

BürgerInnenbrief **Mitte**

11. März 2009



DIE LINKE.

Fraktion in der
Hamburgischen Bürgerschaft

Haushaltsberatungen +++ Autobahn-Wahn +++ In Wilhelmsburg +++ Schlittschuhlaufen +++ Water makes Money

Haushaltsberatungen – eine Sternstunde?



Seit Monaten bestimmt die Auseinandersetzung um den Doppelhaushalt für die Jahre 2009/2010 die öffentliche Debatte. Nach einem dreitägigen Haushaltsmarathon in der Bürgerschaft kann die Verwaltung jetzt den vorläufigen Zustand aufgeben und ordnungsgemäß Geld ausgeben.

Das Budgetrecht ist dem Parlament vorbehalten und stellt dessen ältestes und wichtigstes Vorrecht dar. Dadurch erlangt das Parlament einen maßgeblichen Einfluss auf die staatlichen Aktivitäten. Dies gilt auch für Hamburg. Das Budgetrecht ist stets eine der vornehmsten Aufgaben der Parlamente gewesen.

In der Hamburgischen Verfassung heißt es daher in Artikel 66: »Alle Einnahmen und Ausgaben der Freien und Hansestadt Hamburg müssen für jedes Rechnungsjahr veranschlagt und in den Haushaltsplan eingestellt werden. Der Haushaltsplan wird vom Senat für je ein Rechnungsjahr der Bürgerschaft vorgelegt und durch Beschluß der Bürgerschaft festgestellt.«

Vergleicht man den parlamentarischen Alltag mit diesen hohen Zielsetzungen, kommt man zu einem ganz anderen Schluss: Das zehn Kilo schwere Zahlenwerk mit seinen Ausgaben in Höhe von 21,4 Milliarden Euro ist im Grunde nichts wert. Auch wenn der Haushalt mit der Mehrheit von CDU und Grünen gegen die Stimmen der SPD und der LINKEN durchgestimmt wurde, ist völlig klar: Wegen der Wirtschaftskrise wird es bereits im Sommer einen Nachtragshaushalt geben müssen.

DIE LINKE hat versucht, sowohl in der Gesamtanlage als auch in vielen Einzelanträgen, dem Haushalt ein anderes Gesicht zu verleihen (siehe das Beispiel auf der folgenden Seite). Das Ergebnis ist wenig überraschend: Es hat bei weniger als einem halben Dutzend Anträgen eine Änderung im Etatsatz gegeben. Zu den Eigentümlichkeiten gehört auch: Die SPD fand einen Teil unserer 33 Anträge nicht schlecht, hatte zum Teil dieselben Anliegen und hat doch aus Prinzip alle unsere Vorschläge in die berühmte Tonne befördert.

Antrag vom 16.2.2009 der Abgeordneten Dora Heyenn, Christiane Schneider, Norbert Hackbusch, Dr. Joachim Bischoff, Kersten Artus, Elisabeth Baum, Wolfgang Joithe, Mehmet Yildiz (DIE LINKE)

Haushaltsplan-Entwurf 2009/2010: Einzelplan 03.3, Kapitel 3780, Titel 893.09

I. Die Bürgerschaft stellt fest:

Jahrelange Defizite sowohl bei der Galopprennbahn in Horn als auch der Trabrennbahn in Bahrenfeld in der Größenordnung von zusammen rund einer Million Euro veranlassten den Senat 2006, zunächst ein Gutachten über die Zukunft des hamburgischen Pferdesports, im darauf folgenden Jahr dann eine »Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer kombinierten Pferderennbahn (Traben und Galopp)« in Auftrag zu geben. Die Gesamtkosten alleine für diese Untersuchungen beliefen sich lt. Bürgerschafts-Drucksache 18/6723 auf nahezu 112.000 Euro. Auf der Basis dieser Papiere verfolgt der Senat seit Mitte 2007 das Ziel, die Trabrennbahn in Bahrenfeld aufzugeben und die Anlage in Horn zu einer kombinierten Pferderennbahn – der so genannten Kombibahn – umzubauen. Bis heute ist allerdings kein (Finanzierungs-)Konzept dafür vorgelegt worden; nach unterschiedlichen Angaben in der Presse sollen sich die Kosten für eine Kombibahn auf 25 bis 50 Millionen Euro belaufen.

Ein derartig aufwändiger Um- und Neubau der Horner Galopprennbahn zu einer Kombibahn ist nicht zeitgemäß. Er kann gegenwärtig weder mit exorbitanten ZuschauerInnenzahlen noch mit einer überschüssigen Haushaltslage begründet werden. Im Gegenteil besteht in der Freien und Hansestadt Hamburg ein von allen Seiten festgestellter, flächendeckender Sanierungsstau bezüglich der vorhandenen allgemeinen Sportstätten, ganz abgesehen von den Engpässen beim Personal für ihre Pflege und Organisation. Angesichts des teilweise katastrophalen Zustandes und der Bedeutung funktionsgerechter und einwandfreier Schwimmbäder, Turnhallen und Sportplätze für den von vielen Hunderttausend HamburgerInnen aktiv betriebenen Schul-, Vereins- und Breitensport muss das vorrangige Ziel des Senats lauten, die Mängel schnellstmöglich abzustellen.

Doch nicht nur der mangelhafte Zustand der Sportstätten lässt zu wünschen übrig, auch die zunehmende Ausgrenzung vor allem junger Menschen aus einem für sie zentralen Lebensbereich bedarf der Korrektur. Denn die immer weiter aufgehende soziale Schere hat längst den Vereinssport erreicht: Eine wachsende Anzahl Kinder und Jugendlicher (und auch Erwachsener) kann sich die Mitgliedsbeiträge in einem Sportverein finanziell nicht mehr erlauben, und ihre Übernahme ist bei den verschiedenen Transferleistungen nicht vorgesehen oder einkalkuliert. Solange auf Bundesebene diesbezüglich noch keine neuen gesetzlichen Bestimmungen geschaffen sind, verpflichtet sich die Freie und Hansestadt Hamburg, auf Antrag die Sportvereinsbeiträge zunächst für Kinder und Jugendliche bis zum 18. Lebensjahr aus Familien im Transferleistungsbezug zu übernehmen.

Nichtsdestoweniger bedarf auch der in vielerlei Hinsicht benachteiligte Stadtteil Horn seiner »grünen Lunge«, einer im Interesse der Menschen vor Ort ausgebauten Freizeit- und Erholungsanlage Horner Rennbahn. Der Senat muss daher dafür Sorge tragen, die alljährlich nur an sehr wenigen Tagen durch den Pferde(wett)sport frequentierte Anlage nicht nur offen stehen zu lassen, sondern durch gezielte Maßnahmen zu einer parkähnlichen Anlage weiter zu entwickeln.

