräumliches und sozialpolitisches Gesamtkonzept mit einem inklusiven Ansatz gebraucht**: Wohnen und Arbeiten, lokale Ökonomie, Qualifizierung und Beschäftigung gemeinsam entwickeln. Verkehrsplanung, gesunde Luft, Grünerhalt und Klimagerechtigkeit als integrierten Bestandteil der Stadtteilentwicklung betreiben. Nahversorgung, Bildung und soziale Infrastruktur sind integrale Bestandteile. Mitreden, Planen und Mitentscheiden auf allen Ebenen und unter Einschluss aller Milieus. Dabei gilt es, neben den Fachbehörden, die lokalen Gremien, Vereine und Initiativen - mit Hilfe einer unabhängigen, intermediären Institution - substantiell zu beteiligen.

[2] Viele tausend Neubürger, die aufgrund der aufenthaltsrechtlichen Voraussetzungen für eine Einbürgerung in Frage kommen, erhalten einen Brief des Ersten Bürgermeisters mit rechtlichen Informationen und dem Angebot eines Beratungsgesprächs. https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/9172490/2017-07-18-pr-40-einbuergerungsfeier-im-hamburger-rathaus/

# 2. Sprung über die Elbe – Da geht viel mehr!

## Neue Visionen und Impulse für die Stadtentwicklung

Die IBA Hamburg-2013 hat dazu beigetragen, die Elbinseln als guten Ort zum Wohnen zu qualifizieren und zu sichern. Gleichzeitig bleibt die Entwicklung widersprüchlich. Wenn mit „Sprung über die Elbe“ Stadtentwicklung gemeint ist, kann dies nicht gleichzeitig ein Ort für ein Autobahnprojekt sein, das in keinem anderen Stadtteil Hamburgs vorstellbar wäre. Auch Senatsentscheidungen, wie mit dem Opernfundus (2013) dürfen sich nicht wiederholen. Hier war geplant: Der Opernfundus sollte in Barmbek einem dortigen Wohnungsbau weichen, um am Veringkanal potentielle Flächen u.a. für Wohnungsbau zu blockieren.




Im **Rahmenkonzept des Senats zum Sprung über die Elbe von 2005 (linke Grafik)** wurden die Entwicklungsräume für die Elbinseln vor allem in ihren Rand- und Übergangsbereichen gesehen: Dunkler blau dargestellt sind jene Räume, die als „Potentiale – Gebiete im Wandel“ gesehen wurden. Dazu gehörten: Der Kleine Grasbrook, der Spreehafen mit seinen Ufern, der gesamte Westen, über den Veringkanal hinaus bis zum Reiherstieg, das Reiherstiegknie, aber auch das als „Goldküste“ benannte Südufer – gegenüber der Harburger Schlossinsel.
Nachdem schon die IBA einer Auseinandersetzung mit dem Hafen und der Wirtschaftsbehörde aus dem Wege gegangen war und mehrfach von der Verkehrsbehörde zurückgepfiffen wurde, schreibt **das aktuelle Rahmenkonzept nach der IBA „2013+“** eine weitgehende Konzentration von Stadtentwicklung auf die Wilhelmsburger Mitte fest **(rechte Grafik)**. In der damaligen Behördenabstimmung hatte sich die Wirtschaftsbehörde wieder gegen den Entwurf aus der Stadtentwicklungsbehörde durchgesetzt.

**Dem Sprung über die Elbe fehlt damit mittlerweile jede Vision. „2013+“ bedeutet einen schmerzlichen Rollback für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung auf den Elbinseln.**

- Der anhaltende Schwerlastverkehr über die Harburger Chaussee blockiert die Entwicklung im Spreehafen und entwertet das jetzige und geplante Wohnen **im Norden der Insel**.
- Die „Schwerlastverkehre mit Hafenbezug“ werden mitten durch Wilhelmsburg und die geplanten Neubaugebiete in der Wilhelmsburger Mitte zur neuen Anschlussstelle der autobahngleich ausgebauten Wilhelmsburger Reichsstraße geführt.
- **Im Westen** wird Wohnungsbau zum Tabu erklärt. Selbst die von Senator Grote vor Jahren ins Gespräch gebrachte Idee eines Kulturkanals kommt nicht mal im Schneckentempo voran.
- **Auf dem ehemaligen Punica-Gelände am Reiherstieg Hauptdeich** soll ein "strategischer Standort mit 123.000 m² Mietfläche für Logistik, Gewerbe und Produktion" entstehen. Ein zweistöckiges Logistikgebäude von 20 Meter Höhe mit 100 Ladetoren für LKW.
- **Im Süden** wagt kaum noch jemand von der „Goldküste“ zu träumen. Der „Sprung über die Süderelbe“ wird mit der Planung der A26-Ost/Hafenquerspange endgültig ad acta gelegt.

Dass das Verhältnis von Stadt und Hafen neu geordnet werden kann, zeigt sich eindrucksvoll an der Hafencity und im Harburger Binnenhafen. Ausgerechnet im Wirkungsbereich der IBA Hamburg, die die Potentiale in den „Metrozonen“ entwickeln wollte, hat der Hafen keinen einzigen Quadratmeter für Stadtentwicklung frei gemacht.

### Strategisches Umsteuern:

Die Elbinsel Wilhelmsburg ist Stadt und Hafen zugleich. Ein Spannungsfeld, wie es in keinem anderen Hamburger Stadtteil existiert. Eine Neuordnung, von der Hafen/Wirtschaft und Stadtentwicklung gleichermaßen profitieren können, braucht mutige Visionen, neue strategische Impulse und eine neue Raumplanung. Die Grundlagen dazu können bei einer „Zukunftskonferenz Wilhelmsburg 2.0“ entwickelt werden.

## Was wir brauchen:

- Planungsstopp für die A26-Ost/Hafenquerspange sowie ein Zukunftsplan für den Wilhelmburger Süden und den Sprung über die Süderelbe
- Einsetzung einer Planungswerkstatt „Goldküste“. Aufgabe: östlich der Bahn die Naturräume und Naherholung bis zur Süderelbe sichern und westlich der Bahn das Gebiet zwischen Kornweide und der Süderelbe im Sinne eines „urbanen Gebietes“ weiter entwickeln
- Die Südliche Georg-Wilhelm-Straße bis zur Kornweide beidseitig als Wohngebiet ausweisen sowie die Haulander Pferdewiesen als Grünzone unbebaut erhalten
- Verabschiedung des auf Eis liegenden Bebauungsplanes Wilhelmsburg 88, der eine urbane Neuordnung des Bereiches nördlich des Wasserturmes und des Wilhelmsburger Krankenhauses vorsieht
- Dauerhaftes, bezahlbares Wohnen am östlichen Ufer des Veringkanals ermöglichen, dort wo seit einigen Jahren Flüchtlinge noch provisorisch untergebracht sind
- Wohnverträgliche Entwicklung von Kultur/Gewerbe entlang des Veringkanals mit Sicherung der Zinnwerke und der Soulkitchen-Halle
- Wiederaufnahme der Planungen für einen Veddel-Tunnel, mit dem die Haupthafenroute - unter Schonung der vorhandenen und geplanten Wohngebiete im Norden der Elbinsel und der Veddel - an das Autobahnnetz angeschlossen werden kann

