

## Das Neue Hamburg: IBA und IGS 2013

Weitere Informationen zur IBA Hamburg gibt es auf deren [Homepage](#).

Beim Jovis Verlag erscheint die IBA Schriftenreihe. Zuletzt veröffentlicht: IBA Hamburg (Hrsg.): Metropole: Metrozonen (Schriftenreihe Metropole Bd. 4), Berlin 2010

**Inzwischen hat man sich daran gewöhnt, dass die Zeiten zwischen den Internationalen Bauausstellungen kürzer werden. Das erhöht den Rechtfertigungsdruck. Zumal in Hamburg, von dem man aus der Ferne meint, es habe doch auch ohne IBA Mittel genug, sich seine Wünsche zu erfüllen. Vor Ort sieht das aber doch anders aus.**



Martin Hecht (Hamburg) plant für das Leben unmittelbar am Wasser. (Bild: IBA Hamburg/ Klaus Dieter Weiss)

Hamburg, unser metropolengroßer Stadtstaat im und am Wasser, gilt schon heute vielen als die dynamischste Vorzeigeregion Deutschlands. Dabei ist die vielbeachtete Hafen-City, mit ihrer wunderbaren Lage und ihrer zeitgemäßen, aber eigentlich abwegigen Vorliebe für abwechslungsreiche Kurzstrecken-Architekturen, im Vergleich zu den Entwicklungsmöglichkeiten Hamburgs auf seinen Elbinseln der Größe nach nur eine Randerscheinung. Der Schauplatz der Internationalen Bauausstellung wie der Internationalen Gartenschau Hamburg ("In 80 Gärten um die Welt") umfasst mit den Stadtteilen Wilhelmsburg und Veddel sowie dem Harburger Binnenhafen eine Fläche von insgesamt 52 Quadratkilometern, nur sieben S-Bahn-Minuten von der historischen City entfernt. Der Lebensraum von heute 55.000 Menschen aus hundert Nationen stellt ein Wachstumspotenzial zur Verfügung, über das so zentral weltweit kaum eine intakte Metropole verfügen dürfte – noch dazu mit dem Reiz des in Hamburg niemals sehr fernen Wassers und scheinbar endloser, vierzig Kilometer langer Uferlagen.



Das Modell der IBA mit Blick auf das Zentrum von Wilhelmsburg (am rechten oberen Bildrand). (Bild: IBA Hamburg/ Klaus Dieter Weiss)

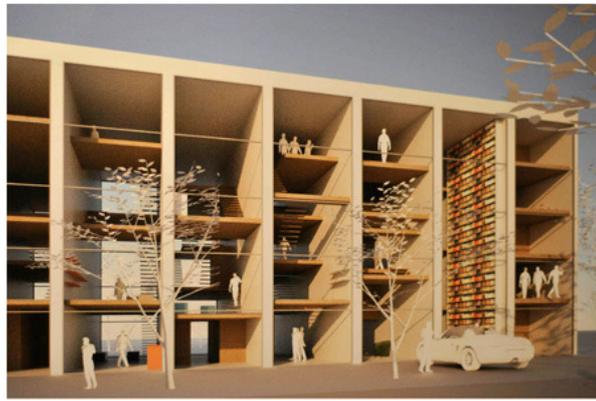
Ohne die notwendige direkte, nur 700 Meter lange Brückenanbindung auf direktem Weg über die Elbe hat sich dieser Reichtum der Stadt selbst in Hamburg noch nicht herumgesprochen. Die Elbinseln kennen auch Hamburger nur vom Durch-, nicht vom Hinfahren. Drei Jahre nach der Flut von 1962, die allein in Wilhelmsburg 200 Menschenleben forderte, hatte der Senat beschlossen, die industrielle und gewerbliche Nutzung des Stadtteils zu favorisieren, und den bislang industriell und (klein-) bürgerlich geprägten Stadtteil damit zum "Problemgebiet" werden lassen – mit einer positiven Nebenwirkung allerdings. Der Stillstand damals bewirkte den Spielraum für

die innere Verdichtung heute, morgen und übermorgen. Wobei das alte Zentrum von Wilhelmsburg als unmittelbares Gegenüber der neuen IBA-City durchaus den bekannten Charme der Großwohnsiedlungen jener Tage offenbart, aber eben nur punktuell. Dieses Manöver hätte viel dramatischer enden können.



