

Der Sprung über die Elbe

Seit zwei Jahren besteht das Konzept „Sprung über die Elbe“, mit dem Hamburg die Elbinseln und Harburg an die Innenstadt anbinden will. Mit Hilfe einer Internationalen Gartenschau und einer Bauausstellung soll eine städtebauliche Entwicklung für zahlreiche Hafen-, Gewerbe- und Verkehrsflächen angestoßen werden. Die Ansprüche an diese Areale sind jedoch sehr unterschiedlich.

Andreas Bunk

HafenCity, Olympiabewerbung für 2012, „Chanel Harburg“, all dieses sind Stichworte städtebaulich ambitionierter Vorhaben, mit denen Hamburg in den vergangenen Jahren von sich reden gemacht hat. Im Blickpunkt stehen ehemalige Hafensareale an der Elbe, die im Zuge der sukzessiven Verlagerung des Hafens elbabwärts aus der Nutzung gefallen sind und nun wieder beziehungsweise erstmalig in die Stadt integriert werden sollen.

Während sich Hamburg im bundesdeutschen Städteranking in einer Spitzenposition sieht, liegt die Hansestadt im europäischen Vergleich auf Grund der geringen Bevölkerungszahl und der vergleichsweise geringen Wirtschaftsdynamik in Relation zu Metropolen wie Barcelona im Hintertreffen. Auf Grundlage dieser Ausgangssituation entwickelte der Senat unter tatkräftiger Mitwirkung der Handelskammer das Leitbild „Wachsende Stadt“: Ziel ist, entgegen dem allgemeinen demographischen Trend, die Bevölkerungszahl von derzeit 1,7 Millionen auf 2 Millionen zu steigern und zukunftsfähige Arbeitsplätze mit Schwerpunkt in den Bereichen Tourismus, Medien und Dienstleistung anzusiedeln. Künftig sollen die Entwicklungspotenziale bislang unterbewerteter Stadtteile wie Wilhelmsburg genutzt, attraktive Standorte geschaffen sowie die soziale und ökologische Lebensqualität gesteigert werden.

Wiederentdeckung der Elbinseln

Die im Jahre 2003 gescheiterte Olympiabewerbung sah auf dem Kleinen Grasbrook einen Großteil der Olympischen Einrichtungen mit einem Olympiapark vor. Erst dadurch nahm die Öffentlichkeit das Potenzial dieses bislang fast ausschließlich hafenwirtschaftlich genutzten und unbeachteten Stadtteils wahr. Direkt gegenüber

Nach der HafenCity feilt die Stadt Hamburg bereits an einem Konzept für die südlichen Elbinseln. Eine Internationale Gartenschau und eine Bauausstellung sollen helfen, die Ideen zu realisieren. Im Bild: der Brückenschlag von der HafenCity über die Norderelbe auf die Veddel.



Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), Hamburg; Visualisierung BRT-Architekten; Luftbilder: Matthias Friedel (3)



Rahmenplan: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)

Rechts: Auf dem Reiherstieg prallen unterschiedliche Interessen aufeinander. Während der zuständige Stadtbezirk dort Wohngebäude favorisierte, beanspruchte die Hafenwirtschaft die Flächen für sich. Geplant ist nun zur Internationalen Bauausstellung die Ausstellung „Perlenkette der Logistik“. Im Hintergrund ist Wilhelmsburg zu erkennen. Links: Das Gesamtkonzept für den Sprung über die Elbe.

