



Der Sprung über die Elbe – Wilhelmsburgs Weg in die Mitte der Stadt

Von Margret Markert

Von hieraus sieht man mehr. Vom Südufer der Elbe aus hat man eindeutig den schöneren Blick auf Hamburg charakteristische Skyline, die nach wie von Kirchtürmen – allen voran dem Michel – geprägt ist. Neben Hamburgs historischen Baudenkmalern recken sich die Baukräne der wachsenden Stadt in den Himmel, Zeichen eines gewaltigen Aufbruchs. Besonders sehenswert erscheint dieses Bild vom Spreehafendeich aus. Welcher andere Stadtteil Hamburgs hat solch einen Panoramablick auf die City zu bieten als Wilhelmsburg? Die neuen Stadtpläne verstecken diesen Stadtteil nicht mehr auf umständlich aufzuklappenden Nebenkarten. Wilhelmsburg ist keine zu vernachlässigende Nebensache mehr. Wie und warum der Stadtteil von der Neben- zur Hauptsache der Hamburger Stadtentwicklung unter dem Slogan „Sprung über die Elbe“ wurde, soll dieser Artikel näher beleuchten. Der Blick richtet sich von den vergangenen 15 Jahren bis in die Gegenwart.

Hamburg entdeckt Wilhelmsburg

Seit die Stadtväter der preußischen Gemeinde Wilhelmsburg die Insel zum „idealsten Industriegelände“ des Deutschen Reiches erklärten, wurde Wilhelmsburg als Hafen- und Wirtschaftsstandort interessant – aber auch als Wohnort derjenigen Beschäftigten, die das Herz des Hafens zu Schlagen brachten. Seitdem ist viel Wasser die Elbe hinunter geflossen. Die Insel wandelte sich zu einer in kurzer Zeit industrialisierten Stadtgemeinde, die seit dem Wirtschaftsboom der Jahrhundertwende und mehreren großen, dem Hafenausbau und der Industrialisierung geschuldeten Einwanderungsschüben mit „erheblichen Schul- und Armenlasten“ zu kämpfen hatte. So jedenfalls beschrieb Wilhelmsburgs erster Bürgermeister Menge 1904 schon die Lage. Wilhelmsburg trug seither schwer an seinem Ruf als Hinterhof und Stiefkind der Metropole Hamburg.

Die nächste Jahrhundertwende brachte einen erstaunlichen Paradigmenwechsel: Seit dem Jahr 2000, seitdem am Nordufer der Elbe die Hafencity die Stadt ans Wasser zurückführen soll, ändert sich auch der Blick auf Wilhelmsburg. Plötzlich ist das bestimmende Thema

der Hamburger Stadtentwicklung: Wie kann ein Gegenüber zur Hafencity entstehen, und welche Qualitäten soll es haben? Mit dem Konzept „Sprung über die Elbe“, das die Hamburger Bürgerschaft im Oktober 2004 beschloss, entdeckten die politisch Verantwortlichen die Qualitäten und Potenziale eines Gebiets, das sich nun in einem Zeitraum von 30 Jahren zum Entwicklungs- und Wirtschaftsraum der „Wachsenden Stadt“ entfalten soll. Mit einer Internationalen Bauausstellung und der ebenfalls Internationalen Gartenschau sollen im Jahr 2013 diese Potentiale der Elbinseln als neuer Investitionsraum herausgestellt werden. Es stellt sich die Frage, wie es dazu kam, dass ausgerechnet dem bis dahin vernachlässigten Problemstadtteil Wilhelmsburg diese Gunst zuteil wird – und ob diese Perspektive nicht mindestens genauso viel Risiken wie Chancen bereithält. Betrachtenswert ist auch, wer profitiert und wer verliert auf diesem großen Sprung, oder ob es tragfähige Lösungen gibt, gegensätzliche Interessen auszugleichen. Ein dritte Frage schließt sich an: Wie ernst wird die Bürgerbeteiligung genommen, wie nachhaltig ist der Wille der Stadt, Wünsche, Bedenken und Vorschläge der Bürger vor Ort in die Planungen mit einzubeziehen und dabei auch die 35 % eingewanderten Wilhelmsburger anzusprechen?

Im Herbst 2006 gründete der Hamburger Senat die IBA-GmbH, die nun die Internationale Bauausstellung für 2013 vorbereiten soll. In ihrem Internetauftritt fassen die Planer schlagwortartig zusammen, woraus Hamburg sein Interesse an der Insel herleitet: „Der Hafen zieht westwärts – der Süden gerät aus dem Blick – Perlen und Visionen: die Stadt entdeckt den Strom – Die Hafencity als Brückenkopf für den „Sprung über die Elbe“ – Die „Wachsende Stadt“ nimmt den Süden in den Blick – Olympia und andere Visionen: die Stadt setzt zum Sprung an – Die IBA Hamburg thematisiert die Zukunftsfragen der europäischen Stadt“. Alle diese Schlagworte versuchen, 40 Jahren Hafen- und Stadtgeschichte eine ganz bestimmte Wende zu geben, nämlich: wie aus dem lange vernachlässigten Wilhelmsburg eine neue städtische Mitte werden kann. Die hinter diesen Schlagworten stehenden Konzepte sollen im Folgenden erklärt werden.

„Der Hafen zieht westwärts, der Süden gerät aus dem Blick“

Die Euphorie der industriellen Erschließung, der Hafen- und Stadtentwicklung war Mitte der 1970er Jahre in Wilhelmsburg längst vergangen, und auch das Selbstverständnis des klassenbewussten Industrieproletariats, das sich in Genossenschaftsgründungen und in einem lebhaften, selbst organisierten Kulturleben ausdrückte, war einer großen Depression

gewichen. Während der Hafen sich nach Westen ausdehnte und das Elbdorf Altenwerder schon Mitte der 1970er Jahre dem Erdboden gleich gemacht wurde, um neuen Containeranlagen Platz zu machen, waren die Probleme Wilhelmsburgs kein Thema im Senat. Wilhelmsburg war im vergangenen Jahrhundert das Hinterland der Hanseatischen Metropole geworden; dort lagerte man die Altlasten der industriellen Epoche, dort siedelte man in Hafennähe die industrielle Arbeiterschaft an. Dies alles in einem einträchtigen Nebeneinander mit den Restbeständen vorindustrieller Idyllen: Naturschutzgebiete an der Süderelbe, Windmühle und das Museum Elbinsel Wilhelmsburg im Osten der Insel. Diese Prozesse überließ man jahrzehntlang sich selbst; in Hamburg gab es kein erkennbares Konzept zur Stadtentwicklung dieses Ortes. Bis schließlich 1994 die aufgehäuften Konfliktfelder zum „Sozialen Brennpunkt“ erklärt und Handlungsbedarf gesehen wurde.