II. Die Bürgerschaft beauftragt den Senat,

1. die für die Kombibahn in zwei ersten Teilbeträgen vorgesehene Summe von zusammen 11,5 Millionen Euro im Entwurf für den Doppelhaushalt 2009/2010 zu streichen und damit auf den Bau der Kombibahn zu verzichten;
2. von der betreffenden Summe 5,5 Millionen Euro zusätzlich für die Sanierung besonders maroder Sportstätten in benachteiligten Hamburger Quartieren zu verwenden;
3. von der betreffenden Summe 3,0 Millionen Euro für die Übernahme von Sportvereins-Mitgliedsbeiträgen derjenigen Kinder und Jugendlichen zu verwenden, die bzw. deren Eltern oder Erziehungsberechtigte im Bezug von Transferleistungen stehen;
4. von der betreffenden Summe 3,0 Millionen Euro für den Ausbau der Horner Rennbahn insbesondere als Freizeit- und Erholungsstätte der umliegenden Bevölkerung in den Etat einzusetzen.

Was stört mich vor allem?

- Die Beratung des Doppelhaushaltes basiert auf einem Entwurf aus dem September 2008. Seither haben sich die ökonomischen Rahmenbedingungen gewaltig verändert.
- Bis in die letzten Stunden hinein sind wir mit einer Sturmflut von Hiobsbotschaften konfrontiert – egal ob wir an die Automobilindustrie (Opel), die gescheiterte Fusion der Zulieferer Continental und Schaeffler oder die Schwierigkeiten bei der Ausgliederung von Hapag Lloyd aus dem Tourismuskonzern TUI denken.
- Mehrere große Finanzdienstleister – darunter auch die HSH Nordbank – fordern weitere Milliardenbeträge von staatlicher Seite, um überleben zu können. Gleichzeitig be-

findet sich die reale Wirtschaft rund um den Globus seit Monaten auf steiler Talfahrt. In mehreren großen Ländern – darunter Deutschland und die USA – schrumpft die Wirtschaftsleistung so stark wie in den letzten 80 Jahren nicht mehr.

- Wir werden weltweit einen Rückgang der Wirtschaft sehen. Gerade erst haben die Weltbörsen vor diesem Hintergrund neue Tiefststände gemeldet – mit einem Wertverlust gegenüber den Höchstständen aus dem Herbst 2007 von rund 50%.
- Nicht zuletzt: Selbst der Wirtschaftssenator hält einen Anstieg der Arbeitslosigkeit im Jahresverlauf von 20.000-30.000 für möglich.



Vor diesem Hintergrund beschließt die Regierungskoalition einen überalterten Haushaltsentwurf, der in seiner Struktur nur minimale Veränderungen aufweist.

Die herausragenden Haushaltsanträge der schwarz-grünen Regierungskoalition waren:

1. eine Nachbewilligung für den Bau der Elbphilharmonie von 209 Millionen Euro;
2. eine Schuldenaufnahme von 1,5 Milliarden Euro für eine neu zu gründende Anstalt öffentlichen Rechts. Mit diesen Mitteln soll die angeschlagene HSH Nordbank über Wasser gehalten werden;
3. eine »Hamburger Konjunkturoffensive« von knapp 600 Millionen Euro für die nächsten beiden Krisenjahre, was pro Jahr ein Volumen von 0,3% der Hamburger Wirtschaftsleistung ausmacht. Die Hälfte dieser Mittel stammt zudem vom Bund, was faktisch heißt: Die Hamburger Regierung bereitet sich auf die schwere Wirtschaftskrise überhaupt nicht vor. Stolz verkündet die schwarz-grüne Regierungskoalition: »Die Umsetzung der Maßnahmen der Hamburger Konjunkturoffensive 2009/2010 erfolgt weitgehend haushaltsneutral durch Umschichtungen innerhalb der Einzelpläne und die Erhöhung von Verpflichtungsermächtigungen. Konkrete Mehrausgaben in den Jahren 2009ff. entstehen ausschließlich für die zusätzlichen vier Mitarbeiter beim Kampfmittelräumdienst in Höhe von 477 Tsd. Euro im Jahr 2009 und in Höhe 313 Tsd. Euro in den Jahren 2010ff.«

Diese so genannte Hamburger Konjunkturoffensive bleibt weit hinter den Erfordernissen zurück. Bürgermeister Ole von Beust hat davon gesprochen, dass wir die Krise nicht mehr vermeiden, sondern die Schrumpfung der Wirtschaftsleistung nur »abdämpfen« können. Aber vor wirksamen Maßnahmen schreckt die Regierungskoalition zurück, weil sie keine weitere öffentliche Verschuldung in Kauf nehmen will. Die Schwarz-Grünen orientieren sich am Ziel der langfristigen Sanierung der öffentlichen Finanzen. Sie werden dieses Ziel mit ihrer Halbherzigkeit nie erreichen.

Von dem Wirtschaftspolitiker Lord Keynes könnten sie lernen: »Langfristigkeit ist irreführend im Alltagsgeschäft. Langfristig sind wir alle tot. Ökonomen (und Politiker) machen es sich zu leicht, wenn sie in stürmischen Zeiten nur sagen, dass das Meer wieder ruhig sein wird, wenn der Sturm vorüber ist.« Jetzt baut sich der Sturm auf, jetzt wäre ein umsichtiges Handeln gefordert.

Notwendig ist ein energisches Gegensteuern, weil Nicht-handeln oder zögerliches Handeln letztlich noch eine größere Verschuldung nach sich zieht. Mit ihrem gering dimensionierten Konjunkturprogramm läuft die Koalition Gefahr, in eine ausgedehnte Phase der Stagnation hineinzuschlittern, die nicht nur die Haushaltslage weiter verschlechtern wird,

sondern auch die Phase der Schrumpfung von Produktion, Beschäftigung und Einkommen verlängert.

Wir brauchen kein einfaches Konjunkturprogramm, sondern Maßnahmen gegen die Depression: Der Staat muss selbst als Investor auftreten. Ansonsten drohen die Milliarden in der Liquiditätsfalle oder in der Sparquote zu versickern. Jeder Euro der aufgewandt und investiert wird, muss vielfach wirken. Das ist bei der schwarz-grünen »Konjunkturoffensive« nicht der Fall.

Zusätzliche Investitionen in die öffentliche Infrastruktur mit den Schwerpunkten Bildung, Gesundheit und Verkehr sind richtig. Aber die Regierung müsste mehr tun und der Ko-Finanzierung des Konjunkturpaketes aus Berlin nicht so ein großes Gewicht geben. Hamburg hat das Potenzial für einen eigenständigen Beitrag zur Dämpfung der wirtschaftlichen Schrumpfung.

DIE LINKE setzte sich für das Haushaltsjahr 2009 – gerade unter dem Blickwinkel der Wirtschaftskrise – für ein umfassendes Landesprogramm gegen Armut und soziale Spaltung, die Abschaffung der Ein-Euro-Jobs und die massive Ausweitung von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen in den Bereichen Bildung, Schule, Soziale Dienste und Stadtentwicklung ein.

Es gilt für uns in der Tat: Jeder Euro, der in die Wirtschafts- und Einkommenskreisläufe gepumpt wird, sollte eine möglichst große Wirkung entfalten. Auch bei Investitionen in öffentliche Infrastruktur gibt es diese Multiplikatoreffekte. Aber bei Maßnahmen gegen Armut und soziale Spaltung oder Mitteln für eine aktive Arbeitsmarktpolitik haben wir eben einen weitaus höheren Effekt. Mit einem Maßnahmenpaket – wir nennen es Landesprogramm gegen Armut und Landesprogramm Arbeit – könnten ca. 15.000 neue, versicherungspflichtige Arbeitsplätze geschaffen und weitere 40.000 bestehende stabilisiert werden können.