Blick vom IBA-Aussichtsturm auf das Zentrum von Wilhelmsburg (Bild: Klaus Dieter Weiss)

Drei Leitthemen stehen für die Stadt der Zukunft im Mittelpunkt: das Zusammenleben in der internationalen Stadtgesellschaft (Kosmopolis), die Gestaltung der inneren Stadtränder (Metrozonen) und nicht zuletzt die ökologischen Herausforderungen des Klimawandels (Stadt im Klimawandel). Den neuen Begriff der Metrozone definiert Uli Hellweg, Geschäftsführer der IBA, so: "Es geht nicht um den zerfließenden Raum der äußeren Peripherie, sondern um die durch Barrieren und Grenzen scharf definierten inneren Stadtränder. Das unterscheidet 'Metrozonen' von 'Zwischenstädten'." (IBA-Schriftenreihe, Band 4, Seite 8). In Wilhelmsburg bestehen die erbarmungslosen Zäsuren, jeweils in Nord-Süd-Richtung, aus der vierspurigen Wilhelmsburger Reichsstraße, einer vielgleisigen Bahntrasse entlang des Zentrums und der Autobahn 1, die Veddel und Wilhelmsburg voneinander trennt. Eine der überraschend weit reichenden Lösungen des IBA-Teams liegt darin, die Wilhelmsburger Reichsstraße in das Gleisfeld zu verlegen, mit großem strategischen Geschick und einigen glücklichen Zufällen, denn finanziell steht die IBA Hamburg GmbH als hundertprozentige Tochtergesellschaft der Hansestadt auf sehr schmalen Füßen: 18 Mitarbeiter und hundert Millionen Euro, mithin ein Bruchteil der Kosten, die jenseits der Elbe nicht für vierzig bauliche, soziale und kulturelle Projekte zur Verfügung stehen, sondern für den Bau einer einzigen Elbphilharmonie. Das dagegen bescheidene IBA-Budget wird aller Voraussicht nach jedoch das fünffache Investitionsvolumen auslösen: für Neubau und Sanierung von 1.300 Wohneinheiten sowie für 112.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche, vorgesehen für Gewerbe, Handel, Dienstleistungen.



Flexibel nutzbare Hausscheiben (Hybrid Houses) von Querkraft Architekten (Wien); Eins Architekten (Hamburg) stapeln Häuser samt Gärten (Smart Material Houses). (Bilder: IBA Hamburg/ Klaus Dieter Weiss)

Das konsequente Konzept besteht, weil es einmal nicht nur um die Architektur der Stadt geht, sondern vor allem um die landschaftlichen, verkehrstechnischen und energetischen Dreh- und Angelpunkte einer ganzen Stadtregion. Auch diese IBA wird bildlastige Ereignis-Architekturen präsentieren. Ohne spektakuläre Bilder, an vorderster Stelle der bunte Neubau der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt von Sauerbruch Hutton, kann heute kein Großereignis auskommen. Und solange Architekten nur auf kleiner Parzelle planen können, ist ihnen daraus nicht einmal ein Vorwurf zu machen.



Das IFUH – Institut für modernen Holzbau – senkt die Baukosten mit Hilfe von Holzkonstruktionen; Ergebnis: Smart Price Houses. (Bild: IBA Hamburg/ Klaus Dieter Weiss)

Auch in diesem Beitrag stehen diese Bilder im Vordergrund, aber diese IBA will und wird viel mehr erreichen. Neben den neuen Bildern der Urbanität – gegliedert in die Kategorien: intelligente Baustoffe der Zukunft (Smart Material Houses), schön und preiswert bauen (Smart Price Houses), Häuser, die sich den Bewohnerwünschen anpassen (Hybrid Houses) und nachhaltiges Bauen mit und auf dem Wasser (Water Houses) – steht die so übergreifende wie kraftschlüssig politische, städtebauliche und ökologische Arbeit an der größten Flussinsel Europas insgesamt. Zum einen nach der Devise: Qualitäten inszenieren, Störungen reduzieren; zum anderen mit dem Ziel, Wilhelmsburg zu hundert Prozent CO<sub>2</sub>-neutral zu versorgen – mit Hilfe von Windkraft in den Gewerbegebieten, mit Hilfe von drei Tiefbohrungen, mit Hilfe des Elbwassers, mit Hilfe von Photovoltaik, mit Hilfe des "regenerativen

Energiebergs" der ehemaligen Deponie Georgswerder, mit Hilfe einer Biogasanlage von Vattenfall, aber ohne Anschluss an das nur vier Kilometer entfernte, neue Kohle-Kraftwerk Moorburg. Die Bilder für diesen Vorstoß wird der "Energiebunker" liefern, ein Flakbunker aus dem Zweiten Weltkrieg, der sich in die europaweit größte Solarenergieanlage mit Wärmespeicher und integriertem Blockheizkraftwerk verwandeln soll. Der Wettlauf um die Gunst des Publikums zwischen dem neuen solaren Zeitalter, reiner Architekturästhetik oder ihren Zwischenformen und Symbiosen ist noch nicht entschieden.

Die Ausstellungen zur Halbzeit im [Kunstverein Hamburg](#), im [IBA-Dock](#) (Am Zollhafen 12) und in der [Wilhelmsburger Mitte](#) (Berta-Kröger-Platz) dokumentieren nicht weniger als die Zukunft der Stadt am Beispiel Hamburg.  
[Klaus Dieter Weiss](#)

[Artikel versenden](#) [drucken](#)