„Perlen und Visionen: die Stadt entdeckt den Strom“

Am anderen Ufer der Elbe wurde zu diesem Zeitpunkt schon viel größer gedacht. Hamburg begab sich auf die Suche nach neuen Bebauungskonzepten am nördlichen Elbufer.

Nachdem in den 1990er Jahren eine „Perlenkette“ von modernen Bürokomplexen in die nüchterne Fischereihafenmeile westlich des Fischmarktes gestellt wurde, besannen sich die Stadtentwickler auf das innerstädtische Areal zwischen Speicherstadt und Elbbrücken. Dies Gebiet wurde in der Amtszeit von Bürgermeister Voscherau zum Versuchsfeld für eine kühne Idee: die Hafencity Hamburg. Gelände in städtischem Eigentum in unmittelbarer Nähe der inneren Stadt, direkt an der Elbe. Neuplanung aus einem Guss, Wohnbevölkerung musste für diese Pläne nicht umgesiedelt werden, Proteste waren kaum zu erwarten. Die Innenstadt sollte hier nach Süden, zur Elbe hin erweitert werden. Mit den Grundstücksverkäufen an Investoren hoffte der Senat, den Bau des Containerterminals Altenwerder refinanzieren zu können. Eine Riesenchance für die Stadt: bei Null anfangen, Normal Null. Ein Ort der Zukunft, dessen Geschichte schon jetzt ausgelöscht ist.

Blick zurück ans Südufer der Elbe, wo Wilhelmsburg immer noch mit seiner Geschichte kämpft, einer Geschichte, von der Hafenentwicklung geprägt, von Menschen gemacht. Menschen machen Fehler, folgende Generationen arbeiten sich daran ab, Fehler der Vergangenheit zu korrigieren, machen neue Fehler und so weiter. Die einen in Wilhelmsburg fixieren sich auf die Vergangenheit und pflegen liebevoll die Restbestände geschichtlicher Größe; man ist stolz auf bäuerliche Wurzeln, historische Baudenkmäler und die Zugehörigkeit zum einstmals bedeutenden Hannoverschen Herzogshaus und dem

englischen Königshaus. Die anderen wollen Wilhelmsburg zukunftsfähig machen und ihre Insel ins Zentrum der hanseatischen Stadtentwicklung bugsieren. Geografisch betrachtet, liegt sie da schon – genau so nah an der City wie das beliebte Ottensen. Aber die Hamburger wollen das ja nicht wahrhaben ... noch nicht.

Öffentlichkeitswirksame Proteste der Wilhelmsburger Bevölkerung brachten 1994 die Planungen des Senats zu Fall, hier eine Müllverbrennungsanlage zu bauen. Noch nie vorher waren in Wilhelmsburg so viele Menschen auf die Straße gegangen, die Empörung war riesengroß, denn das Thema war seit dem Skandal um den Georgswerder Müllberg, aus dessen Sickergräben 1984 das hochgiftige Dioxin sickerte, ein Reizthema. Der damalige Stadtentwicklungssenator Thomas Mirow sicherte den Protestlern zu, ihrer Forderung „Stadtteilentwicklung statt Müllverbrennung“ nachzukommen – ein erster Erfolg für die Wilhelmsburger Bürgerinitiative, ursprünglich unter dem Namen „Forum Wilhelmsburg“ firmierend. Ihr Einfluss wuchs proportional zur wachsenden Politikverdrossenheit und Unzufriedenheit mit den etablierten Parteien. Ein vom Senat eingesetztes Bürgerbeteiligungsverfahren, moderiert von den Stadtplanern Professor Dittmar Machule und Jens Usadel, sollte Abhilfe schaffen. Der Stadtteilbeirat nahm am 25.11.1996 seine Arbeit auf. Jetzt kümmerten sich viele WilhelmsburgerInnen um ihre eigenen Belange und stritten um angemessene Lösungen, immer kritisch begleitet, aber auch unterstützt vom Forum, das sich seitdem nicht nur als außerparlamentarische Protestinitiative, sondern als aktive, ergänzende Instanz sah. Wilhelmsburg hatte schon immer eine gewisse Brennglasfunktion: die gesellschaftlichen Zukunftsthemen werden hier längst bearbeitet, bevor sie anderswo überhaupt wahrgenommen werden. Bei dieser Arbeit war die Geschichte der Insel nicht nur Last im Sinne von industrieller Altlast und Vernachlässigung. Sie erwies sich auch als Erfahrungsfeld und Impulsgeberin für die Handlungsmöglichkeiten im Zusammenleben der verschiedenen Kulturen. Zum Beispiel besann man sich auf den großen Erfahrungsschatz, den Wilhelmsburg seit gut einhundert Jahren im Zusammenleben mit Einwanderern hat. Und zum ersten Mal werteten die Bürgerinnen und Bürger das Nebeneinander von Kulturen und Sprachen als eine Ressource, die man nutzen könnte.

Zunächst jedoch sollte die 1997 von der Stadtentwicklungsbehörde finanzierte Kampagne unter dem Motto „Hauptsache Wilhelmsburg!“ das beschädigte Image Wilhelmsburgs als Problemgebiet, als schlechteste Adresse Hamburgs, verändern. Auf Wilhelmsburgs schöne

Seiten, auf seinen Charme und seine Potenziale wurde nun aufmerksam gemacht. Natürlich gab es handfeste Gründe für diese Wende, und sicher war es nicht nur der vorangegangene Bürgerprotest gegen eine neue Müllverbrennungsanlage, der den Blickwechsel veranlasste, zumindest aber ein gewichtiger Grund dafür. Es war auch der befürchtete weitere Verlust von Wählerstimmen; darüber hinaus vielleicht schon ein veränderter Blickwinkel auf ein zukünftiges Stadtentwicklungsgebiet.