In der politischen Debatte ging es also darum:

- Welche Ausgaben sind in der aktuellen Krise sozial und ökonomisch geboten?
- Mit welchen Maßnahmen kann in den nächsten Jahren eine Sanierung der öffentlichen Finanzen durchgesetzt werden?

DIE LINKE forderte die Erweiterung des Haushaltes 2009 in Richtung eines bürgerbezogenen Strukturprogramms. Die Bekämpfung der sozialen Spaltung und die Ausweitung von öffentlichen, sozialen und kulturellen Diensten sind nicht nur der wirksamste Beitrag gegen die Wirtschaftskrise, sondern auch der Einstieg in eine andere Politik- und Gesellschaftsentwicklung. Hamburg hat – nicht zuletzt mit Blick auf den großen Bereich öffentlicher Unternehmen – gute Voraussetzungen, aus eigener Kraft einen Beitrag gegen die Wirtschaftskrise zu leisten.

Der Autobahnwahn der grünen Senatorin



Autobahnwahn: die A 1 auf der Höhe von Stillhorn

Mitten während der laufenden Haushaltsdebatten verkündete der Senat fragwürdige und politisch hochbrisante Vorhaben. Da wird mal eben die Überdeckung der A 7 beschlossen und ein Bürgerbegehren zum Erhalt der Kleingärten (aus deren Verkauf der Deckel teilweise finanziert werden soll) eingestampft; da wird die Bewerbung um die Schwimm-Weltmeisterschaft 2013 bekannt gegeben, deren Ausrichtung bis zu 50 Millionen Euro kosten wird, von denen Hamburg die Hälfte zu zahlen hat, und da gibt es überraschend grünes Licht für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und deren massiven Ausbau sowie für eine südliche Hafenspanne durch Wilhelmsburg. Hinauslaufen wird das faktisch auf zwei neue Autobahnen, die den verkehrsgeplagten WilhelmsburgerInnen schwer zu schaffen machen werden.

Dabei wird versucht, den Menschen einzureden, dass alles nur besser werden würde. So antwortet der Senat auf meine Kleine Anfrage zum Thema »Verkehrskollaps auf der Kornweide« (seit zwei Jahren ist die zentrale Verbindung zwischen der A 1 bei Stillhorn und dem Hafen wegen Baufälligkeit der Kornweidenbrücke z.T. nur einspurig zu befahren, so dass täglich viele Fahrzeuge, darunter einige Tausend Lastkraftwagen, quer durchs Viertel fahren): »Der Polizei liegen keine spezifischen Erkenntnisse darüber vor, dass die Sperrung der Kornweidenbrücke in Fahrtrichtung BAB A 1, Anschlussstelle Stillhorn und die Einengung der Fahrbahn in der Gegenrichtung von zwei auf einen Fahrstreifen zu Problemen mit der Verkehrsbelastung im Stadtteil Wilhelmsburg geführt hat. Es gab keine Beschwerden, Maßnahmen wurden nicht ergriffen.« Auf meinen Hinweis, dass in einzelnen Häusern Risse wegen des erhöhten LKW-Aufkommens aufgetreten seien, antwortet der Senat lapidar: »Der zuständigen Behörde liegen keine Informationen bzw. Beschwerden im Sinne der Fragestellung vor.« Manchmal frage ich mich, ob dieser Senat überhaupt was merkt!

Den Gipfel der Ignoranz bzw. der Unverfrorenheit hat inzwischen die Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk, langjährige Frontfrau der GAL, erklommen. Innerhalb einer Woche hebt sie erst ein Altonaer Bürgerbegehren aus, indem sie die Entscheidung in Sachen A 7-Deckel und die damit zusammenhängende Enteignung der Kleingärtner an sich zieht. Nur wenig später verabreicht sie den WilhelmsburgerInnen zwei neue Autobahnen, einmal hoch, einmal quer, obwohl sie noch knapp zwei Wochen vorher auf einer Versammlung im Bürgerhaus vor nahezu 700 WilhelmsburgerInnen versprochen hatte, vor etwaigen Entscheidungen das Gespräch fortzusetzen. Es ist schon lange her, dass die Grünen und speziell Frau Hajduk das Prinzip der BürgerInnenbeteiligung ehern hochgehalten haben.

Wilhelmsburg steht gegenwärtig stark im Licht der Öffentlichkeit:

- Am 4. April demonstrieren die WilhelmsburgerInnen erneut unter den Slogans »Keine neue Autobahn! Nicht im Norden, nicht im Süden, nicht durch unsere Mitte! Planen im Dialog JETZT«. Die Initiative Zukunft Elbinsel ruft auf zur Beteiligung an der Demonstration. Treffpunkt ist um 14 Uhr Kirchdorf-Süd, die Kundgebung findet um 15:30 Uhr vor dem Rathaus Wilhelmsburg statt.
- Am 15. April ab 18 Uhr wird endlich im Bürgerhaus die von der LINKEN zusammen mit der SPD im Stadtentwicklungsausschuss durchgesetzte öffentliche Anhörung des Stadtentwicklungsausschusses zur städtischen Politik in Wilhelmsburg einberufen. Die zuständige Senatorin Anja Hajduk soll anwesend sein.
- Am 8. Mai findet ein zentraler Jahresempfang des Bezirks Hamburg-Mitte statt, den traditionell eine in der Bezirksversammlung vertretene Partei ausrichtet. Dieses Mal ist DIE LINKE dran und ich werde dort über Wilhelmsburg, die Stadtentwicklung und den Verkehr sprechen.

Wilhelmsburg: Zu kurz gesprungen



Wilhelmsburg: hohe Belastungen

Nach Definition der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) in Hamburg beinhaltet der »Sprung über die Elbe« die räumliche Schwerpunktsetzung des Leitbildes »Wachsen mit Weitblick«. Betroffen sind die Stadtteile Wilhelmsburg und Veddel im Bezirk Hamburg-Mitte sowie der angrenzende Bezirk Harburg. Diese Stadtteile sind charakterisiert durch eine besonders hohe Belastung durch Schwerlastverkehr, Lärm, Flächenverbrauch und Luftverschmutzung; ursächlich ist dafür vor allem die sich noch bis vor kurzem ausdehnende Hafenvirtschaft und die damit verbundene anliegende Industrie.

Der Stadtkern Wilhelmsburgs wird von einer Hauptverkehrs- und Zubringerstraße für den Hafen durchschnitten. Direkt am Wilhelmsburger Rathaus donnern täglich über 20.000 Lastkraftwagen vorbei. Und auch durch die Wohngebiete schlängelt sich der Transportverkehr. Zuspitzen könnte sich dieses Phänomen durch die beschlossene Verkleinerung der Hafenzonzone, die bisher zumindest für eine Begrenzung des Verkehrs durch nächtliche Ruhezeiten sorgte.