# 3. Wilhelmsburg als „Luftkurort“ kann Hamburgs Klima retten

## Klima, Luftqualität, Umwelt und Natur, Gesundheit

Im Westen das Kohlekraftwerk Moorburg und der Hafen mit seinen Emissionen, im Norden die Kupferhütte Aurubis und mittendurch die großen Hamburger Verkehrsadern: Die zum Bezirk Mitte gehörenden Elbinseln liegen im Herzen Hamburgs; in Wilhelmsburg und auf der Veddel leben 60 000 Menschen. Die Elbinseln sind ein Hotspot für Luftschadstoffe wie Kohlendioxid, Stickoxide, Feinstaub und Schwermetalle.

Damit wird hier - wenige Kilometer vom Hamburger Rathaus entfernt - über Klimabilanz, Luftqualität und Gesundheit in der ganzen Stadt entschieden: Moorburg verhagelt Hamburgs Bilanz bei $CO_2$ und Stickoxiden.
Und es sind die hier verlaufenden Autobahnen, auf denen es sich entscheidet, wie viele Kraftfahrzeuge aus dem Umland in die Innenstadt gepumpt werden.

2008 hatte sich die Wilhelmsburger Ärzteschaft mit einem Appell zur gesundheitlichen Situation auf den Elbinseln geäußert und ein entschiedenes NEIN zum geplanten Kohlekraftwerk in Moorburg begründet.[1]

Auch allgemein kann Politik als „Medizin im Großen“ verstanden werden.

Der erste Schritt für Verbesserungen ist die Verhinderung von weiteren Verschlechterungen. Das kostet erst mal nicht viel. Was es aber braucht, sind mutige Entscheidungen durch kluge Politiker und Politikerinnen.

## Was wir brauchen:

- Planungsstopp für die A 26-Ost/Hafenquerspange
- Erhalt der beiden Wälder zwischen Ernst-August-Kanal und Spreehafen
- Verpflichtende Landstrom-Nutzung für Kreuzfahrer im Hafen

## Strategisches Umsteuern:

- Verkehrswende in Richtung einer klimafreundlichen und gesundheitsfördernden Mobilität
- Verlängerung der U4 über die Elbinseln bis nach Harburg und ins Umland
- Fahrradstadt Wilhelmsburg
- Tempo 30 auf allen Wohnstraßen der Elbinsel
- Natur erhalten. Stopp der weiteren Entgrünung der Elbinsel. Wohnungsnot und Naturschutz nicht gegeneinander ausspielen.
- Bei Wohnungs-Neubau sicherstellen, dass kein zusätzlicher **M**otorisierter **I**ndividual **V**erkehr entsteht
- Kohlekraftwerk Moorburg abschalten. Man erinnere sich: Nach dem Abschalten des alten Kraftwerkes 2002 sind in Hamburg auch nicht die Lichter ausgegangen
- Verbesserung der ambulanten medizinischen Versorgung Wilhelmsburg und Veddel
- Erhalt des Krankenhauses Groß-Sand. Es ist unverzichtbar für die medizinische Grund- und Nahversorgung vor Ort

[1] Der Link zur damaligen Webseite der Ärztekampagne mit Redebeiträgen und Fotos der Veranstaltung am 6.2.2008 sowie den Pressespiegel und eine ausführliche Materialsammlung zum Thema Luftschadstoffe und Gesundheit findet sich auf: www.zukunft-elbinsel.de

# 4. Bezahlbarer Wohnraum für Alle

## Wohnungsbau in Wilhelmsburg am realen Bedarf ausrichten

Hamburg wird, nicht zuletzt wegen der vergleichbaren Bevölkerungszahl, gerne mit Wien verglichen. **Wien gilt als „Hauptstadt des bezahlbaren Wohnens“** (ZEIT vom 28.3.17): 200.000 in städtischer Hand („Gemeindebauten“), 200.000 gemeinnützige und 200.000 geförderte Wohnungen sorgen für Mieten, von denen wir in Hamburg nur träumen. In Hamburg gibt es ebenfalls über 900.000 Wohnungen. **Der Bestand an Sozialwohnungen in Hamburg sinkt** jedoch - trotz mittlerweile intensivem Neubau - rapide: von 155.000 Sozialwohnungen mit Mietpreisbindungen im Jahr 2000 sind heute noch knapp 80.000 übrig geblieben.
In Wilhelmsburg spiegelt sich dies dramatisch wider: **Zum 31.12.17 waren von den 22.618 Wohnungen in Wilhelmsburg 6.079 noch gefördert (26,88%). Bis 2030 fallen davon 5.065 Wohnungen aus der Förderung/Bindung, es bleiben also noch 1.014 Wohnungen übrig[1].**

**Besteht die Aussicht, dass diese Verluste durch Wohnungsneubau ausgeglichen werden? Leider nein**: Selbst wenn bei den geplanten 5400 neuen Wohnungen – vor allem in der Wilhelmsburger Mitte - nach dem „Drittelmix“ verfahren wird (Förderung von 1800 Wohnungen), wird es in Wilhelmsburg bis 2030 immer noch 2251 weniger an bezahlbaren Wohnungen geben als heute.

**Ohne soziale Bindung steigen die Mieten**. So hat die SAGA rund um den Wilhelmsburger Bahnhof innerhalb von drei Jahren die Mieten um 17 Prozent angehoben. Südlich der Neuenfelder Straße, zwischen „Zur guten Hoffnung" und der Bahnlinie sind die Mieten von 2013 bis 2018 um 20% angestiegen[2].