Perspektivwechsel: Wilhelmsburg im Aufbruch

Erst einmal galt es, ein Baudenkmal zu retten, das ein Stück Inselgeschichte erzählt: die aus dem 18. Jahrhundert stammende Holländer-Windmühle, übrigens die letzte ihrer Art in Hamburg, wurde restauriert und nach der letzten Müllerin (Johanna Sievers) „Johanna“ benannt. Aber nicht nur die Erinnerung an ländliche und industrielle Epochen wurde nun gepflegt, sondern auch viele kleinteilige Maßnahmen zur Erneuerung vernachlässigter Wohngebiete, zur besseren Vermittlung von Jugendlichen in Ausbildung, zur Reaktivierung von Nachbarschaft und Zusammenleben und zur Imagesteigerung kamen in Gang. Die Moderatoren des Beteiligungsverfahrens zählten in einem Bericht über fünf Jahre „Wilhelmsburg im Aufbruch – die Zukunft des Stadtteils wird mitgestaltet“¹ nicht nur die Einzelmaßnahmen auf, sondern betonten vor allem das „Wie“ ihrer Aktivierungsstrategie. Streiten will gelernt sein, und so vermittelten sie Regeln für eine fruchtbare, ergebnisorientierte Debatte. Es entstand eine neue Diskussionskultur abseits der üblichen Profilierungsrituale, die so typisch sind für lokalpolitische Gremien. Voraussetzung sei immer die Offenheit für jedes Anliegen und das Ernst-Nehmen jeder Angelegenheit gewesen. Die Planer versuchten sich in strikter Neutralität – was sicher nicht immer einfach war – und verstanden diese kleinteilige Bürgeraktivierung als Politikgestaltung auf lokaler Ebene. Das Motto hieß „Ein Stadtteil hilft sich selbst“. Sie sahen ihre Arbeit als Weg zur „Sozialen Stadt“, einem Städtebauförderungsprogramm, das 1999 für Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf von Bund und Ländern eingesetzt worden war. Das Bürgerbeteiligungsverfahren in Wilhelmsburg profitierte in den ersten Jahren von einer Anschubfinanzierung in Höhe von drei Millionen DM, zeitgleich jedoch begann die Stadt Hamburg mit drastischen Sparmaßnahmen vor allem im sozialen Bereich. So konnte eine Fülle von Maßnahmen zur Stabilisierung nur vorübergehend den Prozess der Segregation bremsen.

„Die Hafencity als Brückenkopf für den Sprung über die Elbe“

In der Hafencity kamen zur gleichen Zeit die Planungen voran, dem Master- folgten viele Detailpläne. Man entdeckte, dass auch ein luxuriöses Geschäfts- und Wohnviertel in der Hamburger Stadtmittle seine eigene Mitte braucht, Attraktionen, die der Reißbrettstadt Profil verschaffen. Kunst und Geschichte mussten her. Der Hafen wurde nun musealisiert, für die maritime Sammlung des Ex-Vorstandschefs des Axel-Springer-Verlags, Peter Tamm, baute der Senat mit einem städtischen Kostenaufwand von 30 Millionen Euro den historischen Kaispeicher B zum Museum aus. Ein Bürgerschaftsbeschluss übrigens, der in der Stadt kontrovers diskutiert wurde. In allen architektonischen- und Kunst-Fachzeitungen war Hamburgs Hafencity Präsentations- und Diskussionsthema.

„Die „Wachsende Stadt“ nimmt den Süden in den Blick“

Im Jahr 2000 war das Gelände der zukünftigen Hafencity geplant, alle Spuren einer Vergangenheit dieses Ortes getilgt – bis auf den klotzigen Kaispeicher A, der wie eine spitze Trutzburg an exponierter Stelle in die Elbe hineingekeilt ist. Eine sachliche Schönheit, ein Baudenkmal des Hafens, das anfangs als Hindernis in der schönen neuen Hafencity-Welt betrachtet wurde und einem Media-Center aus Stahl und Glas weichen sollte. Dann entwarfen die Schweizer Architekten Herzog und de Meuron ihren kühnen Plan einer Elbphilharmonie. Der besondere Charme des Entwurfs besteht darin, den alten Kaispeicher zum Fundament des ungewöhnlichen Konzerthauses zu machen und ihn auf diese Weise zu erhalten – gewissermaßen als Denkanstoß, worauf der kulturelle Reichtum Hamburgs basiert. Wie viele andere Hafenmetropolen – Sydney, Bilbao – so hatte nun auch Hamburg beschlossen, einen Leuchtturm ganz anderer Art ans Ufer seines Stroms zu stellen. Doch noch stand der Speicher als Solitär. Künstler interessierten sich für den Ort, sie ließen sich anziehen von seiner Umgebung, die noch von Umbrüchen, von Flüchtigkeit und Vergänglichkeit gekennzeichnet war und benutzten den Kaispeicher für Lichtkunst, Musikveranstaltungen und Projektionen, bevor am 2. April 2007 der Grundstein für die Elbphilharmonie gelegt wurde.

Die Stimmung unter den aktiven und kritischen Bürgern Wilhelmsburgs pendelte derweil zwischen Ernüchterung und Euphorie. Viel Neues war in Wilhelmsburg auf den Weg gebracht, zwar in kleinen Schritten, aber mit großer Zuversicht. Doch auch Rückschläge mussten verkraftet werden. Wie kriegt man einen lange vernachlässigten Stadtteil aus den negativen Schlagzeilen? Welche Auswirkungen wird Hamburgs Olympia-Bewerbung für Wilhelmsburg haben – sollte man sie als Chance oder Verhängnis werten? Wie verteidigt

man die sorgsam gehegte Pflanze Bürgerengagement gegen neue Querschläge der regionalen Gesamtplanung? Es war doch mal von Brückenbau die Rede – kommt nun die Hafenuerspange, eine Autobahnverbindung zwischen A 7 und A 1 zur Verkehrsentslastung der City, die aber Wilhelmsburg noch deutlicher von der inneren Stadt abschneidet, als die Elbe es schon vermag? Mit welchen Argumenten kann man sie verhindern? Vielleicht, indem man die Flächen, die dafür benötigt würden, für sich reklamiert. Wilhelmsburg liegt am Südufer der Elbe. Das klingt gut. Es könnte noch besser werden, wenn dieses Ufer erreichbar wäre. Im Jahr 2001 erfanden kreative und kritische Bürger das Sprehafenfest. Zum ersten Mal besuchten auch Hamburger in nennenswerter Zahl ein Wilhelmsburger Stadtteilfest, in Hafenbarkassen traten die Neugierigen ihre Reise in den fremden Süden an – und wurden nicht enttäuscht. Das Fest hat sich seitdem etabliert, jedes Jahr im August findet es statt.