Nun soll diese über Jahrzehnte vernachlässigte Region Hamburgs im Jahr 2013 Schauplatz und Standort der Internationalen Bauausstellung (IBA) sowie der Internationalen Gartenschau (IGS) werden. Im bisherigen Planungskonzept im Rahmen des »Sprungs über die Elbe« ist eine Lösung der relevanten Probleme vor Ort, insbesondere der für alle Beteiligten hochbelastenden (Güter-)Verkehrssituation, nicht erkennbar. Die Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk will die Bevölkerung mitnehmen, weil Stadtentwicklung ohne breite Beteiligung meist in einem Desaster endet. Allerdings stemmt sich die Bevölkerung in Wilhelmsburg gegen die offiziöse Konzeption. Kernforderungen der Bürgerinitiativen sind:

- Sicherung des bezahlbaren Wohnraums,
- Verkehrsbelastung des Stadtteils und vor allem der Wohnquartiere,
- Erhaltung der Naherholungs-, Natur- und Freiflächen,
- und schließlich ein partizipativer Planungsprozess.

Diesem Senat mangelt es aber vor allem am Willen zur aktiven BürgerInnenbeteiligung: Es ist gerade zwei Wochen her, dass die Senatorin sich in Wilhelmsburg der Diskussion mit rund 700 Bürgerinnen und Bürgern gestellt hatte. Beeindruckt vom Engagement und der Argumentation so vieler Menschen vor Ort sicherte sie die Fortsetzung der Debatte in wenigen Wochen zu. Mit der am 4. März vorgestellten DEGES-Studie wird deutlich, dass es offensichtlich gar nichts mehr zu diskutieren gibt, denn die Planungen für eine zusätzliche Autobahn im Wilhelmsburger Süden werden fix und fertig der Presse präsentiert. Einen Bürgerdialog mit einer grünen Senatorin hatten sich die Initiativen anders vorgestellt.

Der Senat gibt Abermillionen Euro aus und verschwendet viele Jahre und viel Arbeit, um eine Autobahn-Trasse nach der anderen zu planen. Er hat keinen Cent übrig, um in Zusammenarbeit mit den BürgerInnen eine realistische Verkehrsanalyse (Stärken, Schwachstellen) durchzuführen. Er macht keine weitsichtige Verkehrsplanung, sondern kurzsichtige Autobahnausbaupolitik mit langfristig verheerenden Folgen.

Der Blick nach Altona – wo der Senat gerade ein Bürgerbegehren ausgehebelt hat – zeigt die Zukunft: Bei der A 7 wird mit Hunderten Millionen Euro versucht, die Zerschneidung der Stadt durch eine verfehlte Autobahnpolitik der 1970er Jahre halbwegs wieder zu flicken.

Und in Wilhelmsburg wird mit dem Schnellschuss der Quasi-Autobahn längsseits der Eisenbahngleise eine Zer-

schneidung für Jahrzehnte betoniert und vertieft, die dann ein späterer Senat in 30 Jahren mit Hunderten Millionen Euro zu flicken versuchen könnte – wenn Wilhelmsburg dann noch Wohngebiet ist.

Die Enttäuschung über diese Praxis der Stadtentwicklung ist groß:

■ Es gibt vor Ort eine intensive und sachkundige Verkehrsdebatte, die sich seit der noch von einem rot-grünen Senat eingesetzten Zukunftskonferenz 2001/2002 immer wieder mit sehr konkreten Lösungsvorschlägen zu Wort gemeldet hat. Und seit dem Scheitern der Nordtrasse im Januar 2008 bestand die Hoffnung auf einen Neuanfang unter Einschluss der hauptsächlich betroffenen Wilhelmsburger Bevölkerung. Jahrelang hatten die Initiativen eine »Verkehrskonferenz« gefordert. Seit dem Amtsantritt der grünen Senatorin hofften die Initiativen Woche für Woche auf deren Einberufung, zumal schon ein Termin ins Auge gefasst worden war.

■ Auch die Verkehrsüberlegungen der IBA schienen zunächst ein Bollwerk gegen den Planungs-Automatismus der behördlichen Verkehrsbürokratie. Bis in den Oktober 2008 propagierte die IBA einen »Rückbau« der Wilhelmsburger Reichsstraße und eine Ringlösung um die Wohngebiete herum.

■ Was jetzt von Behörden in einem Doppelschlag aus dem Hut gezaubert wird, erscheint auf den ersten Blick teilweise überraschend. Es sind aber nichts anderes als Purzelbäume aus der Planungsabteilung der Autobahn-Fetischisten.

■ Das erste Kunststück soll darin bestehen, die alte, 14 Meter breite Wilhelmsburger Reichsstraße 300 Meter nach Osten zu verlegen, auf 28 Meter zu verbreitern und auch ansonsten auf Autobahnstandard auszubauen und das Ganze den Wilhelmsburgern als harmlose Bundesstraße zu verkaufen. Eine Straße, die eigentlich niemanden stört – fast virtuell.

■ Das zweite Kunststück ist jetzt, diese vierspurige Schnellstraße von einer weiteren Autobahn im Süden queren zu lassen, ohne dass die beiden Trassen miteinander zu tun bekommen. Eine virtuelle Kreuzung gewissermaßen. Auch diese Autobahn in West-Ost-Richtung bleibt quasi unsichtbar und beeinträchtigt die Anwohner in keiner Weise, da sie in Tunnel und Trog verschwindet.

■ Bei einer Gesamtbetrachtung dieses Kunststück-Kunstwerks fällt zunächst ins Auge, dass die verlegte Reichsstraße eigentlich gar nicht mehr benötigt wird. Die Kosten lassen sich sparen: Ersatzlose Streichung!

Es fehlt jegliche Verkehrsanalyse und ein Verkehrskonzept. Die BSU betreibt nur Straßenausbauplanung, nur dafür werden Millionen Euro ausgegeben. Bei einem Gesamtverkehrskonzept könnte auch ein Tunnel bei der Kornweide ein Element sein, aber dann könnte auch die Reichsstraße auf eine erträgliche Stadtstraße für den Wilhelmsburger Ziel- und Quellverkehr zurückgeführt werden. Das funktioniert aber nicht mit dem Schnellschuss Neubau der Schnellstraße.

Verkehrspolitische Eckpunkte

Nach den Broschüren zu »Öffentlich Privaten Partnerschaften« und zu Eckpunkten einer sozialen Wohnungspolitik in Hamburg »Mehr, bessere und preiswerte Wohnungen!« legt die Bürgerschaftsfraktion DIE LINKE nun ein verkehrspolitisches Eckpunktepapier vor. Auf 28 Seiten erläutern Antje Schellner (Referentin der Fraktion für Wohnen und Verkehr), Michael Joho (wissenschaftlicher Mitarbeiter) und ich, wie in Hamburg eine Wende in der Verkehrspolitik eingeleitet werden könnte.

In den Vorbemerkungen haben wir notiert: »Wir hoffen, dass die hier vorgelegten Eckpunkte zu einer Ausweitung der Diskussion führen und freuen uns über entsprechende kritische Hinweise und weiterführende Anregungen. Unser Ziel ist es, auf Grundlage dieser Debatte im Laufe der Legislaturperiode eine überarbeitete und konkretisierte mittelfristige Verkehrskonzeption vorzulegen.« Wir verstehen das Material also nicht nur als Richtschnur für verkehrspolitisches Handeln, sondern als Ausgangspunkt für eine in den nächsten Monaten zu intensivierende Debatte, zu der wir ausdrücklich einladen.

