



Experimentelle Wohntürme als Wahrzeichen Wilhelmsburgs: nur eine der vielen Ideen im Masterplan zur Neuen Mitte Wilhelmsburg

## Neuer Masterplan für die „Neue Mitte“

Eines der großen Elbinsel-Probleme steht vor der Lösung: Wenn die Reichsstraße im Zuge einer geänderten Hafenuerspannen-Trasse entfällt, könnten die Quartiere Wilhelmsburgs neu zusammenrücken. Im Rahmen eines Workshops wurde diese Vision in konkrete Entwürfe gefasst - und zugleich der Masterplan für die Neue Mitte Wilhelmsburg weiterentwickelt.

Stadt braucht Zeit, um sich zu verändern, manchmal Jahrzehnte. Oft sieht es so aus, als ginge es nur in Zeitlupe voran, bis sich plötzlich eine entscheidende Rahmenbedingung ändert und die Dinge unvermittelt in Bewegung geraten. So war es auch in der Wilhelmsburger Mitte: Schon vor über zehn Jahren war überlegt worden, wie der Bereich zwischen Bahnhofsviertel und Bürgerhaus besser genutzt werden könnte. Mit der neuerlichen Diskussion um die Hafenuerspanne und der damit verbundenen Option, die Wilhelmsburger Reichsstraße zu verlegen (siehe IBA BLICK 1/2008), kommt nun neuer Schwung in die Entwicklung. Aus dem IBA Projekt der „Neuen Mitte Wilhelmsburg“ kann der wichtigste Baustein für den „Sprung über die Elbe“ werden: ein Stadtentwicklungsgebiet für bis zu mehrere Zehntausend Einwohner, das vom Park der „internationalen Gartenschau 2013“ (igs 2013) bis zum Spreehafen reicht und die Quartiere Wilhelmsburgs endlich zusammenführt. Den ersten Impuls für das Areal hatte die igs mit ihrem Entwurf für ihr Gartenschau Gelände südlich der Neuenfelder Straße gegeben - ein erster Schritt in das Niemandsland zwischen Bahn und Schnellstraße. Die IBA legte kurz nach Beginn der Bauausstellung einen ersten Masterplan-Entwurf für das angrenzende Areal der Neuen Mitte vor, der

eng an den Plan der igs anknüpfte (siehe IBA BLICK 2/2007). Die Barriere der Wilhelmsburger Reichsstraße - das wohl größte Entwicklungshemmnis für diesen Stadtraum - musste da allerdings noch unangetastet bleiben. Dies änderte sich erst, als Anfang dieses Jahres die Diskussion um die Trassenführung der Hafenuerspanne aufkam. Wer Hafenuerspanne sagt, muss jedoch auch über die B4/B75 Wilhelmsburger Reichsstraße reden; denn beides hängt eng miteinander zusammen. Nun werden aber endlich Alternativen geprüft. Werden sie Wirklichkeit, könnte der gesamte Raum zwischen der Bahntrasse und dem Aßmannkanal zum Stadtentwicklungsgebiet werden. Diese veränderte Lage war für die IBA Hamburg und die igs 2013 Anlass, neu über die Mitte Wilhelmsburgs nachzudenken. Sechs Büros wurden eingeladen, im Juni 2008 im Rahmen eines Workshop-Verfahrens ihre Ideen für den neuen Stadtraum vorzustellen. Das Ziel: den bisherigen Masterplan für die Neue Mitte angesichts der neuen Optionen zu überprüfen. Die sechs Arbeiten haben eindrucksvoll gezeigt, welche Spielräume die Verlegung der Reichsstraße für Wilhelmsburg freisetzen würde.