„Olympia und andere Visionen: die Stadt setzt zum Sprung an“

Begonnen wurde der Sprung über die Elbe mit der Bewerbung Hamburgs als Austragungsort für die Olympischen Spiele 2012. Standort sollte das Hafengebiet Veddel/Wilhelmsburg sein. So entstand die Idee, die „Hafencity als Brückenkopf für den ‚Sprung über die Elbe‘“ zu sehen. Offen war zu diesem Zeitpunkt nur, welche Brücken da gebaut werden sollen. Die Wilhelmsburger – zumindest die in Bürgerinitiativen Aktiven – hofften natürlich auf bessere Verbindungen in die Stadt, auf Dialog auf Augenhöhe. Wenig später begannen tatsächlich die ersten Workshops zur Frage, wie Wilhelmsburg sich zum Zentrum der Stadtentwicklung wandeln könnte. Und obwohl die Olympiabewerbung scheiterte, blieb Hamburg bei seinem Interesse für die Stadtteile südlich der Elbe.

Zukunftskonferenz in Wilhelmsburg

Insgesamt waren die Bürgeraktivisten unzufrieden mit dem sehr kleinteiligen Fortschritt in Sachen Bürgerbeteiligung. Nachdem bei den Bürgerschaftswahlen 1998 die regierende SPD weitere Verluste hatte hinnehmen müssen, fühlte sich der Senat zum Handeln veranlasst, um seine Bürgernähe unter Beweis zu stellen. Der Beirat für Stadtteilentwicklung und die Bürgerinitiative „Forum Wilhelmsburg“ einigten sich mit den Senatsvertretern darauf, im Mai 2001 eine Zukunftskonferenz für Wilhelmsburg auszurichten, „um Hamburgs Elbinseln aus dem Abseits in das Zentrum einer pulsierenden, dynamischen Metropole zu führen“, wie es im Bericht der Koordinierungsgruppe für die Konferenz heißt. Selbstbewusst beriefen sich die Autoren

mit ihrer Zukunftsfreude auf die „Schicksalsgemeinschaft“, die während und nach der Sturmflut 1962 entstanden sei und Wilhelmsburg als Wohnstandort immer wieder verteidigt hatte, und die nun die Neugestaltung ihres Ortes in die Hand nehmen werde. Dabei wurden zwar von vornherein die Interessengegensätze und Nutzungskonflikte zwischen Hafenökonomie und Bewohnerinitiativen, wirtschaftlicher Expansion und Lebensqualität in den Wohnquartieren gesehen; im Großen und Ganzen jedoch überwog die Hoffnung, dass Wilhelmsburg in seinen historischen und räumlichen Zusammenhängen neu definiert werden würde, und zwar wesentlich durch Impulse seiner aktiven Bürger. Vom Senat erwarteten die Aktiven, die besondere Leistung zu würdigen, die Wilhelmsburg im Lauf seiner Geschichte bei der Integration von Generationen von Einwanderern vollbracht hatte. Für die Zukunft sollte auch hier die Verbesserung der Rahmenbedingungen der Integration als Querschnittsaufgabe gesehen werden. Als die größten regionalen Konfliktpunkte wurden die schwierige Verkehrssituation, bedingt durch den boomenden Hafen und die mangelnde Vereinbarkeit von neuen hafennahen Gewerbezentren mit dem Wunsch der Bewohner nach mehr Lebensqualität herausgestellt. In der Rückschau zeigt sich am Beispiel der „Entwicklungspartnerschaft Elbinseln EP“, die eine lokale Qualifizierungs- und Beschäftigungsstrategie für die Elbinselregion entwickelte, wie erfolgreich manche Ideen aus der Zukunftskonferenz waren: Im Januar 2007 ist die EP-Elbinseln von Bundesbauminister Wolfgang Tiefensee mit dem Preis „Soziale Stadt 2006“ ausgezeichnet worden. Tiefensee begründete die Auszeichnung mit den Worten: „Stadtquartiere werden dauerhaft nur attraktiv sein können, wenn es gelingt, das Engagement der Bewohnerinnen und Bewohner in Stadtteilprojekte umzusetzen“.

Soziale Stadt oder Wachstumsmetropole?

Die Zukunftskonferenz gab die entscheidenden Anstöße, Wilhelmsburg im Zentrum der Hamburger Stadtentwicklung zu platzieren, weil hier zwei wichtige Voraussetzungen zusammentrafen: Eine zwar zahlenmäßig kleine, aber meinungsstarke Bürgerinitiative, deren Haltung sich nicht im „Dagegen-Sein“ erschöpfte, sondern die praktikable Vorschläge zur Stadtteilentwicklung auf den Tisch legte. Der Erfolg hat immer viele Väter: natürlich dürfen auch alle anderen kleinen und größeren Bausteine, der Stadtteilbeirat und die beharrliche Rolle des kritischen Beobachters „Verein Zukunft Elbinseln“, aber auch die Teilhabe der engagierten Bürger in den Sanierungsbeiräten nicht unerwähnt bleiben. Auf der anderen Seite hatte sich – durch den politischen Kurswechsel in Hamburg – die Sicht auf die Elbinsel gewandelt. Das vom SPD-Senat entwickelte Konzept der sozialen Stadt

wich einem wirtschaftsfreundlichen Modell der Wachstumsmetropole Hamburg. Wilhelmsburg rückte als *der* Entwicklungsraum für das Konzept „Wachsende Stadt“ des neuen CDU-Senats in die Mitte der Stadt, ins Zentrum des Planungsdiskurses. Dass Wilhelmsburg im Vergleich zu anderen Hamburger Stadtteilen relativ dünn besiedelt ist – eine Insel mit Freiräumen im wahrsten Sinne – wird bei dieser Entscheidung eine wesentliche Rolle gespielt haben. Die Zeit war einfach reif für diesen Perspektivwechsel.

Die Euphorie des Aufbruchs

Ein spannender Auftakt zum angekündigten „Sprung über die Elbe“ war im Juli 2003 die internationale Entwurfswerkstatt, die unter der Regie der Stadtentwicklungsbehörde im historischen Hafenschuppen 50 die unterschiedlichsten Akteure an einen Tisch brachte. In der Eröffnungsrede veranschaulichte Hamburgs Oberbaudirektor Jörn Walter gestenreich die phantastischen Chancen, die der Insel im Stromspaltungsgebiet der Elbe nun zuwachsen würden. In Workshops saßen renommierte Architekten und Stadtplaner aus aller Welt zusammen mit interessierten Anwohnern, Aktivisten von Bürgerinitiativen und Studenten. Sie entwarfen kühne Ideen, pragmatische Pläne und Visionen für die Elbinseln Veddel und Wilhelmsburg und das Harburger Binnenhafen-Areal. Diese Arbeitsform war ganz neu und unterstrich den Versuch, eine neue Planungskultur zu etablieren, die „fachfremde“, auch künstlerische Ideen und Anregungen der Bewohner einbezieht. Die Gruppen tüftelten bis in die Nächte hinein, Kopierer, Plotter und Laptops liefen im Dauerbetrieb, und anschließend wurde noch gefeiert. In lauer Sommernacht stand man am Kai, blickte auf Hamburgs Skyline und hatte das Gefühl, an einer guten Sache mitzuwirken.