Die Broschüre ist ab der nächsten Woche in allen Treffpunkten der LINKEN sowie den Abgeordnetenbüros in den Bezirken kostenfrei zu erhalten. Natürlich findet sich der Text auch auf der Website der Bürgerschaftsfraktion unter www.linksfraktion-hamburg.de.



Wem gehört die Elbinsel?

Von Manuel Humberg (Initiative Zukunft Elbinsel)*



Studium vor Ort: Manuel Humberg, Joachim Bischoff und Anje Schellner

Eine Insel kommt unter die Räder
 Im Osten rollen die Bagger
 Kohle und Feinstaub von Westen
 Zollzaun ohne Ende im Norden
 Ein Autobahn-Drehkreuz in der Mitte
 Wachsende Containergebirge
 Die Elbvertiefung bedroht unsere Deiche

Wer glaubt, der »Sprung über die Elbe« sei eine Erfindung des amtierenden CDU-Oberbürgermeisters oder das originäre Vorzeigeprojekt eines quirligen Oberbaudirektors, irrt gewaltig. Mit der »Wachsenden Stadt«, dem Expansionsdrang des mächtigen Nachbarn im Norden, sieht sich die vom Hamburger Stadtzentrum südlich gelegene und einst unabhängige Flussinsel Wilhelmsburg konfrontiert, solange man denken kann. Die Frage war und ist: Wem nützt dieses Wachstum und wer bestimmt die Spielregeln?

Bereits 1395 erwarb Hamburg die kleine Insel Moorwerder – der heutige Südosten der Elbinsel – mit der Bunthauspitze als strategischem Brückenkopf und konnte so nach und nach die Verteilung des Elbwassers auf die beiden Elbarme, von dem die Süderelbe damals 75% aufnahm, zu seinen Gunsten beeinflussen. 1870/71 wurde ein Leitdamm gebaut und damit dem preußischen Konkurrenten in Harburg sprichwörtlich das Wasser abgegraben. Am Bunthaus stationierte Kriegsschiffe halfen den Handelsschiffen, den richtigen Weg

zu finden und den hamburgischen Aufschwung zu finanzieren.

Mit der Anlage großer Hafenbecken am Südufer der Elbe setzt Hamburg Ende des 19. Jahrhunderts zum eigentlichen Sprung über die Elbe an. Die ansässige Bevölkerung im Westen und Norden der Insel weicht der Expansion von Industrie und Hafen. Der Zustrom von Arbeitskräften vor allem aus dem Osten des deutschen Reiches und aus Polen lässt arbeitsnahe Wohnviertel am Reiherstieg und im Zentrum an der Bahn entstehen.

Der ökonomischen folgt die politische Einverleibung. Am 1.4.1937 tritt das Groß-Hamburg Gesetz in Kraft. Die Elbinsel wird endgültig zur Rüstungsschmiede und Ölreserve Groß-Deutschlands ausgebaut. Als Ort zum Wohnen wurden die industrienahen und flutgefährdeten Niederungen vor den Toren der Stadt schon vorher disqualifiziert. Das Diktum »der Hamburger wohnt auf der Geest« des Oberbaudirektors Fritz Schumacher prägt bis heute die »mental map« des Hanseaten. Eigentlich nur konsequent, dass der Hamburger Senat nach der todbringenden Flut von 1962 das gesamte westliche Wilhelmsburg als Wohnort räumen und für die Hafenerweiterung platt machen wollte. Bis 1977: Ein kompletter Stadtteil auf dem Abstellgleis. Fünfzehn Jahre Planungsunsicherheit, Investitionsstau und Agonie.

Wer nach dem lange ersehnten Bekenntnis des Senats zu Wilhelmsburg als Wohnort nach 1977 auf Wiedergutma-

* Ich bedanke mich bei Manuel Humberg, Sprecher der Initiative Zukunft Elbinsel, für die Abdruckgenehmigung seines zuerst im Januar 2009 in der Wilhelmsburger Monatszeitung »WIR« erschienenen Beitrags.

chung oder Besserung hoffte, sah sich allerdings erneut enttäuscht – aus seiner »natürlichen Rolle« als Raum für Hamburgs Rest, als Hinterhof, Abfallplatz, Durchgangstrasse und Flächenreserve für den Hafen wollte der Hamburger Senat Wilhelmsburg noch lange nicht entlassen. Das zeigen:

- der Plan einer zusätzlichen Nord-Süd-Eisenbahntrasse durch den Wilhelmsburger Osten als »Güterumgehungsbahn« im Jahre 1974,
- der Nachweis von Dioxin auf Hamburgs Abfallplatz für Industriemüll in Georgswerder mit den Überlegungen, die gesamte Bevölkerung zu evakuieren im Jahre 1984,
- die Ankündigung einer Müllverbrennungsanlage »MVA-Wilhelmsburg« durch den Voscherau-Senat im Jahre 1994
- und schließlich diverse Planungen für neue Autobahnen – meist als »Hafenquerspange« verharmlost um 2003.

Diese stadtentwicklungspolitischen Szenarien bewegen die Bevölkerung zu jeweils beeindruckenden Protesten. Es ist diesem jahrzehntelangen Kampf der Menschen vor Ort und ihrer Verbundenheit mit dieser einzigartigen Insel zu verdanken, dass Wilhelmsburg als Wohnort überhaupt noch existiert. Vor allem den Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburgern selbst und ihrem Glauben an eine lebenswerte Zukunft hat Hamburg seine IBA und seine igs 2013 zu verdanken. Sowie die IBA- und igs-Macher ihre derzeitigen Jobs. Und zahlreiche Planungsbüros ihre derzeitigen Aufträge.

Im historischen Blick erweisen sich Hamburgs »Sprünge über die Elbe« als strategische Hebel im Kontext von Standortkonkurrenz und Weltgeltung – früher mehr regional, heute global. Ist es bei diesem Hintergrund verwunderlich, dass sich das kollektive Bewusstsein der Bewohner hinter den Deichen durch eine gewisse gesunde Skepsis auszeichnet? Jedenfalls wird verständlich, warum Ankündigungen wie die von einem jetzt geplanten »Sprung über die Elbe« nicht automatisch auf Begeisterung stoßen. Schließlich hatten auch frühere Hamburger Bürgermeister von der anderen Seite der Elbe stets Großes mit Wilhelmsburg vor: Von Herbert Weichmanns »Die Zukunft Hamburgs liegt im Süden«, über Dohnanyis »Keine weiteren Belastungen für diesen Stadtteil«, Voscheraus »Das Boot ist voll« bis zu Rundes »Schluss mit dem Gejammer«. Bürgermeister Klose hatte sogar seinen (2.) Wohnsitz an den Stübchenplatz verlegt.

Zeitenwende 2003?

Im Jahre 2001 hatten aktive Bewohnergruppen nach erneut dramatischen Ereignissen (Tod des kleinen Vulkan u.a.) eine »Zukunftskonferenz Wilhelmsburg« durchgesetzt. Die in einem »Weißbuch: Insel im Fluss – Brücken in die Zukunft« zusammengefassten strategischen Überlegungen hatten offenbar neue Impulse für Hamburgs Stadtentwicklung gesetzt. Planer aus aller Welt wurden 2003 im Rahmen des Architektursommers zu einer »Internationalen Entwurfswerkstatt« mit dem Thema »Sprung über die Elbe« eingeladen. Die Freiräume waren erstaunlich. Alles schien möglich. Es gab keine Tabus – oder sie wurden wie die Vorgabe einer »Hafenquerspange« trotzig ignoriert. Große Teile des Hafens wurden neu erfunden. Die Ufer im Westen, Norden und Süden der Insel stan-

den für Freizeit und Naherholung oder zumindest Mischnutzungen zur Verfügung. Die Vision einer »Grünen Wasserstadt im Herzen der Elbmetropole« nahm Gestalt an. Hamburgs Stadtentwicklung war in der Offensive...