Gab es vor 15 Jahren hier noch Wohnungs-Leerstand, hat die Elbinsel durch die Dynamik der letzten Jahre – nicht zuletzt die Sondereffekte durch die IBA Hamburg – mittlerweile Anschluss an den Hamburger Wohnungsmarkt gefunden. Sehr zur Freude der Immobilien-Investoren. Nach den letzten Daten aus der Ohmoor-Studie sind 2018 die Angebotsmieten in Wilhelmsburg auf 10,93 Euro gestiegen. **Damit ergibt sich bei den Angebotsmieten eine Steigerung von 2007 bis 2018 um 71 Prozent (von 6,04 Euro auf 10,93 Euro).**

**Wer kann das bezahlen?** Nach wie vor liegt das Durchschnittseinkommen hier mit 22.000 Euro nur knapp über der Hälfte des Hamburger Durchschnitts. Es gibt (bei einer Bevölkerungszahl von 55.000) 3400 Arbeitslose, 11800 Leistungsempfänger*innen nach SGB II (21,6%), und fast 40 % der unter 15-Jährigen in Mindestsicherung (3.666 Personen)[3].
**Es ist eine traurige Tatsache: Die Armutszahlen haben sich in den letzten 20 Jahren kaum verändert. Von der Milliarde, die im Rahmen der IBA Hamburg zwischen 2006 und 2013 auf den Elbinseln investiert wurde, hat ein großer Teil der Menschen hier nicht profitiert.**

---

[1] Laut Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Heike Sudmann (Drucksache 21/16600) vom 29.3.2019
[2] Laut Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Heike Sudmann (Drucksache 21/16600) vom 29.3.2019
[3] Statistikamt Nord – Hamburger Stadtteilprofile – Berichtsjahr 2017

## Im Gegenteil: Mit der Mietenexplosion können sich viele Wilhelmsburger*innen ihren Stadtteil nicht mehr leisten.

Die IBA-Strategie, die auch mit den derzeitigen Großprojekten in der Wilhelmsburger Mitte fortgesetzt wird, setzt auf eine „bessere Durchmischung". Es wird bewusst überwiegend nicht „bezahlbar" gebaut. Damit sollen einkommensstarke Bevölkerungsgruppen gewonnen werden. So lässt sich vielleicht die Statistik verbessern; diese Strategie ändert aber weder etwas an den absoluten Armutszahlen, noch orientiert sie sich am realen Wohnungsbedarf der Mehrheit der Wilhelmsburger – aber auch der Hamburger Bevölkerung insgesamt.

**Wohnungsbau muss sich am Bedarf ausrichten. Was sonst?** Es sei denn, man orientiert sich an den Renditeerwartungen der Immobilien-Investoren.
Wenn 55 Prozent der Hamburger Bevölkerung einen Anspruch auf eine geförderte Wohnung haben[4], baut man mit einem „Drittelmix" eindeutig am Bedarf vorbei. Vor allem in Stadtteilen wie Wilhelmsburg, wo 2/3 der Menschen auf preiswerten Wohnraum angewiesen sind, muss überwiegend „bezahlbar" gebaut werden. Was sonst? Das Gegenteil wäre „unbezahlbar". Wer braucht so etwas? Wer kann sich das leisten? Sozialer Wohnungsbau ist kein Standard für soziale Randgruppen sondern für den „Normalverdiener" in dieser Stadt.

## Was wir brauchen:

- Sicherstellen, dass die Zahl der jetzigen Sozialwohnungen von 6000 auf Wilhelmsburg nicht unterschritten wird
- Soziale Erhaltungsverordnung auch für Wilhelmsburg - West und Ost - Jetzt!
- Damit sich die Mehrheit der Wilhelmsburger*innen Wohnen noch leisten können, müssen mindestens 2/3 der neu gebauten Wohnungen auch bezahlbar sein. D.h. wir brauchen einen „Zweidrittelmix": Über 60 Prozent der neuen Wohnungen brauchen eine soziale Bindung!
- Wilhelmsburg als Grüne Insel im Fluss bietet ideale Voraussetzungen für ein gesundes und klimafreundliches Wohnumfeld. Dafür müssen allerdings die vorhandenen Grün- und Erholungsflächen entschieden verteidigt werden. Der fortschreitende Naturverlust auf der Elbinsel lässt sich nur verhindern, wenn auch Gewerbe- und Logistikflächen für Wohnungsbau herangezogen werden

### Strategisches Umsteuern:

- Wohnen ist ein Menschenrecht, ein soziales Grundrecht. Wohnen ist eine öffentliche Aufgabe, wie Wasser, Energie und Schulen. Hamburg braucht **eine Perspektive für eine Kommunalisierung des Wohnungsmarktes.**
- **Für Wilhelmsburg wird ein integriertes, sozialräumliches und sozialpolitisches Gesamtkonzept mit einem inklusiven Ansatz gebraucht**: Mehr dazu siehe Vorlage: „1. Hamburg – internationale und solidarische Stadt"

[4] In ganz Hamburg haben 55% der Bevölkerung einen Anspruch auf eine geförderte Wohnung (44% im 1. und weitere 11 Prozent in 2. Förderungsweg) – Zahlen nach Tobias Behrens, Geschäftsführer von Stattbau Hamburg. Angesichts der Einkommensverhältnisse in Wilhelmsburg (22000 Euro im Jahr gegenüber 40000 im Hamburger Durchschnitt) dürfte die Zahl der Anspruchsberechtigten hier noch deutlich höher liegen.

# 5. Fünf Forderungen zur Stärkung der Bildung auf den Elbinseln

**Diese Forderungen wurden Bürgermeister Dr. Tschentscher am 22.8.2019 vorab übermittelt, sind aber von ihm bisher nicht beantwortet worden.**

Wenn man sich das Papier der Entwicklungspartnerschaft Elbinseln aus dem Jahr 2005 ansieht „*Die IBA braucht eine IBA - die Internationale Bauausstellung braucht eine Internationale Bildungsausstellung: Kompetenzen entwickeln & Begabungen fördern - Eine Internationale Bildungsausstellung für die Elbinseln!*“ (siehe Anhang 1) und die Einschätzung der Schulleiter anlässlich des Brandbriefs im Jahr 2012, muss man feststellen, dass das Thema Bildung nach der Beendigung der Bildungsoffensive Elbinseln im Kontext der IBA Hamburg immer noch keine systematische Behandlung erfährt, die die Schüler*innen verdient hätten.

## Diese fünf Schritte schlagen wir als Sofortmaßnahmen vor:

1. Bereitstellung der **zentralen Informationen über den Bildungsstand und die Entwicklung der Lernleistungen der Schüler*innen der Elbinseln** für die Öffentlichkeit bis Ende 2019 sowie Vorstellung der erreichten Wirkungen des Projekts 23+ Starke Schulen.
   Beauftragung des Instituts für Bildungsmonitoring und Qualitätsentwicklung (IfBQ), eine solche Zusammenstellung der gewünschten Daten vorzunehmen.

2. Durchführung einer **Fachkonferenz mit allen Bildungsakteuren** noch vor der Wahl, um ein Handlungskonzept für die Gestaltung einer gelingenden Bildung zu vereinbaren. Das bedeutet, Ziele, Handlungsstrategien und Erfolgskriterien zu formulieren und die Ergebnisse regelmäßig verpflichtend in öffentlicher Diskussion vorzustellen und zu bewerten.