(weiter auf Seite 2)

AUF DEM SPRUNG

## Komplizen

Mit Vögeln ist das so eine Sache. Sind doch eigentlich gute Tiere, beliebt bei jung und alt. Ausgenommen die Tauben. Und mitunter auch die Möwen, die Tauben der Meere. Dass die Tauben als Ratten der Lüfte gelten, ist wohl unstrittig. Womit wir bei den richtig bösen Tieren wären - den Ratten. Eine echte Plage, resistent gegen alles und möglicherweise die nächste Zivilisation auf diesem Planeten. Apropos Plage: Schlimm soll auch der Asiatische Marienkäfer sein. Viel zu viele Punkte hat das gelbliche Viech, frisst unsere schönen Gärten kahl. Und es soll so stinken, dass es keine natürlichen Feinde hat. Da ist etwas im Busche. Man sieht es förmlich vor seinem inneren Auge, wie Taube, Möwe, Ratte und gelber Käfer in irgend einem finsternen Erdloch zusammensitzen und fies lachend ihre trüben Gläser heben, um sich zuzuprosten: Schon wieder ein Stück unserer lieben Erde haben sie für sich gewonnen. Diesmal war es ein Flecken Marsch bei Kirchdorf. Neulich, so berichtete ein gut informierter Vogelfreund, habe man einen Kiebitz in Begleitung einer Ratte und einiger Tauben gesehen. Ein paar gelbe Käfer waren auch dabei. Oh je, der gute Kiebitz. Und wir haben ihn unter Schutz gestellt. Tja, mit Vögeln ist das so eine Sache.

EDITORIAL

## Der „Sprung über die Elbe“ muss in der Stadt landen



Zwei Entwicklungen haben in den vergangenen Wochen zu einer wichtigen Richtungsbestimmung für die IBA und Wilhelmsburg geführt. Die Bebauung der Kirchdorfer Wiesen wurde gestoppt und mitten in Wilhelmsburg tun sich durch den möglichen Wegfall der Wilhelmsburger Reichsstraße völlig neue Möglichkeiten der Stadtentwicklung auf (siehe Titel). Damit erhält der „Sprung über die Elbe“ endlich den richtigen Zielpunkt: Er landet mitten in der Stadt und nicht am Stadtrand. Denn am Stadtrand lag bisher das Gros der Flächen,

die der IBA zur Verwirklichung des „Sprungs über die Elbe“ zur Verfügung standen. Nun rückt der Schwerpunkt der Stadtentwicklung wieder in die Stadt hinein - was ja auch dem Hamburger Leitbild entspricht, eine Stadt in der Stadt zu bauen, also nicht auf die grüne Wiese zu gehen.

Durch die Perspektive eines Wilhelmsburgs ohne Reichsstraße ist enormer Schwung in die IBA-Planungen gekommen. Wie faszinierend diese Vision ist, zeigen die sechs Entwürfe für den erweiterten und überarbeiteten Masterplan zur

Neuen Mitte Wilhelmsburg (siehe S. 2). Diesen Schwung müssen wir unbedingt erhalten - auch weil sich die Option einer „bauenden Bauausstellung“ jetzt in ganz neuer Intensität auftut.

Auf die Rolle, die Kunst und Kultur in der Stadt von morgen spielen, haben wir schon oft hingewiesen. Der IBA Kunst & Kultursommer 2007 wird - neu aufgelegt als „Elbinsel Sommer“ - wieder die spannenden Orte Wilhelmsburgs inszenieren und dabei in diesem Jahr das Miteinander von Kultur und Natur in der Stadt thematisieren. Mit den

parallel startenden, neuen IBA-Projekten „Räume für die Kunst“ und „Kreative Ökonomien“ werden wir zudem die kreativen Szenen der Stadt noch stärker mit Wilhelmsburg in Berührung bringen. Denn auch hier gilt: Wir müssen alles daran setzen, dass die bestehende Stadt auf den Elbinseln ihre Attraktivität entfaltet und der „Sprung über die Elbe“ nicht auf der grünen Wiese endet.