... nur einen Sommer lang. Dann schlug die Hafenlobby zurück und reklamierte die Flächen bis St. Nimmerlein für sich – die weltweite Containerblase im Rücken, die Hamburg in den letzten Jahren stets zweistellige Zuwachsraten beim Containerumschlag bescherte. Die Senatsbeschlüsse zum »Sprung über die Elbe« 2004/2005 versuchen dem hier deutlich gewordenen Konflikt zwischen Hafen- und Stadtentwicklung gerecht zu werden – indem sie ihn weitgehend ignorieren. Statt genau dieses Thema ins Zentrum der Aufgabenstellung für die geplante IBA zu setzen, zieht die Stadtentwicklung den Schwanz ein.

In den sieben großen Visualisierungen zum »Sprung über die Elbe« ist von den Visionen und der internationalen Aufbruchstimmung von 2003 kaum noch etwas verblieben. Von der Stadtentwicklung am Reiherstieg bleibt eine »Perlenkette der Logistik«, der Spreehafen wird von einer Autobahn in Hochlage dominiert, im Osten soll ein »Gewerbe im Park« begeistern und auf grünen Wiesen im Osten eine Einzelhaus-siedlung. Als Ersatz für die Kapitulation vor der Hafenlobby beim Zugang zu den Ufern der Insel sollte ein See in die Wilhelmsburger Mitte gebuddelt werden.

Welche Hypothek für die im Jahr 2006 an den Start gehende IBA Hamburg! Für eine Internationale Bauausstellung, die am Beispiel des globalen Dorfes Wilhelmsburg weltweit beachtete Lösungen für die Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert erarbeiten soll. Eine IBA, als Stadtplanung »im Ausnahmezustand«, braucht in erster Linie freie Luft und freie Räume. Sie braucht Ressourcen – keine Restriktionen. In der überwiegend freundlichen Aufnahme, die die sympathische und engagierte IBA-Truppe in Wilhelmsburg selbst erfährt, werden hohe Erwartungen der Bevölkerung deutlich. Weniger freundlich sind die restriktiven Rahmenbedingungen, die die IBA akzeptieren soll: Von den ursprünglich sieben Aktionsräumen aus dem »Rahmenkonzept Sprung über die Elbe« von 2005 werden gleich beim Start der IBA drei Bereiche zur Tabuzone erklärt: der Brückenschlag am kleinen Grasbrook, die »Arbeitswelten am Reiherstieg« und der »Gewerbepark Obergeorgswerder«. Beim Aktionsraum Nummer 4 »Wohnen mit der Landschaft« wird die IBA in eine aussichtslose Kraftprobe mit den Naturschutzverbänden und Anwohnern geschickt.

Und die Art und Weise, wie die Behörden die IBA im Spreehafen über lange Zeit vorführten, ist peinlich und provozierend zugleich. Dass jetzt im Dezember 2008 mit dem Beschluss zur Aufhebung des Freihafens endlich Bewegung in die Sache kommt, hat mehr mit dem Druck von Seiten der Containerwirtschaft als aus Wilhelmsburg oder von Seiten der IBA zu tun. Während auf der Nordseite im Rahmen der Entwicklung der Hafencity und der Speicherstadt die Zollgrenze kurzerhand in die Mitte der Elbe verlegt wurde, ist am Spreehafen weiterhin nicht einmal die Öffnung eines weiteren »Schlupflores« möglich. Dabei wurde eine Öffnung des Zollzaunes be-

reits zur Wahl 2004 als »Sofortmaßnahme« versprochen und IBA-Geschäftsführer Uli Hellweg forderte mehrfach, dieses »deutlichste Symbol der Ausgrenzung eines ganzen Stadtteils« endlich zu beseitigen.

In dem Anblick dieses Eisernen Vorhangs zwischen Stadt und Hafen, zwischen Hamburg und Wilhelmsburg erleben die Menschen weiterhin Tag für Tag, welchen Stellenwert die Arbeit der IBA beim Hamburger Senat tatsächlich genießt. Das Drama um die Öffnung des Zollsauns am Spreehafen droht zum traurigen Symbol der Ausgrenzung der IBA von den gewaltigen Umwälzungen und Begehrlichkeiten zu werden, mit denen die Elbinsel tatsächlich konfrontiert ist.

Während die IBA Lösungen beim städtischen Klimaschutz und beim Hochwasserschutz entwickeln soll, genehmigt der Hamburger Senat mit dem Kohlekraftwerk Moorburg den größten vorstellbaren Klimakiller und betreibt mit der weiteren Elbvertiefung ein gefährliches Spiel mit der Deichsicherheit. Von beiden Maßnahmen ist direkt und vor allem die Elbinsel Wilhelmsburg betroffen.

Während die IBA den Veringkanal gestaltet und das im Osten angrenzende »Weltquartier« modernisiert, wächst an seinem westlichen Ufer Wilhelmsburgs neuestes Containergebirge. Während die IBA die Elbinsel als attraktiven und familienfreundlichen Ort zum Wohnen qualifizieren will, rückt der Hafen immer näher: Logistikhallen wachsen am Reiherstieg und auf 44.000 m² im Grünen Osten, der unweit der Wohngebiete gelegene mittlere Freihafen soll zu einem neuen Containerterminal ausgebaut werden, immer mehr Container brettern durch die Wohnstraßen. »Schöner Wohnen mit Feinstaub und Lärm, am Kohlekraftwerk und neben Containerlagern« – besser kann man Familien, die für ihre Kinder eine gesunde Zukunft wünschen, nicht vergraulen.

Bricht die Politik der IBA das Genick?

Die im November 2008 deutlich werdenden Verkehrspläne des neuen Hamburger Senats dürften endgültig über Erfolg oder Scheitern der IBA Hamburg entscheiden. Zur Sicherung ihres letzten noch verbliebenen größeren Gestaltungsraumes in der Wilhelmsburger Mitte hatten die IBA-Macher in der März 2008-Ausgabe des IBA-Magazins einen überraschenden Plan für den Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße und eine Verkehrsführung im Ring um die örtlichen Wohngebiete

vorgeschlagen. Offenbar unter dem Druck der Verkehrsplaner in der Behörde versucht die IBA jetzt seit November 2008 einer überraschten Öffentlichkeit die Notwendigkeit einer neuen Autobahn an der Eisenbahn – anstelle der offenbar maroden Reichsstraße – zu vermitteln.