3. **Wiedereinsetzung der Regionalen Bildungskonferenz Elbinseln als arbeitsfähiges Gremium, damit die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben und Zielsetzungen nach dem Hamburger Schulgesetz erreicht werden können. Dies schließt auch ein, die Wiederbesetzung der Teilzeitstelle Bildungskoordination im Bezirksamt Hamburg-Mitte, die seit einem dreiviertel Jahr nicht besetzt ist.**
   Die verpflichtende Regelung des Hamburger Schulgesetzes bzgl. der Aufgaben und Funktion der Regionalen Bildungskonferenzen sei hier noch einmal aufgeführt, da die Verantwortlichen sie inzwischen vergessen haben (siehe Anhang 2).

4. **Ausweitung der Bildungsdiskussion** auf die Bereiche vorschulische, kulturelle, berufliche und nachberufliche Bildung sowie Demokratiebildung auf den Elbinseln.

5. Vollzug der Empfehlungen und Beschlüsse des Beirats für Stadtteilentwicklung Wilhelmburg und der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte zum **geplanten Schulneubau im Elbinselquartier** in der Wilhelmsburger Mitte (siehe Anhang 3).

# Anhang 1:

**Die Vision der Entwicklungspartnerschaft Elbinseln aus dem Jahr 2005 zur Notwendigkeit einer zukunftsfähigen Bildungsstrategie**

„Die Defizite der Bildungsinfrastruktur auf den Elbinseln sind mittlerweile so groß, dass weder das große persönliche Engagement von Lehrern noch die Durchführung einer Vielzahl geförderter Projekte die Situation nachhaltig verbessern, ja nicht einmal den Status quo halten können. Auch ein deutlich erhöhter Ressourceneinsatz würde allein nicht ausreichen, damit Institutionen die notwendigen Angebote zur sozialen Integration und zur weiterführenden Bildung durchführen können…

Alle Reparaturbemühungen laufen bereits der heutigen Realität hinterher. Dabei ist es allerhöchste Zeit, sich der Wirklichkeit von morgen offensiv zu stellen. Notwendig ist daher die Entwicklung einer bildungspolitischen Strategie, die in der Ausstrahlungskraft, der Wirkungstiefe und in der politischen Priorität dem städtebaulichen, ökonomischen und sozialen Ansatz des „Sprung über die Elbe“ entspricht und in diesen eingebettet ist. Notwendig sind daher ein Beschluss des Senates und der erklärte Wille, diese Strategie auch umzusetzen. Dafür müssen klare Ziele beschlossen, eindeutige Kompetenzen erteilt und adäquate Ressourcen zur Verfügung gestellt werden“.

# Anhang 2:

**Hamburger Schulgesetz § 86 Regionale Bildungskonferenzen, Schulentwicklungsplanung**

Um ein an den Bedürfnissen der Familien ausgerichtetes schulisches Bildungs- und Erziehungsangebot in der Region sicherzustellen, werden Regionale Bildungskonferenzen gebildet. Sie erarbeiten insbesondere Empfehlungen für die fachlichen Profile der Schulen aller Schulformen und Art und Umfang der Betreuungsangebote der Schulen in Abstimmung mit den Angeboten der Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe. An Regionalen Bildungskonferenzen nehmen die staatlichen allgemeinbildenden Schulen und deren Schulaufsichtsbeamtinnen und Schulaufsichtsbeamte sowie die Kreiselternräte und Kreisschülerräte teil; die in der Region gelegenen beruflichen Schulen, die Schulen in freier Trägerschaft, die örtlich zuständigen Bezirksämter und die örtlich tätigen Jugendhilfeträger sollen mitwirken. Alle staatlichen Schulen sind zur Kooperation hinsichtlich eines vielfältigen Bildungsangebotes in der Region gehalten. Bei der Erarbeitung der Empfehlungen für die Bildungsangebote der Schulen werden die vorhandenen Angebote berücksichtigt und weiterentwickelt.

# Anhang 3

**Geplanter Schulneubau im Elbinselquartier / Beiratsempfehlung XI/2017 vom 15.11.2017 / Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg**

**Sachverhalt:**

Der Ausschuss für Wohnen und Stadtteilentwicklung hat in seiner Sitzung am 07.12.2017 der nachfolgend aufgeführten Vorlage einstimmig zugestimmt.

Im Zusammenhang mit der Auslobung zum „Elbinselquartier“, des städtebaulich freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens „Auf gute Nachbarschaft – Wohnen und Arbeiten zwischen den Kanälen“, die mit umfangreicher Bürgerbeteiligung erfolgreich durchgeführt wurde, ist auch der Neubau einer Stadtteilschule vorgesehen. Für diesen Schulneubau soll ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben werden. In diesem Zusammenhang wurde die Frage an den Beirat herangetragen, warum für diesen Schulneubau keine Form der Partizipation unter Beteiligung der Schul-Konferenzen (d.h. Vertreter*innen der Schüler*innen, Lehrkräfte und Eltern) der existierenden Schulen in Wilhelmsburg sowie der Fach- und Stadtteilöffentlichkeit wie beim städtebaulichen Wettbewerbsverfahren durchgeführt wird. Es ist schwer verständlich, wenn ein neues Quartier mit großer, transparenter Bürgerbeteiligung entworfen und gebaut wird, dass dann ein wesentlicher Teil dieses neuen Quartiers ohne Beteiligung der Expertise vor Ort entstehen soll. Die Einrichtung einer Arbeitsgruppe, bestehend aus den Vertreter*innen der zuständigen Fachämter des Bezirks und der Behörde für Schule und Berufsbildung (unter Einbeziehung von Vertreter*innen der Schul-Konferenzen der bereits bestehenden Schulen in Wilhelmsburg) erscheint dem Beirat als notwendig. Die Zwischenergebnisse dieser Arbeitsgruppe sollen in einer oder zwei öffentlichen Veranstaltungen vorgestellt und diskutiert werden.

**Der Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg empfiehlt:**

Die Einrichtung einer Arbeitsgruppe - vor der Formulierung einer Ausschreibung für einen Architektenwettbewerb zum Neubau einer Stadtteilschule im geplanten Elbinselquartier - bestehend aus den Vertreter*innen der zuständigen Fachämter des Bezirks und der Behörde für Schule und Berufsbildung unter Einbeziehung von Vertreter*innen der Schul-Konferenzen der bereits bestehenden Schulen in Wilhelmsburg, erscheint dem Beirat als notwendig. Die Zwischenergebnisse dieser Arbeitsgruppe sollen in zwei öffentlichen Veranstaltungen vorgestellt und diskutiert werden, um somit eine angemessene Partizipation zu ermöglichen. Vertreter*innen der Schul-Konferenzen der bereits bestehenden Schulen in Wilhelmsburg sollen in die Jury des geplanten Architekturwettbewerbs einbezogen werden.