Auf einem weiteren Planungsworkshops zum „Sprung über die Elbe“ lobte 2004² der als Gastreferent eingeladene Umweltwissenschaftler Professor Ernst Ulrich von Weizsäcker das Ziel des Gesamtunternehmens in der Überzeugung, dass „beim Standortwettbewerb der Metropolen erstklassige Verkehrsanbindungen, erstklassige Hochschulen, Kultur und Freizeitwert vom Feinsten, Wohngebiete für die Verwöhnten, Sicherheit auf den Straßen, gute, auch internationale Schulen, eine optimistische und leistungsbereite Gesellschaft, und möglichst auch einigermaßen erfreuliches Wetter zählen.“ Er stellte sich gegen die weitere Zersiedelung des städtischen Raums in die Randzonen und plädierte für eine Stadt, in der sich in erster Linie Familien und Kinder wohl fühlen, wo Versorgungseinrichtungen mit kurzen Wegen, ohne Auto zu erreichen sind, und fragte sich: „Wie kann man alte Flächen, die still und nutzlos geworden sind, die aber verkehrsmäßig gut erschlossen sind, zu neuen,

jungem Leben erwecken? Hier ist der vorgesehene „Sprung über die Elbe“, die Vitalisierung der Elbinseln ein zwar nahe liegender, aber doch auch genial mutiger Ansatz. Es ist auch ein sehr vernünftiger Aspekt des Anspruchs „Wachsende Stadt“.

Allerdings ist dieser Mut auch notwendig, denn der Hamburger Senat versuchte so, den überbordenden Problemen der Stadtentwicklung: wachsender Arbeitslosigkeit und Segregation auf dem Hintergrund der Globalisierung Herr zu werden. Hatten noch Mitte der 1990er Jahre die Bürgermeister mehrerer deutscher Metropolen die „Unregierbarkeit der Städte“³ beklagt, scheint es zumindest in Hamburg seitdem einen Paradigmenwechsel gegeben zu haben. Den Versuch, die Stadt an einer ihrer schwächsten Stellen neu zu denken und ein völlig neues Entwicklungskonzept für das lange vernachlässigte Wilhelmsburg zu entwickeln, verdient Anerkennung.

IBA und igs – Buchstaben und ihre Hintergründe

Eine internationale Bauausstellung (IBA) und die Internationale Gartenschau (igs2013) sollen im Jahr 2013 exemplarisch zeigen, wie Hamburg in Wilhelmsburg die „Zukunftsfragen der europäischen Stadt“ stellt und vor allem: welche Antworten präsentiert werden. Darauf darf man gespannt sein. Die ersten Bildanimationen zum „Sprung über die Elbe“ zeigten einen Kirchturmblick von der nördlichen Elbseite herab auf das „Stromspaltungsgebiet der Elbe“ im Süden Hamburgs. Sie drehten so – wie übrigens manche Karten im 19. und 20. Jahrhundert zur Hafententwicklung Hamburgs – die übliche Perspektive um. Norden ist hier Süden und umgekehrt, kein schlechter Anfang. Der zweite Schritt wäre dann: herab vom Kirchturm, zu den Menschen vor Ort, Beginn des Dialogs auf Augenhöhe. Auf den Internetseiten der IBA gibt ein sprachlich etwas holperiger, aber sachlich klarer Slogan die Richtung an: „Den gelernten Graben überwinden“ ist das Leitmotiv zum „Sprung über die Elbe“, fröhlich illustriert durch das Logo der IBA, einem Springer, der mit den Beinen weit ausholt. Der Springer muss einen hohen Satz machen, um nicht in einem Spagat zu landen, der ihn zerreißt. Die Kommentare interessierter Bürger und Initiativen vor Ort zu diesem Auftritt schwanken deshalb auch zwischen Euphorie und Skepsis. Man möchte dem Springer gutes Gelingen wünschen, ahnt aber doch, welche fast unlösbar schwere Aufgabe er sich hier vorgenommen hat. Schon beim Lesen in den IBA-Publikationen spürt man den Spagat zwischen den divergierenden Absichten, die hier vereinigt werden sollen. Harte Interessenkonflikte werden zu „Nutzungskonkurrenzen“ umdefiniert. Es ist kein Geheimnis, dass die Zukunftsfragen der

europäischen Stadt nicht in Eintracht und Harmonie gelöst werden können, sondern dass es zentral um tragfähige Kompromisse in vielen Konfliktfeldern gehen muss. Viel wird davon abhängen, wie stark die jeweilige Lobby ihre Interessen durchsetzen kann; wird es Lösungen geben, mit denen alle Beteiligten leben können, oder entsteht ein Kuhhandel zwischen Lebensqualität und Wirtschafts- und Verkehrsräumen?

„Die IBA Hamburg thematisiert die Zukunftsfragen der europäischen Stadt“

Sieht man die Stadt Hamburg als Moderatorin und Dirigentin in diesem Konzert, so muss man hoffen, es gelingt ihr – wie Justitia mit verbundenen Augen – die Waage zu halten zwischen den Gewichten und Kräften, die da wirken. Drei Leitthemen hat sich die IBA gesetzt: „Kosmopolis“ – Entwürfe für eine internationale Stadtgesellschaft. „Metrozonen“ – Entwürfe für die Gestaltung der inneren Stadtränder. „Stadt im Klimawandel“ – Entwürfe für eine nachhaltige Metropole.