Da gleichzeitig die von der inzwischen grün geführten Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) favorisierten Pläne für die so genannte Hafenuerspanne Kontur bekommen, kann sich Wilhelmsburg auf zwei weitere und miteinander verbundene Autobahnen einstellen: eine Autobahn in West-Ost-Richtung im Süden der Elbinsel, die der »Südtrasse« einer »Hafenuerspanne« entspricht und eine Autobahn in Nord-Süd-Richtung durch die Wilhelmsburger Mitte, die im Verlauf der Planungsvariante »Diagonaltrasse Ost« der Hafenuerspanne entspricht. Damit entwickelt sich die Elbinsel zum Autobahn- und Logistik-Drehkreuz des Nordens.

Wenn der derzeitige Zeitplan eingehalten wird, kann die internationale Öffentlichkeit im IBA-Präsentationsjahr 2013 eine Autobahn im Herzen der Stadt als Hamburgs Beitrag zur Baukultur im 21. Jahrhundert bewundern. Spätestens hier wird deutlich: Wenn die IBA mit ihren eigenen Qualitätskriterien von Originalität und Innovation, von Strukturwirksamkeit und Nachhaltigkeit, von Prozessfähigkeit und Präsentierbarkeit noch ernst genommen werden will, muss sie mehr Eigenständigkeit gewinnen und größere Freiräume erkämpfen. Vielleicht muss die IBA sich auch von der Fixierung auf das Jahr 2013 befreien und dem Druck, dann unbedingt etwas Großes und Starkes zu präsentieren.

Entschleunigung täte gut, vielleicht auch Verlängerung. Beispielsweise mit der Aufgabe, in einer »Modellregion Elbinsel – im Spannungsfeld von Hafen und Stadt« innovative Verkehrslösungen zu entwickeln. Gut täte ebenso die Konzentration auf die eigentlichen Stärken einer IBA: Wege ebnen, Tore öffnen, Brücken bauen, Prozesse in Gang setzen. Wie an der Emscher, wo dank des stadtentwicklungspolitischen Ausnahmezustandes einer Internationalen Bauausstellung jetzt deren Früchte reifen, nachdem sie selbst schon weiter gezogen ist. Und eine IBA braucht starke Partner. Vielleicht gelingt ihr doch noch die Orientierung auf den wichtigsten strategischen Partner: die Menschen vor Ort, denen ja eigentlich die Elbinsel gehört.

Die »Globale Finanzkrise« ist umgeschlagen in eine Jahrhundertkrise des Kapitalismus. Schlechte Nachrichten kommen inzwischen nicht mehr nur von den Banken, sondern zunehmend aus der »Realökonomie«. Viele Menschen sind verunsichert über die täglichen Hiobsbotschaften und fragen nach den Ursachen und Folgen – auch für Hamburg. Die gilt es zu verstehen, um Gegenstrategien entwickeln zu können. DIE LINKE in Wilhelmsburg lädt gemeinsam mit mir ein zu einer Veranstaltung

»Das Casino schließen!«

am **Donnerstag, den 19. März 2009, 19:00 Uhr**, im **Bürgerhaus Wilhelmsburg**, Mengestr. 20, 21107 Hamburg
Buslinie 13, Haltestelle Wilhelmsburg Rathaus

Ich werde die aktuelle Entwicklung bewerten und möchte die Thesen aus meinem demnächst erscheinenden neuen Buch »Jahrhundertkrise des Kapitalismus« (144 Seiten; 12,80 Euro) vorstellen. Ich freue mich auf zahlreiche Fragen und spannende Diskussionsbeiträge.

Wer läuft dann noch Schlittschuh?



Eisbahn zum Schlittschuhlaufen: Heike Rookcs und Olaf Rehwinkel

Im BürgerInnenbrief vom 22. Dezember 2008 informierte ich erstmals über die Pläne in den »Großen Wallanlagen«. Die Stadt Hamburg hatte im Juni 2008 einen Investorenwettbewerb ausgeschrieben, um die Eisbahn »aufzumatzen«. Im Oktober 2008 wurde entschieden, den Wettbewerb nochmals zu verlängern und drei Teilnehmer zur Überarbeitung ihrer Entwürfe aufzufordern (was 29.600 Euro brutto zusätzlich kostet). Von den gegenwärtig noch im Rennen befindlichen drei Wettbewerbsteilnehmern waren zum Teil Vorschläge unterbreitet worden, die einer breitensportlichen Nutzung entgegen stehen.

Vor kurzem hatte ich Gelegenheit, mich vor Ort – vermittelt durch Heike Rookcs, die hier selbst viele Jahre Eislauf im Verein betrieben hatte – zu informieren. Olaf Rehwinkel, Geschäftsführer der »Kunsteisbahn GmbH«, konnte von einer besonders guten Saison mit rund 20% mehr BesucherInnen als in den Vorjahren berichten, wozu nicht zuletzt die besonders günstige Familienkarte für 9,00 Euro beigetragen habe, mit der zwei Erwachsene und drei Kinder zusammen zwei Stunden lang Eislaufen können. Der Betrieb der Eisbahn geschieht überwiegend auf privatwirtschaftlicher Basis, von Seiten der Stadt flossen seit 2003 jährlich zwischen 30.000 und 50.000 Euro Energie- sowie 80.000 Euro Betriebskostenzuschüsse (Antwort des Senats auf meine Kleine Anfrage vom 16. Januar 2009 – Bürgerschafts-Drucksache 19/1920).

Der sanierungsbedürftige Zustand der Eisbahn erfordert nach Meinung Olaf Rehwinkels Investitionen in Höhe von rund 150.000 bis 180.000 Euro, eine Summe, die von einem Kleinbetrieb mit gut drei Dutzend Teil- und Vollzeitmitarbei-

terInnen erst einmal aufgebracht sein will. In diesem Zusammenhang fällt besonders unangenehm auf, dass mit der Bäderland GmbH ein quasi-städtisches Unternehmen an der Ausschreibung für eine Neugestaltung teilnimmt, das in erheblichem Maße von öffentlichen Zuwendungen lebt und damit den Wettbewerb verzerrt.

Kommunales Eigentum an wichtigen Einrichtungen der Stadt findet immer meine Unterstützung, aber in diesem Fall geht es um einen bestens funktionierenden und von den BesucherInnen akzeptierten Eisbahnbetrieb (tausende Menschen haben für die Fortführung ihrer Eisbahn unterschrieben!).

Was würde aus ihr, wenn aufgrund der im Senat dominierenden Orientierung auf Leistungssport und Eventkultur ein ganz besonders hipbes Konzept (z.B. das der Bäderland GmbH mit einer »Wellenreit-Gegenstromanlage« und einem 10m-Sprungturm) den Zuschlag bekäme und die Eintrittspreise im übernächsten Jahr doppelt so hoch sein würden? Wer mag und kann angesichts der Preise dann noch Schlittschuh laufen?

Ich plädiere weiterhin für den Erhalt der Eisbahn für SchlittschuhläuferInnen. Eine Sanierung ist erforderlich, aber keineswegs eine grundlegende Ummodelung des Konzepts. Am 27. März wird die Entscheidung der Wettbewerbsjury gefällt. Angesichts der bisher angefallenen Kosten sowie einer »hochkarätigen« Jurybesetzung unter Leitung von Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter bin ich allerdings mehr als skeptisch, ob ein solches bürgernahes Konzept eine Chance hat. Herr Walter plant offenkundig Höheres – ob es den 125.000 EisläuferInnen nutzt, darf in Frage gestellt werden.