der HafenCity auf dem südlichen Ufer der Norderelbe gelegen, ist der Kleine Grasbrook das Bindeglied zwischen Innenstadt, den Elbinseln (Wilhelmsburg) und Harburg. Vor diesem Hintergrund fand im Juli 2003 die Internationale Entwurfswerkstatt „Sprung über die Elbe“ statt. Fünfzehn internationale Teams aus Architekten, Stadtplanern, Landschaftsarchitekten und Anwohnern waren auf der Suche nach zukunftsweisenden Ideen für die Weiterentwicklung der Elbinseln und das städtebauliche Zusammenwachsen von Hamburg und Harburg. Der Stadtteil Wilhelmsburg stelltvertretend für diese Elbinseln. Es sind aber sehr unterschiedliche Stadtteile und Quartiere auf mehr oder weniger eigenständigen Inseln, die seit dem 2. Weltkrieg und insbesondere nach der Sturmflut von 1962, bei der dort über 300 Menschen umkamen, nicht als Wohnstandorte weiterentwickelt wurden. Sie wurden stattdessen zu einem Schwerpunkt für Hafen, Gewerbe und Industrie. Obwohl die Stadt seit den 1980er Jahren erhebliche Mittel in Wohnumfeldverbesserung investierte, blieb ein negatives Image. Es fehlte an Ideen, Perspektiven und letztlich am politischen Willen, diesen Stadtteil gegen konkurrierende Nutzungen weiterzuentwickeln. So blieben die trennenden Verkehrswege, In-

dustrie- und Hafenbetriebe machten sich an den Gewässerrändern breit und vor allem gab es kein richtiges Zentrum. Wilhelmsburg blieb eine Insel ohne Zugang zum Wasser.

Kampf um die Hafentflächen

Die zunehmende Größe der Seeschiffe und die steigende Bedeutung des Containerumschlags haben dazu geführt, dass im westlichen Bereich des Hafens ständig neue Flächen erschlossen werden, während im östlichen Bereich die Anzahl schlecht genutzter Hafentareale zunehmen. Kaum waren die zahlreichen Ideen und Anstöße der Internationalen Entwurfswerkstatt öffentlichkeitswirksam vorgestellt worden, kaum hatte sich das Konzept „Sprung über die Elbe“ in der mentalen Landkarte der Stadt festgesetzt, meldete die Hafenwirtschaft angesichts jährlich zweistelliger Zuwachsraten beim Containerumschlag Bedarf für diese Flächen an. So sollten in bester Lage am Reiherstieg Logistikunternehmen angesiedelt und nicht genutzte Container und Waren zwischengelagert werden. Zwischen der Wirtschaftsbehörde (Port Authority), der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sowie den betroffenen Bezirken entbrannte um jede Fläche heftiger Streit. So beabsichtigt die Stadt, sich auch

weiterhin um olympische Sommerspiele in den nächsten 20 Jahren zu bewerben und dafür zentrale Flächen auf dem Kleinen Grasbrook vorzuhalten, das heißt erst einmal nicht weiterzuentwickeln. Hingegen möchte der Bezirk Hamburg-Mitte dort im Zuge des „Sprungs über die Elbe“ in naher Zukunft familiengerechte Wohnungen und einen Park errichten. Gleichzeitig sind dort aber auch 70 weitgehend funktionierende Hafenbetriebe ansässig, die dann umzusiedeln wären. Nur wohin? Manche Flächen mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial, wie der Harburger Binnenhafen, wurden erst auf Grund eines Machtwortes des Bürgermeisters aus der Hafennutzung entlassen und der weiteren städtebaulichen Entwicklung zur Verfügung gestellt. Bei den für den „Sprung über die Elbe“ notwendigen Flächen handelt es sich eben nicht – wie in vielen anderen Konversionsfällen – um nicht oder untergenutzte Areale, dort prallen handfeste konkurrierende Interessen aufeinander. Parallel zur Vorbereitung der Internationalen Gartenschau Hamburg-Wilhelmsburg 2013 (IGS) wurde von der Stadtplanung eine Internationale Bauausstellung 2013 (IBau) initiiert. Bis zum Jahr 2013 sollen mit verschiedenen Zwischenstufen, wie die Solarbauausstellung Wilhelmsburg 2005,



städtebauliche Lösungen für die Probleme der Städte des 21. Jahrhunderts gefunden werden. Das Konzept hierfür und das Verhältnis zwischen diesen beiden Ausstellungen sind jedoch bislang offen.