Ihr Uli Hellweg  
Geschäftsführer der  
IBA Hamburg GmbH



## Neuer Masterplan für die „Neue Mitte“

(Fortsetzung von Seite 1)

Zum Sieger im Workshop-Verfahren kürte die Jury unter Beteiligung von Oberbaudirektor Jörn Walter und Mitgliedern des Kuratoriums der IBA einstimmig den Entwurf des luxemburgisch-niederländischen Stadtplaners Jo Coenen und des französisch-deutschen Landschaftsplanerteams agence ter (siehe großer Plan). IBA-Geschäftsführer Uli Hellweg: „Der Entwurf bestätigt die Figur des ersten, bereits vom Coenen erarbeiteten Entwurfs und verbessert sie. Der Baukörper nördlich der Neuenfelder Straße wird jetzt stärker untergliedert und ist damit abwechslungsreicher.“ Südlich der Neuenfelder Straße entsteht neben den großen Hallen der igs 2013 ein wechselvolles Spiel unterschiedlicher, streifenartig angeordneter

Felder, die teils bebaut und teils als grüne Schneisen gestaltet sind. Auf dem Weg durch die Neue Mitte wechseln sich offene Blicke in den Park mit attraktiven Gebäudefassaden ab – ein spannungsreicher Straßenzug entsteht. Das Quartier am igs 2013-Park wird eine „Bauausstellung in der Bauausstellung“: Hier sollen experimentelle Wohngebäude entstehen, wie die von Jo Coenen vorgeschlagenen Wohntürme (siehe Titelbild) oder Energie erzeugende Häuser, die zum virtuellen Kraftwerk zusammengeschlossen werden.

igs 2013-Geschäftsführer Heiner Baumgarten freut sich über die Verzahnung von igs 2013-Park und Neuer Mitte: „Der prämierte Entwurf des Teams Coenen und agence ter passt sich per-

fekt in das Konzept der Gartenschau ein, er führt die igs 2013-Passagen in das neue Quartier fort und schafft mit den experimentellen Wohngebäuden eine zusätzliche Attraktion für die igs 2013-Besucher“. Der neue Masterplan, der auf der Grundlage des prämierten Entwurfs nun ausgearbeitet wird, soll auch Ideen der anderen Entwürfe integrieren. Dabei wird der Bereich bis zum Spreehafen mit einbezogen: Hier schlägt der Siegerentwurf grüne Ost-West-Verbindungen quer zu den bisher trennenden Verkehrsschneisen vor. So sollen zahlreiche neue Wege und Bezüge zwischen den bisher inselartigen Quartieren Wilhelmsburgs geschaffen werden – der Stadtteil wächst zu einem erlebbaren Stadtraum zusammen.



Der zweitplatzierte Entwurf der Kölner Architekten und Planer ASTOC und der Bonner Landschaftsarchitekten RMP ist wie eine Gegenthese zum ersten Platz: Er zeigt klar gegliederte Blöcke sowie eine deutliche Unterscheidung von Straßen und Innenhöfen.

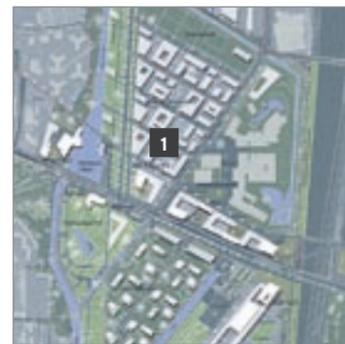


Die Arbeit der Münsteraner Architekten Bolles & Wilson und der Hamburger Landschaftsarchitekten WES & Partner. Die Drittplatzierten gestalten die Neuenfelder Straße als „Shared Space“ (1) – ein neuer Straßentyp aus den Niederlanden, den sich Autos und Fußgänger gleichberechtigt teilen. Der Behördenneubau wird an die Bahntrasse gelegt (2).

Grundlage für den Masterplan: Entwurf des Büros Jo Coenen



Von den Berliner Architekten Sauerbruch Hutton und den Züricher Landschaftsarchitekten Hager stammt dieser Plan. Seine Besonderheit: Die Lösung für die Stadterweiterung zum Spreehafen hin.