Hamburgs Erste



Alles verklebt – jetzt können die Einweihungsleute kommen!

In gemeinsamer Kraftanstrengung wurde am 24. Februar Hamburgs Erste Kommunale Litfaßsäule auf dem Carl-von-Ossietzky-Platz eingeweiht. Den Stadtteilgruppen unter Federführung der Geschichtswerkstatt und des Einwohnerversamtes ist es tatsächlich gelungen, von der »Hamburger Außenwerbung« (HAW) eine noch im Sommer letzten Jahres zum Abriss vorgesehene Litfaßsäule zunächst bis Ende 2009 zu übernehmen. Nun haben die Initiativen und Einrichtungen des Viertels eine ganz neue Möglichkeit, auf ihre Anliegen und Veranstaltungen an zentralem Platze hinzuweisen. Ich freue

mich als Bewohner St. Georgs, aber insbesondere auch für die Stadtteilgruppen, dass sie nun »eine neue Seite der Kommunikation und Vernetzung aufschlagen können«. Rund 70 BewohnerInnen wohnten der Einweihung am 24. Februar bei, nachdem an den zwei Tagen zuvor die Litfaßsäule hergerichtet und mit den Plakaten von gut 20 Einrichtungen bestückt worden war. »Ganz ordentlich«, wie Bezirksamtsleiter Schreiber meinte. Zu guter Letzt verewigten sich die Anwesenden noch mit einer Unterschrift und brachten so zum Ausdruck: Unsere Litfaßsäule hat ihren Dienst aufgenommen!

Water makes Money

Vielen Menschen, die sich gegen die Privatisierung der Daseinsvorsorge dienenden Einrichtungen wehren, dürften sie schon bekannt sein: Leslie Franke und Herdolor Lorenz von »Kern TV«. Von den beiden in St. Georg ansässigen Filmemachern stammen die privatisierungskritischen Streifen »Wasser unterm Hammer« und »Bahn unterm Hammer«. Bereits der zuletzt erwähnte Film konnte – wegen Desinteresses und Vorbehalten öffentlich-rechtlicher Sender – nur fertiggestellt werden, weil das Geld für die Produktion buchstäblich von unten organisiert wurde.

Auch das nächste Projekt soll auf diese Weise zustande kommen. »Water makes Money« soll die fortschreitende Privatisierung der Lebensgrundlage Wasser beleuchten. »Allein der Globalplayer Veolia – 2003 als Nachgeburt des größten finanzpolitischen Crashes in der Geschichte Frankreichs entstanden – ist heute in mindestens 69 Ländern auf allen fünf

Kontinenten präsent«, heißt es im internationalen Aufruf zur Unterstützung des Filmvorhabens. »In Deutschland hat es der Weltkonzern in kürzester Zeit geschafft, mit Beteiligungen in 450 deutschen Kommunen zum größten Versorger im Trink- und Abwasserbereich aufzusteigen.« Doch in Frankreich wächst die Kritik an Veolia und anderen Wasserkonzernen: Mehr als 100 französische Gemeinden, an der Spitze Paris, haben genug von den Globalplayern und nehmen die Dienstleistung wieder in die eigene Hand.

Der knapp anderthalbstündige Film von Leslie Franke und Herdolor Lorenz sowie ihren KollegInnen Christiane Hansen, Jean Luc Touly und Marc Laimé soll dokumentieren, wie es die französischen Kommunen schaffen, die Herrschaft von Veolia & Co zu brechen und das Wasser wieder in die eigene Regie zurückzuholen – Rekommunalisierung praktisch. Weitere Beispiele aus Europa und Amerika ergänzen die franzö-

sischen Erfahrungen: »Water makes money wird Mut machen: Wasser in Bürgerhand ist möglich!«

Für die Herstellung des Filmes wird eine Summe von mindestens 90.000 Euro benötigt. Alle UnterstützerInnen des Projekts, die wenigstens 20 Euro beisteuern, erhalten eine DVD des Films; SpenderInnen, die mit mindestens 100 Euro dabei sind, werden als »Wasserwerker/in im öffentlichen Auftrag«

ausgezeichnet und im Abspann erwähnt; ab 1.000 Euro gilt man als »Wassermeister/in im öffentlichen Auftrag« und wird zur Premiere eingeladen.

Ich unterstütze dieses Filmprojekt, über das es weitere Informationen unter www.watermakesmoney.org gibt. Die Kontonummer des Projektes lautet 1230 131474 bei der HASPA (BLZ 200 505 50; Empfänger: Water makes Money).

Eine linke Geschichte

Theaterstück mit Kabarett

Von Volker Ludwig und Detlef Michel,
inszeniert und aufgeführt von der
Vorstadtbühne St. Georg

Freitag, 27.3.2009, 20 Uhr
Samstag, 28.3.2009, 20 Uhr

Aula des Ganztagsgymnasiums Klosterschule
Westphalensweg 7 ★ Eintritt: 7,-/5,- Euro

Die **VORSTADTBÜHNE** wird bespielt von Jutta Gritti, Daniel Guckelsberger, Harald Heck, Michael Joho, Rita Kreis, Barbara Leuschner, Liane Lieske, Kathrin Schmidt, Frank Walensky-Schewpe und Sylvia Necker am Klavier

Eine Veranstaltung der Geschichtswerkstatt St. Georg e.V. im Rahmen des Jahresprogramms »1968 - kurzer Frühling, lange Wirkung«



1980 vom GRIPS-Theater uraufgeführt, sollte das Stück sowohl Kommentar zum Deutschen Herbst als auch ironisches Selbstporträt einer Generation sein, die 1968 aufgebrochen war, die Welt zu verändern. Nicht nur die Welt, sondern auch das Handlungspersonal hat sich seither gewandelt.

Die Autoren haben das Stück mit jeweils aktualisiertem Schluss bis in die Gegenwart fortgeschrieben. So entstand

aus einer Mischung von szenischem Spiel, Kabarett und fragwürdigen Ansagen eine selbstkritische Spiegelung linker Geschichte.

Am Freitag, den 27. und am Samstag, den 28. März wird das Stück von der Vorstadtbühne St. Georg in der Aula des Ganztagsgymnasiums Klosterschule, Westphalensweg 7, aufgeführt, der Eintritt kostet 7,- Euro (ermäßigt 5,-).

Mit diesem BürgerInnenbrief informiere ich regelmäßig über das Parlamentsgeschehen und die politischen Auseinandersetzungen in Hamburg, im Bezirk Mitte sowie im Wahlkreis. Wenn Sie diesen BürgerInnenbrief **per E-Mail** (und ggf. zusätzlich den monatlichen Infobrief »Mittenmang« des Bezirksverbandes Mitte und den Newsletter des Landesverbandes der LINKEN) beziehen oder wenn Sie diesen BürgerInnenbrief nicht mehr erhalten möchten, schreiben Sie eine kurze Mail an: joachim.bischoff@linksfraktion-hamburg.de. Und: Sprechen Sie mich an – zum Beispiel während meiner **Sprechstunde donnerstags von 16:00 bis 18:00 Uhr im BürgerInnenbüro der LINKEN in der Borgfelder Straße 83** –, wenn Sie meine Arbeit als Abgeordneter in der Hamburgischen Bürgerschaft durch Kritik und nützliche Informationen begleiten wollen.