Die Teilnehmer am derzeit laufenden Realisierungswettbewerb zur IGS 2013 sollen neben einer Gartenbauausstellung in einem künftigen „Volkspark neuen Typs“ auch städtebauliche Ideen für das von allen so vermisste Zentrum des Stadtteils entwickeln. Bemerkenswert ist auch der Drahtseilakt, einen öffentlichen Park zu gestalten, dessen wichtigste Flächen derzeit als Kleingärten genutzt werden, ohne es sich aber mit den Kleingärtnern zu verderben. Ihr Einfluss ist nicht zu unterschätzen, sie sind fest im Stadtteil verwurzelt und diese Gärten haben eine sehr wichtige Funktion für die Freizeit und das Zusammenleben der Einwohner Wilhelmsburgs mit ihrem sehr unterschiedlichen kulturellen Hintergrund. Auch müssten einige städtebauliche Probleme grundlegend angegangen werden. So müsste beispielsweise die mitten durch das IGS-Gelände beziehungsweise den künftigen Volkspark verlaufende, stark befahrene Wilhelmsburger Reichsstraße mit der parallel dazu verlaufenden Eisenbahntrasse gebündelt werden.

Großes Potenzial

Auch auf dem Reihertstieg prallen unterschiedliche Interessen aufeinander. Der gleichnamige in Nord-Süd-Richtung verlaufende, teilweise seeschifftiefe Elbarm begrenzte bis in die 1960er Jahre Wilhelmsburg im Westen. Über diesen Wasserweg verlief auch die schnellste öffentliche Nahverkehrsverbindung zwischen Harburg, Wilhelmsburg und der City Hamburgs mittels Linienschiffen. Darüber hinaus befanden sich dort auch wichtige stadtteilbezogene Freizeitangebote mit Wasserbezug (Flussbadeanstalt, öffentliche Parks und Volksgärten). Allen Fachleuten war das Potenzial als Standort für Wohnen, zukunftssträchtige Dienstleistungen und Erholung sofort klar, zahlreiche Konzepte wurden vorgestellt und fanden öffentlichen Anklang. Nach zwei Jahren intensiver Einflussnahme durch die Hafenwirtschaft soll dort nun im Rahmen der IBau eine „Perlenkette der Logistik“ angesiedelt werden, was immer das auch heißen mag. Zu befürchten ist, dass dann vorbildliche Eingrünungen von zwischengelagerten Containern und Hochregallagern am Wasser präsentiert werden. Es scheint, dass erst einprägsame Begriffe

Stadtentwicklung möglich machen, unabhängig davon für welchen Inhalt sie stehen. Neben den bereits genannten Konflikten gibt es noch weitere ungelöste Probleme, etwa die „Hafen-Querspange“, eine innerstädtische Autobahn in Ost-West-Richtung die vor allem den LKW-Verkehr innerhalb des Hafens aufnehmen und die Autobahnen A1 und A7 miteinander verbinden soll. Leider durchschneiden die vorgesehenen Trassen den „Sprung über die Elbe“, sie verlaufen quer durch einen der attraktivsten Bereiche, den Spreehafen. Ferner ist noch ziemlich unklar, wie die Verlängerung der U-Bahn von der HafenCity auf die Elbinseln finanziert werden soll. Eine Hochbahn, die in Hamburg Tradition hat, wäre weitaus billiger und für Touristen attraktiver.