Beitrag des Darmstädter Planungsbüros Trojan Trojan Wendt und der Münchner Landschaftsarchitekten lohrer.hochrein: eingebunden in die „Passagen“-Struktur des igs 2013-Parks. Vergleichsweise dichte Bebauung nördlich der Neuenfelder Straße (1); im Süden reicht sie bis weit in den Park hinein.



Die Arbeit der Stuttgarter Architektengruppe Trostdorf zusammen mit Dr.-Ing. Rosenberger und dem ebenfalls aus Stuttgart stammenden Landschaftsarchitekturbüro Luz: lockere Zeilen und Einzelhäuser, zudem zwei massive Baukörper (1) entlang der Neuenfelder Straße.

### ERKLÄR MIR DIE IBA

## Warum dauert es so lange, bis gebaut wird?

Das liegt daran, dass bauliche Maßnahmen zwar ein wichtiger Bestandteil der Internationalen Bauausstellung Hamburg sind, aber eben nicht der einzige. Die Bauvorhaben sind eng mit den sozialen und kulturellen Projekten der IBA verknüpft. Ein gutes Beispiel dafür ist das „Tor zur Welt“ (s. auch Seite 4/5). Durch den Dialog mit Bürgern und Verbänden wurden neue pädagogische Konzepte entwickelt, die städtebaulich aus den voneinander getrennt liegenden Bildungseinrichtungen ein in sich geschlossenes Zentrum für das lebenslange Lernen der Generationen werden ließen. Aber es stimmt: Selbst wenn alle inhaltlichen Anforderungen geklärt sind, dauert es trotzdem noch eine ganze Weile, bis der erste Spatenstich erfolgt. Hat man ein geeignetes Grundstück gefunden, müssen zunächst

die baurechtlichen Grundlagen geklärt werden. Dazu kann es nötig werden, einen Bebauungsplan (B-Plan) aufzustellen. In einem mehrstufigen Verfahren müssen alle betroffenen Bürger und Interessengruppen beteiligt werden. Parallel dazu findet meist ein Wettbewerb oder Workshop für Architekten und Planer statt, um die beste städtebauliche Lösung für das Bauvorhaben zu finden. Wie bei einer Casting-Show präsentieren die Teilnehmer ihre Entwürfe einer mehrköpfigen Jury. Die besten Ideen werden ausgezeichnet und umgesetzt. Bei komplexen Bauvorhaben – wie etwa beim „Tor zur Welt“ – können die Wettbewerbe auch mehrstufig sein. Sobald der Sieger feststeht, müssen Bauanträge gestellt und genehmigt werden. Oft muss auch noch ein Investor gesucht oder die Finan-

zierung gesichert werden – kein einfacher Prozess. Erst danach können die Bauleistungen ausgeschrieben werden, das Bauen selbst geht dann meistens vergleichsweise schnell. Natürlich entstehen bis zur Abschlusspräsentation der IBA im Jahre 2013 nicht nur Neubauten. Besonders die vielen alten Gebäude und Industriehallen auf den Elbinseln bieten eine einmalige Gelegenheit, alte Mauern mit neuem Leben zu füllen – wie etwa die Modernisierung des „Weltquartiers“, eines internationalen Wohnviertels im südlichen Reierstieg (s. auch Seite 4/5). Die insgesamt 820 Wohnungen aus den 1930er Jahren werden vergrößert und energetisch saniert. Baubeginn: noch in diesem Jahr. So schnell geht es dann manchmal auch.

# »Die Metrozonen verdienen Respekt«

Der Städtebau-Experte Prof. Michael Koch über den angemessenen Umgang mit den so genannten inneren Stadträndern auf den Elbinseln.