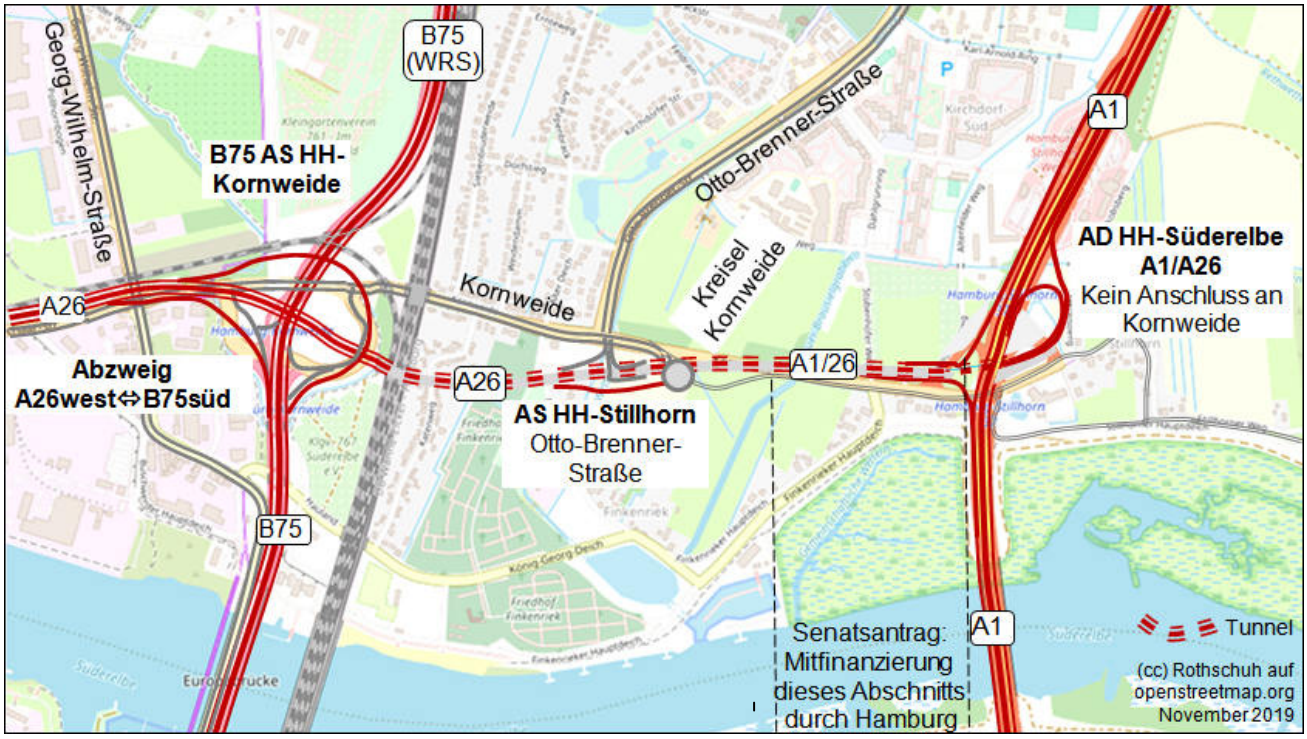
# 6. Vier aktuelle Fragen zum Verkehr

Michael Rothschuh, November 2019

1. **Soll die Bürgerschaft der Senatsvorlage zur Hafenquerspange (A26-Ost) zustimmen?**
2. **A26-Ost oder Erneuerung der Köhlbrandquerung – Was ist wichtiger?**
3. **Soll die U4 mit einem Sofortprogramm nach Wilhelmsburg verlängert werden?**
4. **Soll die Trasse der Alten Wilhelmsburger Reichsstraße erhalten und zur Veloroute gestaltet werden?**

## 1. Bürgerschaft entscheidet am 18.12.2019 zur Hafenquerspange A26-Ost

Der Hamburger Senat hat eine Bürgerschaftsdrucksache (21/18745 vom 22.10.2019) veröffentlicht zur „*Variantenentscheidung zur Tunnellänge in Wilhelmsburg und Beantragung einer Verpflichtungsermächtigung für 2020 in Höhe von 62.711 Tsd. Euro*“, die voraussichtlich am 18.12.2019 verabschiedet werden soll. Damit wird die A26-Ost (Hafenquerspange oder Hafenpassage) zum ersten Mal während der Regierung von SPD und Grünen Gegenstand einer Entscheidung der Bürgerschaft. Der Senat will aber – ähnlich wie es bei der so genannten Bürgerbeteiligung im Verfahren „Perspektiven!“ war – nicht das Ob der Hafenquerspange zur Debatte stellen, sondern nur, ob 480m bei Kirchdorf-Süd als Trog oder mit Hamburger Mitfinanzierung als Tunnel gebaut werden.