Aufgabenstellung und Probleme sind gewaltig und die für die Umsetzung zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen und Zeit sind sehr begrenzt. Die notwendigen Umstrukturierungen lassen sich mit eher herkömmlichen Mitteln wie einer Gartenbauausstellung alleine nicht bewältigen. Angesichts der selbstbewussten, multiethnischen Bevölkerungsstruktur in den Stadtteilen Wilhelmsburg, Veddel und Kleiner Grasbrook ist ein nachhaltiger Erfolg über das Jahr 2013 hinaus nur möglich, wenn von Beginn an die Bevölkerung intensiv bei Planung, Umsetzung und Ausstellungsbetrieb einbezogen wird. Gerade der derzeit laufende Ideenwettbewerb zur Harburger Schlossinsel zeigt, dass tatsächlich Lernprozesse stattfinden. Bei der Entwicklung der HafenCity wurde zunächst einmal das Prinzip „Tabula rasa“ angewandt: Alle Gewerbebetriebe wurden abgeräumt und fast alle historischen Strukturen (Gebäude, Pflasterbeläge und Hafenausstattung) geschleift. Damit ging allerdings auch das typische Hafenambiente verloren. Dagegen soll gerade im Harburger Binnenhafen das besondere Flair durch die Mischung von alten, funktionierenden Gewerbebetrieben (insbesondere Werften) und neu zu entwickelnder Wohn- und Gewerbebebauung erhalten werden. Dieses dürfte durch die im Vergleich zur HafenCity niedrigeren Grundstückspreise begünstigt werden.

Es bleibt noch das Problem der starren Immissionsschutz-Gesetzgebung: Unabhängig davon, ob ein Betrieb Lärm oder Luftverunreinigungen emittiert, alleine durch die baurechtlichen Ausweisungen sind derart große Abstände zwischen den Einzelnut-

zungen vorzusehen, dass die gewünschte Durchmischung beinahe unmöglich wird. Ein Hauptthema der anstehenden IBau dürfte daher auch die Weiterentwicklung des Bau- und Immissionsschutzrechtes sein. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass im Rahmen des Projektes „Sprung über die Elbe“ an grundlegenden Fragestellungen der Stadt des 21. Jahrhunderts gearbeitet wird. Hier treten auch die Konfliktlinien zwischen harter Hafenwirtschaft und weicher Tourismusindustrie offen zu Tage, die völlig widersprüchliche Interessen haben: hier der moderne vollautomatische Hafenbetrieb und dort der morbide Charme der alten Hafenanlagen mit Schiffen, Schuppen und Kränen. Denn auch die Bedeutung des Tourismus steigt in Hamburg stetig. In diesem Bereich verdienen mittlerweile mehr Menschen ihr Brot als auf all den vollautomatischen Containerterminals und bei der Airbus-Industrie zusammen. ■

Internet:

Homepage des Vereines Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.
www.sprung-ueber-die-elbe.de: Hier können die meisten Konzepte und Planungen zu den Elbinseln inklusive kritischer Diskussion heruntergeladen werden.

Homepage der Stadt Hamburg
www.bsu.hamburg.de: Hier sind die Ergebnisse der internationalen Entwurfswerkstatt „Sprung über die Elbe“ von 2003 zu finden.

Auch die Handelskammer und die Hafenwirtschaft haben ihre eigenen konkurrierenden Konzepte entwickelt: www.HK24.de und www.hafen-hamburg.de

Literatur:

Gerti Theis: Sprung über die Elbe, Internationale Bauausstellung Hamburg 2013. In: Solar-Bauausstellung, Hamburg 2005, Katalog

Martin Kropp: Hamburg als Modell für die Stadt der Zukunft, Oberbaudirektor Jörn Walter beschreibt, wie sich die Hansestadt im Wettbewerb der großen Metropolen aufstellen soll. In: Welt am Sonntag, 21. Juni 2005

Freie und Hansestadt Hamburg, BSU (Hrsg.): Dokumentation der Internationalen Entwurfswerkstatt 17. bis 24. Juli 2003, Hamburg 2004

Sprung über die Süderelbe: Für die „Harburger Schlossinsel“ (Bildmitte) läuft derzeit der Ideenwettbewerb. Im Gegensatz zur HafenCity soll dort vorhandene Hafenarchitektur in das Konzept eingebunden werden.