Was wird nun gebaut auf dieser Bauausstellung? Vorangestellt werden muss, dass die IBA-GmbH selbst nicht baut, sondern Leitziele festlegt, Pilotprojekte entwickelt, fachlich begleitet, PR und Kulturprogramme initiiert und Investoren anlocken soll. Im Sinne von sieben sogenannten Exzellenz-Kriterien sollen dann die Projekte geprüft und umgesetzt werden.⁴ Einerseits, so heißt es im Memorandum für das Forum IBA 2013, „müssen neue, dichte, von Wohn- und Kulturnutzungen durchzogene Arbeitsquartiere entwickelt und neue Einrichtungen der Wissenskommunikation aufgebaut werden“. Diese sind in den Planungen vor allem im Westen und in der Mitte Wilhelmsburgs angesiedelt. Andererseits sollen auch die so genannten weichen Faktoren der Standortgestaltung, also attraktive Wohnquartiere, Integration der Eingewanderten, gute Bildungseinrichtungen und Kulturangebote, die Lokalbezug und internationale Ausstrahlung vereinigen, entwickelt werden. Dazu stellen sich die IBA-Planer die Frage: „Wie kann der produktive Nutzen kultureller Vielfalt aussehen und wie identitätsstiftende Orte? Vielfalt und Lebendigkeit generieren das „Städtische“, das „Flair“ einer Stadt. Welche zusätzliche Atmosphäre und welche besonderen Einrichtungen braucht eine internationale Stadt, die ihre Weltoffenheit weiterhin als „Markenzeichen“ pflegt?“⁵ Es zeichnet sich hier schon ab, welche Zielkonflikte – neue Arbeitsquartiere versus Lebensqualität – entstehen werden. Das sieht auch Uli Hellweg, Chef des 13-köpfigen IBA-Teams: „Der für die Hafententwicklung erforderliche Ausbau der Verkehrsinfrastruktur birgt für die Elbinseln erheblichen Konfliktstoff und kann in einen grundlegenden Widerspruch zum stadtentwicklerischen

Ziel der Innenentwicklung und der Schaffung neuer Wohnbaupotenziale bzw. der Verbesserung der Lebensbedingungen auf den Elbinseln treten.“⁶

Schlüsselfrage Bildung

Voraussetzung für die Steigerung der Lebensqualität und Attraktivität Wilhelmsburgs als Wohnort ist – darüber sind sich alle Beteiligten einig – eine Bildungslandschaft, die auf die ausgesprochene Internationalität der Inselbevölkerung anders antwortet als bisher. Zu dem Zeitpunkt, als die Termine für die Großveranstaltungen IBA und igs veröffentlicht wurden, forderte die „Entwicklungspartnerschaft Elbinseln“ noch ein drittes Projekt im selben Jahr. Eine Bildungsausstellung solle zeigen, wie man die Vielsprachigkeit des Stadtteils zu einem Potenzial wandelt und einem deutlich größeren Bevölkerungsteil bessere Bildungsabschlüsse und Qualifikationen ermöglicht. Letztlich ist dies die zentrale Zukunftsfrage aller europäischen Großstädte, die einen erheblichen Anteil armer Bevölkerung aufweisen. Gerade in Wilhelmsburg muss sie gestellt und beantwortet werden. Die Schlüssel zur sozialen Integration sind Arbeit und Bildung, sie sind die Voraussetzung für echte Teilhabe in Gemeinwesen und Politik. Davon ist ein Großteil der 35 % Migranten Wilhelmsburgs noch weit entfernt – in den Bürgerbeteiligungsgremien sind sie bisher schlecht vertreten. Hamburgs Bürgermeister Ole von Beust kündigte im Jahr 2004 eine „Bildungsoffensive“ auf der Insel an. Erste Projekte sind seit Sommer 2008 in der Abstimmung, Mittel dafür soll die Bürgerschaft bewilligen. Er weiß: Das Ziel, mit neuen Wohnquartieren neue, einkommens- und bildungsstarke junge Familien in Wilhelmsburg anzusiedeln, kann nur erreicht werden, wenn vor Ort attraktive Schulen für eine gute Ausbildung sorgen und ein breites kulturelles Angebot Neubürger lockt.

Perlenketten und Verkehrsströme

In den Hochglanzbroschüren zum „Sprung über die Elbe“ werden mit poetisch klingenden Slogans – „Perlenkette der Logistik“ – Ideen für neue Arbeitsquartiere im Wilhelmsburger Westen und Nordosten vorgestellt. Auf Flächen, die aufgrund ihrer Altlast andere Nutzungen nicht mehr zulassen, soll sich das auf Hafennähe angewiesene Dienstleistungsgewerbe ansiedeln. Da dieses Gewerbe erheblichen Zuwachs des LKW-Verkehrs erzeugt, wird der Wilhelmsburger Westen als Wohngebiet auf weitere Belastungsproben gestellt. Alternativen gibt es kaum – es sei denn, es gelingt, Wohnumfeld-verträgliches Gewerbe anzulocken. Dass die unbedingte Nutzung von Altlasten-Flächen fragwürdig ist, ist eine Erfahrung aus der Internationalen Bauausstellung

Emscher Park 1999 im Ruhrgebiet. „Lasst die Altlasten ruhen!“ gab deren Leiter, Prof. Karl Ganser, auf dem IBA-Forum 2006 seinem Publikum mit auf den Weg. Es ist sein Plädoyer für ein Sich-Abfinden damit, dass nicht alle Probleme, die sich aus der Industriegeschichte einer Region herleiten, gelöst werden können.

Allerdings ist das Beispiel Emscher Park, wo es ja vorrangig um De-Industrialisierung ging, in dieser Hinsicht nicht vergleichbar mit der boomenden Hamburger Hafenregion. Der Hafen, so die Prognosen, wird sich mit fast zweistelligen jährlichen Wachstumsraten weiter ausdehnen. Ein Londoner Schifffahrtsinstitut hat 2005 ausgerechnet, dass der internationale Containerumschlag jährlich um 9 % zulegt; die Kapazitäten der Terminals der großen Häfen wachsen aber nur um 5 %. „Damit der Seehandel an den großen Seehäfen nicht zum Erliegen kommt, müssen die Häfen schnellstens erweitert werden.“⁷

Das Wettrennen um die größten Umschlagkapazitäten, das schon seit einhundert Jahren zwischen Antwerpen, Hamburg und Rotterdam ausgetragen wird, geht also in eine weitere, schnellere Runde. Hamburg hat seinen Hafen mitten in der Stadt, Handicap und Chance zugleich. Der Stadtökonom Prof. Dieter Läßle ist überzeugt, dass der Ausbau des Hafens die Zukunft Hamburgs allein nicht sichern wird. Er hält es für einen historischen Fehler, dass Hamburg sich nicht am geplanten Tiefwasserhafen an der Nordsee beteiligt:

„Stattdessen werden enorme Summen in den Ausbau innerhalb der Stadt investiert und immer größere Flächen verbraucht. Das blockiert nicht nur die weitere Stadtentwicklung, wir ersticken auch im Hafenverkehr.“⁸ Das Argument der Handelskammer, der Hafen sichere rund 150.000 Arbeitsplätze, bezeichnet er als „Mondrechnung“. Rotterdam beziffere die von seinem Hafen abhängigen Arbeitsplätze mit 57.000 und sage ganz offen, dass die hafengebundenen Arbeitsplätze in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen seien. Läßle stellt dar, dass Amsterdam das Feld beim Containerumschlag schon früh Rotterdam überlassen und auf andere Chancen gesetzt habe. Heute sei die Stadt einer der dynamischsten Plätze der Kreativwirtschaft, während Rotterdam mit hohen Arbeitslosenzahlen kämpfe und große Anstrengungen mache, seine starke Hafenabhängigkeit zurückzudrängen.