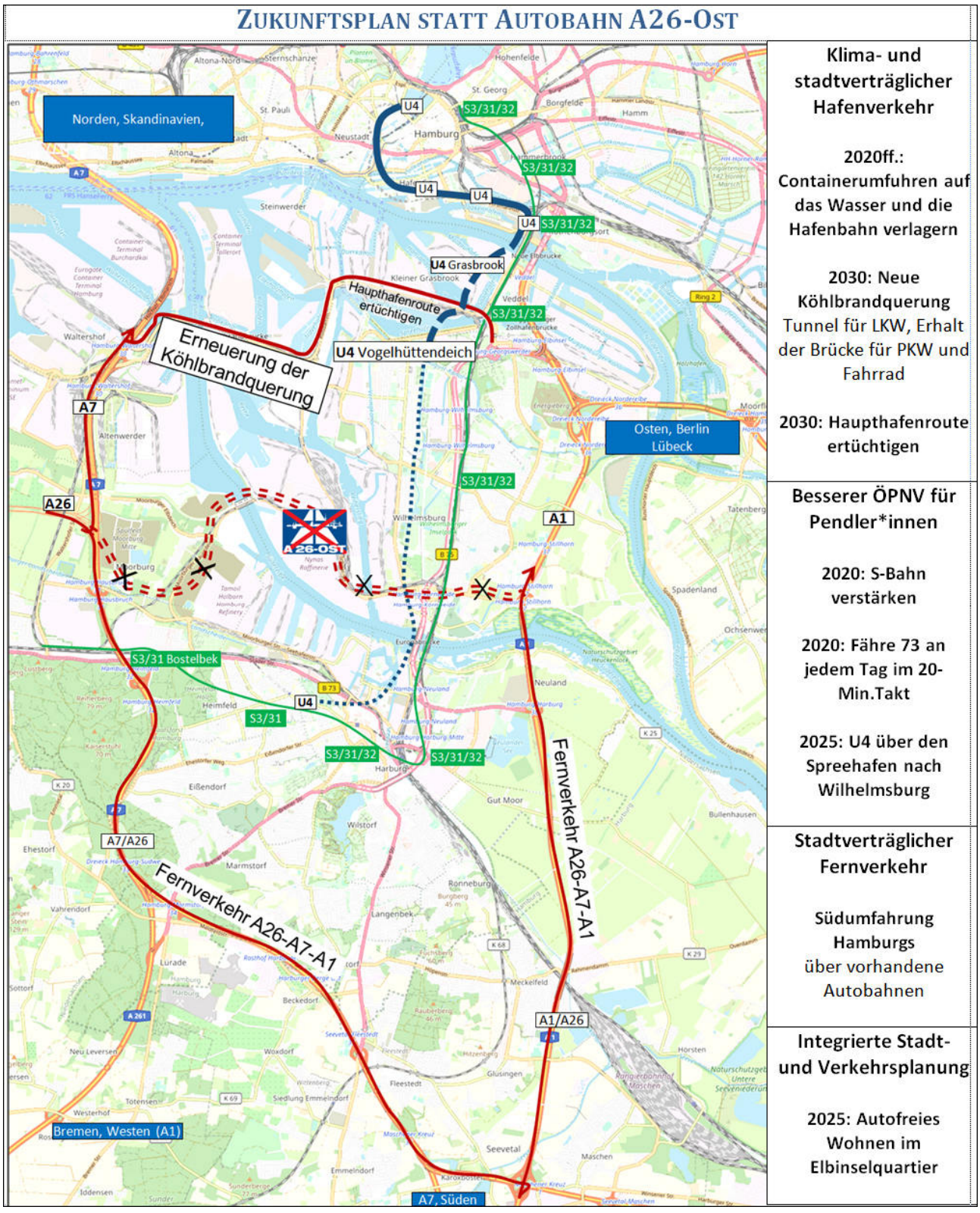

Es geht um den östlichen Abschnitt der A26-Ost von der Georg-Wilhelm-Straße bis zur A1. Die Planfeststellungsunterlagen sollen 2020 ausgelegt werden.

Seitens des Bundes sind ein 1000m langer Tunnel und ein östlich anschließender Trog geplant. Hamburg möchte den Tunnel ganz bis zur A1 führen, um Kirchdorf-Süd zu entlasten und Raum für zusätzlichen Wohnungsbau sowie Grünerhalt zu haben. Hamburg und der Bund wollen eine Finanzierungs-und Nutzungsvereinbarung schließen, für die der Senat von der Bürgerschaft eine

Verpflichtungsermächtigung über 62,7 Mio. Euro erwirken will. So hoch seien die Mehrkosten gegenüber einem vom Bund als notwendig erachteten Trog. Ob dies eine feste Summe ist oder bei Kostensteigerungen angepasst werden soll, geht aus der Drucksache nicht hervor.

**Alternativen zu einer Hafenquerspange**

haben Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg und die Gruppe Verkehrswende Hamburg erarbeitet:



## 2. A26-Ost oder Erneuerung der Köhlbrandquerung?

Die Konkurrenz zwischen den Projekten A26-Ost und Köhlbrandquerung tritt immer stärker zu Tage. Schon 2012 erklärte der damalige Bürgermeister Scholz, er wolle „*demnächst die Planungen und die Finanzierung des Ersatzneubaus anstoßen*" (Hamburger Abendblatt, 3.6.2012). Tatsächlich aber bezogen sich alle Anstrengungen der Verkehrsbehörde auf die Durchsetzung der A26-Ost.

Im noch geltenden Koalitionsvertrag von SPD und Grünen von 2015 heißt es: „*Die Köhlbrandbrücke ist keine Bundesfernstraße, aber sie ist Bestandteil der Haupthafenroute, der Lebensader des Hafens. Im nächsten Jahrzehnt ist der Neubau zu planen. Für die Finanzierung streben wir eine Unterstützung durch den Bund an*". Erkennbare Erfolge zeigen die Bemühungen von Bürgermeister Scholz, dem Wirtschafts- und Verkehrssenator Horch oder dem Finanzsenator Dr. Tschentscher nicht.

Die Köhlbrandquerung steht im Unterschied zur A26-Ost nicht im 2019 aktualisierten Mobilitätsprogramm der Verkehrsbehörde (www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsprogramm). Im Wirtschaftsausschuss der Bürgerschaft erklärten die Senatsvertreter zuletzt: Die Köhlbrandquerung würde als Tunnel oder als Brücke jedenfalls mehr als eine Mrd. Euro kosten, dabei „*verbiete es sich derzeit für beide Varianten, eine Aussage darüber zu treffen, ob sie 1, 2 oder 3 Milliarden Euro kosten würden*". (21/18447 vom 23.9.2019) Ohne eine finanzielle Unterstützung durch den Bund könne eine neue Querung nicht realisiert werden. Im Haushaltsplan für 2019 und 2020 wird – nicht zum ersten Mal – eine „Vorplanung" mit der uralten Alternative „Brücke oder Tunnel" finanziert.

Zugleich erklärt die Verkehrsbehörde:„*Die A 26 Hafenpassage Hamburg bietet die dringend benötigte zusätzliche Alternative zur Köhlbrandbrücke, um das Hafengebiet zu erreichen*."
(https://www.hamburg.de/fernstrassen/a-26-hafenpassage-hamburg/das-gesamtprojekt/10385978/trassenverlauf/, download 5.11.2019)