Bei der IBA Hamburg heißen sie „Metrozonen“: die inneren Stadtränder mit ihren abrupten Brüchen zwischen Stadt, Landschaft, Verkehrsstrassen, Hafen- und Industriearealen. Fast alle IBA-Projekte - auch die in dieser Ausgabe des IBA BLICK vorgestellten Entwürfe für die „Neue Mitte Wilhelmsburg“, das „Weltquartier“ oder das „Tor zur Welt“ - entstehen in solchen räumlichen Situationen und müssen Antworten auf die Konfliktlagen an diesen Orten finden: auf den Lärm, auf die Überwindung von Barrieren, auf die Unübersichtlichkeit der Stadträume. Michael Koch, Professor und Städtebau-Experte an der HafenCity Universität Hamburg (siehe S. 7) hat unter anderem in der Schweiz und als Mitglied des bundesweiten Forschungsprojekts „Zwischenstadt“ viel Erfahrung mit den „inneren Peripherien“ der Städte gewonnen. Im Gespräch erläutert er den Wert dieser Gebiete und benennt Ansätze für eine angemessene Gestaltung der „Metrozonen“.

**Herr Professor Koch, kann man die Verkehrs-Resträume und „inneren Stadtränder“, wie man sie auch in Wilhelmsburg findet, überhaupt zu lebenswerten Orten machen?**

Was heißt lebenswert? Für jeden vermutlich etwas anderes. Mal abgesehen davon, dass das Existenzminimum und die gesellschaftliche Integration gesichert sein sollten. Lebensqualität hat viel mit der Möglichkeit zu tun, sich Räume anzueignen. Insofern sind diese Orte schon lebenswert, weil sie viele Nischen für Aneignung bieten. Vordergründig werden sie von den Fachleuten aber oft als Allerweltsorte mit wenig Besonderheiten wahrgenommen. Gemessen an dem verbreiteten Idealbild der „europäischen Stadt“ sind diese Gebiete unattraktiv, eine Ansammlung alltäglicher Tristesse. Mit einer derartigen, fast herabwürdigenden Einstellung kann man diese Orte aber nicht verstehen und auch nicht produktiv und nachhaltig verändern. Diese inneren Stadtrandlagen beherbergen sehr verschiedene soziale Schichten und sind Heimat ganz unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Bei näherer Betrachtung entpuppt sich das manchmal schwierige Nebeneinander oder gar Aufeinanderprallen ästhetischer, sozialer und kultureller Gegensätze als faszinierender urbaner Reichtum.

**Wenn man an Stadt und Städtebau denkt, hat man meistens klare Baublöcke und Straßenräume vor Augen. Mit solchen Strukturen könnte man die inneren Stadtränder doch reparieren? Oder brauchen diese baulich zersplitterten Orte eine neue Form von Gestaltung?**

Das ist ja fast eine suggestive Frage! Blockrandbebauung und Straßen wie Platzräume als öffentliche Räume gehörten zum Repertoire der Städtebauer des 19. Jahrhunderts. Und dieses Repertoire konnte nur mit den damaligen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Voraussetzungen die Urbanität erzeugen, die wir noch heute in den Quartieren aus dieser Zeit spüren. Diese Urbanität heute mit den gleichen Bauformen erzeugen zu wollen, ist unmöglich. Damit würde das Besondere dieser Gebiete untergepflegt. Diese zersplitterten Orte brauchen bauliche Strukturen, die intelligent und feinfühlig auf die Brüche und Geschichten eingehen und sie ergänzen, weiterbauen, kommentieren, konterkarieren. Eigentlich verdienen die „Metrozonen“ den gleichen Respekt wie die älteren Quartiere.

**Können Sie uns Vorbilder für die gelungene Gestaltung von innerstädtischen Stadträndern nennen?**

Vorbilder zu nennen scheue ich mich. Obwohl als Allerweltsorte wahrgenommen, haben diese Gebiete jedoch