Hafenerweiterung oder Stadtgestaltung? Wird Wilhelmsburg zum Logistikplatz, zum Lager- und Durchgangsraum? Das ist letztlich eine Frage der Kräfteverhältnisse. Die Hamburger Hafenwirtschaft wird um ihre Standorte in Hafennähe kämpfen, ihre Lobby war immer einflussreich. Hier hat sich nach Einschätzung von Prof. Sieverts eine „Fachkumpanei unter den Großsystemen Verkehrsnetze und Logistiksysteme“⁹ etabliert, die im Rahmen des „Sprung[s] über die Elbe“ Korrektive und Gegengewichte braucht. Die

großen Wohnungsunternehmen etwa, allen voran die Siedlungs-Aktiengesellschaft Altona - Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft (SAGA-GWG), positionieren sich eindeutig für Wilhelmsburg als Wohnstandort: „Erfordernisse des Wohnstandorts sollen deutlicher gegenüber den Anliegen des Wirtschaftsstandorts berücksichtigt werden.“¹⁰

„Wir sind schon da!“

Der Widerstand der Bürgerinitiative ‚Zukunft Elbinseln‘ gegen die Hafenexpansion wird anhalten, die Gretchenfrage ist der geplante Bau der „Hafenquerspange“ durch Wilhelmsburgs Nordwesten und über den Spreehafen. Diese neue Autobahn soll den Güter- und Schwerlastverkehr aus der Innenstadt herausnehmen und gleichzeitig eine Verbindung zwischen den beiden großen Nord-Süd-Autobahnverbindungen A 7 und A 1 schaffen. Die Debatte über dieses Verkehrsprojekt, das schon über 20 Jahre in der Diskussion ist, scheint zur Schlüsselfrage der Wilhelmsburg-Erneuerung zu werden. Auch dieser Konflikt steht für eine zentrale Zukunftsfrage der europäischen Stadt: Welche Antwort gibt die wachsende Stadt Hamburg auf den globalen Klimawandel? Auf welchen Gebieten kann und will sie Vorbild sein? Wo gibt es interessante Ideen, neue Lösungen, die zu erwartenden Verkehrsströme geschickt zu kanalisieren, die Emissionen zu drosseln, die Wohngebiete zu schonen? Der Verein ‚Zukunft Elbinseln‘, dessen zentrales Anliegen die Verhinderung der Autobahnquerspange ist, denkt darüber nach und entwickelt kreative Alternativen.¹¹ Auch die Hamburger Architektenkammer ist gegen die Autobahntrasse über den Spreehafen und fordert ein Nachdenken über alternative Streckenführung und Tunnellösungen. Die Trasse – würde sie gebaut – unterliefe ein wesentliches Ziel des „Sprung[s] über die Elbe“. Sie unterstriche die Grenzlinie zu Hamburgs Süden, den Graben, der doch eigentlich überwunden werden soll. Mit der Autobahndiskussion steht die Glaubwürdigkeit Hamburgs bei seiner Annäherung an Wilhelmsburg auf dem Spiel. Seit dem Sommer 2008 allerdings gibt es erste Signale aus dem Senat, im Hinblick auf die geplante Autobahnquerverbindung, andere Varianten prüfen zu wollen.

Primat Klima

Auch beim Leitthema der IBA „Stadt im Klimawandel“ hat der Hamburger Senat ein Glaubwürdigkeitsproblem. Denn einerseits entwickelt die IBA vorbildliche Energieprojekte wie zum Beispiel den Umbau des ehemaligen Flakbunkers, der als „Energiebunker“ zur großflächigen Photovoltaik-Anlage umgerüstet wird und eine ganze benachbarte Wohnsiedlung mit Heizwärme versorgen soll. Andererseits beschloss der

Senat fast zeitgleich, im September 2008, nach monatelanger juristischer Auseinandersetzung mit dem Energieunternehmen Vattenfall, dem Bau des umstrittenen neuen Kohlekraftwerks am Standort Moorburg doch zuzustimmen. Diese Entscheidung passt nun gar nicht zu der Forderung, weltweit die Emissionen bis zum Jahr 2050 um mehr als 50 % zu senken, die Hamburgs Bürgermeister Ole von Beust noch Anfang 2007 stellte. Mit dem „Sprung über die Elbe“ könnte er zeigen, wie die Handlungsmaxime „global denken – lokal handeln“ Praxis werden kann. Er könnte damit das Wachstum an ökologischer Vernunft in der Metropolregion Hamburg unter Beweis stellen. Insgesamt ist im Senatskonzept der „Wachsende[n] Stadt“ die Komponente „Global denken“ noch zu schwach ausgebildet. Wie will eine Stadt wachsen, wenn global die Grenzen des Wachstums längst überschritten sind und wenn andere Regionen in Deutschland und Europa unter stetiger Schrumpfung leiden – gegen sie, auf ihre Kosten? Hamburg könnte mit Wilhelmsburg ein Beispiel kreativer Stadtentwicklung für andere Metropolregionen in der Welt werden, zum Beispiel mit neuen energieeffizienten, Ressourcen schonenden Logistik-Konzepten, die den Transportweg Schiene wieder entdecken. Das Bauen selbst könnte neben dem sozioökonomischen Wandel die „Nachhaltigkeit“ zum Thema machen. Beginnend bei Abfall- und Abwasserbeseitigungskonzepten bis zu Projekten des Bildungs- und Gesundheitswesens könnte Wilhelmsburg nach den Vorstellungen Prof. Sieverts Vorreiter für Stadt- und Gesellschaftsentwicklung in der dritten Moderne werden. Dabei betont er, dass starre Gesamtplanungen und Großkonzepte sich überlebt hätten, Stadtplanung müsse zukünftig flexibler auf gesellschaftliche Entwicklungen reagieren, auch flüchtige und vorübergehende Nutzungen für alte Baustrukturen zulassen. Bei diesen Prozessen solle man im Auge behalten, „dass der Stoff unserer Arbeit nicht mehr das offene Land und das vorindustrielle historische Erbe, sondern das Erbe der Moderne selber ist, das es zu reflektieren gilt. Nicht mehr die Expansion auf Kosten der Natur, sondern die Transformation des bestehenden Menschenwerks ist unsere Aufgabe.“ Nach seiner Einschätzung müssen deshalb im Jahr 2013 vor allem zivilgesellschaftliche Organisationen als Träger dieser Entwicklung in den Vordergrund gerückt werden, von denen es in Wilhelmsburg viele engagierte gibt. Denn in der sozialen Tradition der europäischen Städte, die es fortzuschreiben gilt, „war stets die Sorge um das Schwächere – Menschen, Natur, Kultur – ein bestimmender Antrieb“.¹² Schwingt hier die Hoffnung mit, dass in Wilhelmsburg das Bürgerengagement und der zivilgesellschaftliche Elan groß genug sind und sich in diese Zielsetzung einbinden lassen? Die Bürgerinnen und Bürger vor Ort sollten, um dieser Rolle Gewicht zu verleihen, bei der Einbindung in diesen Prozess nicht