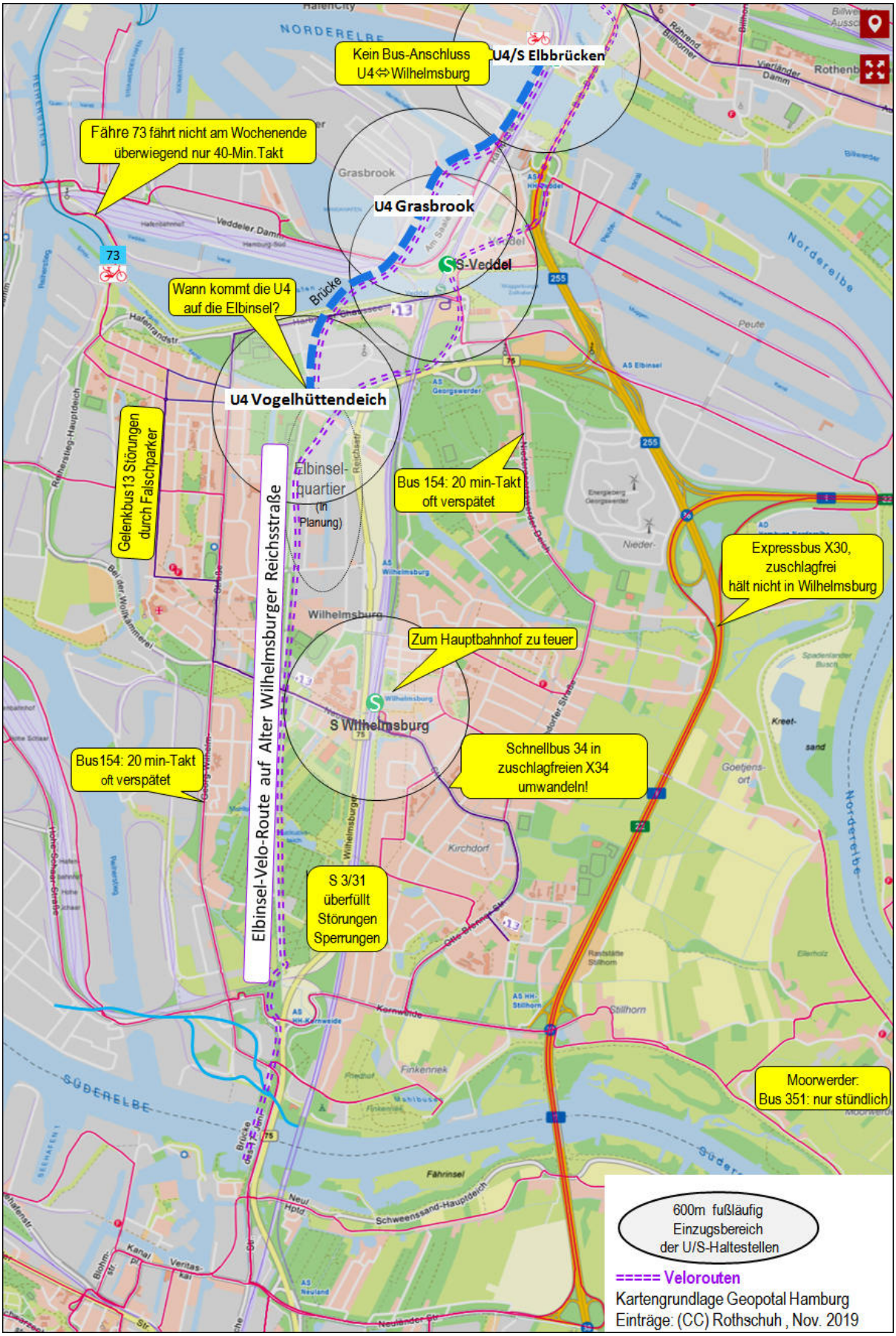
**Am Ende dieser Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft ist festzustellen: Der Senat weiß weder, was als Köhlbrand-querung gebaut werden soll, noch was dies kostet, noch wer es bezahlen soll und wird.**

Die Brücke wird sicherlich nicht einfach einstürzen. Sie dürfte für PKW auch langfristig tragfähig sein, aber der Schwerlastverkehr kann schon jetzt nur mit Einschränkungen wie z.B. einem größeren Abstand und Begrenzung auf die jeweils rechte Spur über die Brücke fahren.

Vermutlich muss der Schwerlastverkehr auf der Brücke immer weiter reduziert und schließlich eingestellt werden. Das Ergebnis wäre dann ein weiträumiger Umleitungsverkehr, womöglich über die dann fertiggestellte Autobahn A26-Ost.

**Ist das im Interesse des Hamburger Hafens?**

## 3. Wann kommt die U4 als Hochbahn über die Elbe?



Die Kernfrage ist bei Inseln und auch der Elbinsel Wilhelmsburg: Wie kommen wir über das Wasser?

Das gilt nicht nur für die ca. 60.000 Bewohner*innen, sondern auch für die vielen Menschen, die auf der Insel arbeiten.

Fernbahn und Regionalzüge fahren ohne Halt durch Wilhelmsburg. Es gibt nur je eine S-Bahn-Haltestelle auf der Veddel und auf Wilhelmsburg, die meisten Menschen kommen nur mit langen Fußwegen, dem Rad oder Zubringerbussen zur S-Bahn. Auch die neu geplanten Wohngebiete sind fußläufig kaum mit der S-Bahn zu erreichen. Deshalb wird prognostiziert, dass der geplante Wohnungsbau zu erheblich mehr Autoverkehr führt – zum Schaden für das Klima, das Leben auf der Elbinsel und auch der Innenstadt, in die der motorisierte Verkehr strömt.

Notwendig sind eine Verlängerung der U-Bahn, mehr Fährverkehr zur Elbinsel, ein besseres Busangebot und ein durchgehender Fahrrad-Schnellweg auf der frei gewordenen Alten Wilhelmsburger Reichsstraße.

| | Zustand | Notwendigkeiten |
|---|---|---|
| **NORD-SÜD** | | |
| **S-Bahn S3,31** | Schnell, übervoll, viele Störungen und Sperrungen.<br>Gedränge beim Umsteigen, im Zug, im Hauptbahnhof.<br>Nur kleiner Teil der Wohnungen ist fußläufig erreichbar. | 3-Minuten-Takt, S32, Längere Züge<br>Aufzüge auf beiden Bahnhofsseiten<br>Schienenersatzverkehr: Bus 13 verlängern bis Hammerbrook / US Elbbrücken |
| **U-Bahn U4** | Vorschläge für eine U4-Verlängerung gab es viele<br>• Handelskammer 2004,<br>• Hochbahnchef Elste mit der U-Bahn als Stadtbahn mit Oberleitung 2008,<br>• SPD-Fraktion (u.a. Tschentscher) 2008.<br>Wie bei der Hafencity braucht es eine festgelegte Trasse vor neuem Wohnungsbau | Bis 2026: Verlängerung über den Spreehafen, zuerst bis Vogelhüttendeich im Wilhelmsburg-Nord<br>Die U-.Bahn soll als Hochbahn gebaut werden, ein zentrales Gestaltungselement ist eine Brücke über den Spreehafen.<br>U4 mit integriertem Fahrradweg planen<br>Alternativen weiter nach Harburg müssen **jetzt** öffentlich beraten werden:<br>• Hochbahn,<br>• U4 als Stadtbahn mit hohen Bahnsteigen,<br>• Niederflur-Stadtbahn mit bahnsteiggleichem Übergang in Wilhelmsburg-Nord u.a. |
| **Busse über die Elbe** | 34 zur Innenstadt – 5.40 € zum Bezirksamt Hamburg-Mitte!<br>Elbbrücken- kein Busanschluss zur U4<br>154 zum Berliner Tor nur alle 20 Min. | Schnellbus 34 umwandeln in zuschlagfreien X34<br>13: jeden zweiten Bus bis U Elbbrücken<br>10-Minuten-Takt |