auf ihre „kritische Masse“ verzichten. Das sieht auch Manuel Humburg, praktischer Arzt und Sprecher des Vereins „Zukunft Elbinseln“, so. Er sei kein Sozialromantiker, der Aufwertung und Veränderung des Stadtteils nur als Bedrohung betrachte. Er meint, die IBA brauche das Bündnis mit der Bevölkerung. „Ich wünsche mir eine Aufwertung des Stadtteils, die ohne Verdrängung stattfindet. Das kann mit Hilfe der IBA gelingen. [...] Die IBA muss auch zum Konflikt mit den Kräften der Hamburger Politik bereit sein, die bei „wachsender Stadt“ an eine kurzfristige Verwertung zentralstädtischer Flächenreserven statt an Qualität denken.“¹³ Es stellt sich die Frage, ob es bei Pilotprojekten und Einzelmaßnahmen bleiben, oder ob es gelingen wird, ganz Wilhelmsburg zu verwandeln – nicht in ein zweites Ottensen, in dem sich Gutbetuchte die teuren Fabriklofts und charmant modernisierten Altbauten leisten, sondern in eine Wohninsel in der Stadt, die ihre Geschichte nicht verleugnet, ein Gleichgewicht zwischen Hafen, städtischem Getriebe und Naturräumen findet und allen Bewohnern Lebenschancen bietet. Dann wäre auch Uli Hellwegs Vision, „alle werden gewinnen!“¹⁴ erfüllt.

Die Zukunft an der Nordküste Wilhelmsburg könnte man sich dann etwa so vorstellen: kein Freihafenzaun trennt den Wilhelmsburger Flaneur mehr vom Spreehafen mit seinen Duckdalben, an denen skurrile Hausboote und andere Dampfer schaukeln. Im Westen geht zwischen den großen Containerbrücken die Sonne unter, und der Blick schweift nördlich hinüber nach Hamburg mit seiner typischen Kirchturm-Skyline. Von hier aus hat man wirklich den besseren Blick ins Zentrum.

¹ In: Die Insel. Zeitschrift des Vereins für Heimatkunde Wilhelmsburg, Ausgabe 2001.

² Entwurf eines Memorandums, Forum IBA 2013, Dezember 2004, Broschüre der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Hamburg.

³ K. BUNGER, N. BURGER, E. DIEPGEN, G. KRONAWITTER, M. ROMMEL, A. VON SCHOELER, H. VOSCHERAU, H. WAGNER: „Rettet unsere Städte jetzt! Das Manifest der Oberbürgermeister“

⁴ Diese Kriterien sind: Besonderheit (Originalität, Innovation, Qualität), IBA-Spezifität (das Projekt darf ohne IBA-Unterstützung nicht oder nur schwer zu realisieren sein), Multitalentiertheit (Projekt soll mehrere Aspekte der IBA-Leitthemen aufgreifen), Strukturwirksamkeit (nachhaltiger Beitrag zur strukturellen Verbesserung der Wohn-, Arbeits- und Freizeitsituation), Prozessfähigkeit (realisierbar in Etappen, zum Mitmachen animierend), Präsentierbarkeit (Erlebnis-Note), Realisierbarkeit (Fertigstellung bis 2013, rechtlich, technisch, finanziell)

⁵ Entwurf eines Memorandums, Forum IBA 2013, Broschüre der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Hamburg 2004.

⁶ ULI HELLWEG: Entwürfe für die Zukunft der Metropole. In: Metropole: Reflexionen. Entwürfe für die Metropole der Zukunft (= Band 1 der Schriftenreihe der IBA). Berlin 2007, S. 54.

⁷ „Flut der großen Kisten“ von CONSTANZE SANDERS: In: DIE ZEIT Nr. 51 vom 15.12. 2005.

⁸ PROF. DR. DIETER LÄPPLE, emeritierter Leiter des Instituts für Stadt- und Regionalökonomie an der HCU Hamburg, im Interview mit dem Hamburger Abendblatt, September 2007.

⁹ Beitrag PRO. THOMAS SIEVERTS: Entwurf eines Memorandums, Forum IBA 2013, Dezember 2004. Broschüre der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Hamburg.

¹⁰ Hamburgs Süden – Bestandaufnahme und Ausblick. Ergebnisse einer Projektarbeit des Wohnungsunternehmens SAGA-GWG. Zusammengestellt von DR. AXEL SCHNORBUS, hrsg. von der SAGA-GWG. Hamburg 2005.

¹¹ Lesenswert hierzu: Braucht Hamburg die Hafenuerspange? Vortrag vor der Einwohnerversammlung Willhelmsburg, 13.11.2007 von Hans-Jürgen Maass. Broschüre, erschienen im Selbstverlag: bueroelbinsel@yahoo.de

¹² Vgl. Beitrag Prof. Thomas Sieverts: Entwurf eines Memorandums.

¹³ Portrait Manuel Humburg in: Metropole: Reflexionen, S. 137

¹⁴ Schlagzeile des Interviews mit Uli Hellweg, dem Leiter der IBA-GmbH, im Straßenmagazin HINZ und KUNZT, Juli 2007.