| | Zustand | Notwendigkeiten |
|---|---|---|
| **Fähre 73** | Überwiegend 40-Minuten-Betrieb, nur mo-fr.<br>Störungen wegen Tiede, aber auch Einsatz von zu hohen Schiffen | Wochenendbetrieb, 20 Min,. Takt<br>Info über Ausfälle auf HVV-App. (statt Twitter) |
| **Fahrrad** | Unterbrochene Fahrradstrecken, gefährliche Querungen,<br>miserable Zustände auf den Fahrradwegen<br>Keine Fahrradstation an der Fähre | Nord-Süd -Fahrradroute über Alte Wilhelmsburger Reichsstraße:<br>• mitten durch die neuen Wohngebiete<br>• Direktverbindung Innenstadt ⇔Harburg<br>• Attraktive Tour<br>• Mit Sicht auf die Elbinsel<br>Stadtradstation Ernst-August-Schleuse<br>Fahrradwege auf der Fahrbahn nur, wo kein Schwerlastverkehr ist |
| **WESTEN** | | |
| **Wilhelmsburg ⇔Hafen⇔ Finkenwerder** | Bus 151 über Köhlbrandbrücke nur stündlich,<br>Mitnahme von Fahrrädern notwendig.<br>Hafen-Arbeitsplätze kaum ohne Auto erreichbar. | Ergänzung durch Rufbus, mit Fahrradmitnahme. |
| **Moorburg⇔ Wilhelmsburg** | Keine Busverbindung | Mindestens zuschlagfreier Rufbus |
| **OSTEN** | | |
| **E 30** | Expressbus 30 (zuschlagsfrei) zwischen Harburg und Bergedorf hält nicht in Wilhelmsburg. | Bus S Veddel⇔ S Rothenburgsort/ Tiefstack<br>Rufbus (Fahrradmitnahme) über A1 |
| **FAHRPREISE** | | |
| | Teurer Weg zur Innenstadt und nach Harburg<br>Schnellbus 34 nicht gerechtfertigter Zuschlag | Neuordnung der Tarifzonen und Zahlgrenzen<br>Zuschlag aufheben durch Umwandlung in X34 |

## 4. Alte Wilhelmsburger Reichsstraße erhalten und mit Veloroute neu gestalten

Die IBA Hamburg GmbH will den Wall der Wilhelmsburger Reichsstraße teilweise einebnen, weil er nicht zu ihren Wohnungsbauvorstellungen passt.

Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter hatte noch in seinem Entwurf für das Zukunftsbild 2013+ betont:

„*Der Erddamm der WBRalt stellt zwar im Bereich des Rathauses und für die nördlichen Flächen eine optische Barriere zwischen Wilhelmsburg Mitte und westlich angrenzenden Arealen dar, gleichzeitig bildet der Wall mit seinem Großbaumbestand jedoch auch ein kräftiges Rückgrat der Parkanlage entlang der Rathauswettern und schafft hier besondere räumliche Qualitäten*.“(S.58f).“

Ausdrücklich weist er auch auf die Möglichkeiten einer Veloroute auf dem Wall der Wilhelmsburger Reichsstraße hin:

„*Zwischen den Kanälen Assmannkanal mit der Rathauswettern und dem Jaffe-Davids-Kanal wird beidseits der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße eine umfassende städtebauliche Entwicklung angestoßen. So entsteht am Assmannkanal ein neues Wohngebiet durchzogen von grünen Wegen, eng verzahnt mit den Kleingärten am Kanal. Der Wall der alten Trasse mit seinem Baumbestand könnte in Teilen als identitätsstiftendesMerkmal erhalten und in die Entwicklung einbezogen werden. Die auf dem Wall geführte Veloroute mit Verlängerung bis zum Spreehafen wird zur zentralen übergeordneten Nord-Süd-Radwegeverbindung über die Elbinsel*.“

(S.87) www.hamburg.de/contentblob/4142784/755b3e20acd488c4563843755f2d56be/data/vorentwurf-erlaeuterungsbericht.pdf

Eine Fahrradroute auf der Alten Wilhelmsburger Reichsstraße – um sie zu verwirklichen, bedarf es wohl eines Bürgerbegehrens.

**Kleiner Rückblick:**

# Gespanntes Verhältnis

## Wilhelmsburg und der Hamburger Senat: Am Ende siegt meist die Vernunft

Ein Jahr nach der verheerenden **Flut von 1962** plante der Senat die Wohngebiete des Wilhelmsburger Westens für die Hafenerweiterung aufzugeben. Das Hamburger Abendblatt vom 2.2.1963 beschreibt die damalige Stimmung:

urg-Seite (2) Sonnabend/Sonntag, 2./3. Februar 1963

**Geschlossene Front aller Wilhelmsburger gegen Rathaus jenseits der Elbe**

**Kritik am Senat / „Vertrauen erschüttert" / Wie eine Bombe**

**1977 war es der Klose-Senat, der beschloss, Wilhelmsburg-West als Wohnstandort zu erhalten** und eine "Pilotstudie" in Auftrag gab (https://zukunft-elbinsel.de/zum-80-geburtstag-von-hans-ulrich-klose/).

**Am 17.1. 1984 besuchte Bürgermeister Klaus von Dohnanyi eine große Protestveranstaltung**, stellte eine Lösung des Dioxin-Problems für den Müllberg in Georgswerder in Aussicht und versprach: "*Die als Autobahn geplante Hafenquerspange durch Wilhelmsburg wird nicht gebaut*".

**Am 25.3.1996 folgte Henning Voscherau einer Einladung zur "7. Wilhelmsburger Einwohnerversammlung"**. Der Senat hatte vorher einen Rückzug von seinen Plänen für eine Müllverbrennungsanlage in Wilhelmsburg gemacht und Voscherau versprach positive Impulse für die Stadtteilentwicklung.

**Hans-Ulrich Kloses marschierte in erster Reihe mit bei der großen Demo gegen die drohende Autobahnisierung der Elbinsel** am 31.10.2009. Bei der Abschlusskundgebung vor dem Wilhelmsburger Rathaus trat er als Redner auftrat. (link s.o.)

**Das derzeitige Autobahnprojekt A26-Ost/Hafenquerspange zeigt auch, dass Wilhelmsburg für den Hamburger Senat weiterhin der Verfügungsraum ist für Großprojekte, die in keinem anderen Hamburger Stadtteil vorstellbar wären.** Natürlich hat das auch damit zu tun, dass die Elbinsel die Besonderheit hat, Stadt und Hafen zugleich zu sein. Aber gerade deshalb brauchen wir auch jetzt wieder einen Hamburger Senat, der den Konflikten nicht aus dem Wege geht und den Mut zu zukunftsfähigen Lösungen aufbringt.