ihre eigene charakteristische Geschichte, die schwerer zu lesen ist, weil sie profaner, jünger und auch im klassischen Sinne nicht so heldenhaft oder schöngeistig ist. Deshalb ist hier immer Maßarbeit gefragt. Allgemeingültige Rezepte gibt es nicht. Die erste Architekturbiennale in Rotterdam vor einigen Jahren hat die Mobilitätsräume entlang der Schnellverkehrsstraßen rund um den Globus thematisiert und sehr anschaulich gemacht. Und in Nordrhein-Westfalen ist man seit Jahren dabei, die Autobahnen, die hier ja teilweise Stadtautobahnen der „Ruhrstadt“ sind, in eine neues Licht zu rücken. Schlagworte wie die „B1 als Champs-Élysées der Ruhrmetropole“ oder die „Stadt der Geschwindigkeit“ zeugen davon. Von gelungener Gestaltung kann man überdies nur dann reden, wenn diese in einen sozialen Prozess eingebettet ist. Die Planungen auf den Elbinseln sind vielleicht noch mehr als andernorts auf einen durchdachten Planungsprozess angewiesen, der in Entwicklungsschritten organisiert ist.

**An den inneren Stadträndern geht es vielfach um Konflikte; besonders um den Lärm, der von den vielen Verkehrsschneisen ausgeht. Welche Lösungen gibt es hier - außer immer höheren Lärmschutzwänden?**

Technisch gesehen kann man an der Lärmquelle ansetzen. Sogenannte „Flüsterbeläge“ reduzieren den Lärm etwas und neuere Automodelle sind ebenfalls leiser. Lärmschutzwände verringern die Ausbreitung. Gleichwohl bleibt der Lärm ein Problem. Neuere Gebäudetechnologien wie Schallschutzfenster und kontrollierte Lüftungen können Arbeitende oder Bewohner aber viel besser schützen. Hinzu kommt, dass Lärmempfindlichkeit immer auch eine psychologische Dimension und damit eine subjektive Seite hat. Damit soll die Belastung nicht schöngeredet werden. Für viele ist Mobilität aber etwas Faszinierendes. Fernweh treibt uns an, aber die Folgen verdrängen wir gerne. Deshalb hat die Lärmbetroffenheit in der Regel zu einer Mentalität „Aus den Augen, aus dem Sinn“ geführt: Schallschutzwände, Tunnels, Überdeckelungen. Es gibt aber Tendenzen, wieder eine stärkere Integration der Verkehrsinfrastrukturen in den städtischen Raum zu suchen. Dabei werden neue Möglichkeiten „kreativen“ Schallschutzes erforscht. Grundrissorganisation, passiver Schallschutz, schall-unempfindliche Nutzungen erlauben es, näher an den Verkehrsstrassen zu bauen. Auch können diese Randlagen bewusst als „Schaufenster“ der durchquerten Quartiere inszeniert werden.

**Die inneren Stadtränder sind oft auch Orte sozialer Ausgrenzung. Kann ein „richtiger“ Städtebau hier abhelfen?**

Wer kann heute schon behaupten, er wisse was „richtiger“ Städtebau ist? Aber abgesehen davon: Städtebau als Organisations- und Strukturierungsversuch von städtischen Nutzungen und Räumen kann alleine keine sozialen Probleme aus der Welt schaffen. Die Politik - auch wir selber - würden uns das wünschen. Dann könnte man mit einem neuen Stadtteil auch neue, gute Menschen und eine gute Gesellschaft schaffen. Soziale Konflikte, wie zum Beispiel die Ausgrenzung, haben soziale, wirtschaftliche, kulturelle, psychologische Ursachen. Ihnen kann man nur mit Maßnahmen auf diesen Ebenen begegnen. Deshalb ist die IBA in Wilhelmsburg ja auch ein soziales Projekt und versucht, verschiedene - auch soziale und kulturelle - Ansätze zur Entwicklung des Stadtteils zu integrieren.

**Muss man in Zeiten des Klimawandels nicht ganz neu über das Gesicht der Stadt nachdenken? Anders gesagt: Werden wir in 50 Jahren noch so bauen wie heute?**

Denkt man 50 Jahre zurück, wer hat sich unsere heutige Gegenwart als mögliche Zukunft vorgestellt? Mit Sicherheit werden wir anders bauen als heute. Weil wir müssen, weil der Klimawandel vermutlich weiter voranschreitet. Dabei müssen wir vielleicht weniger über das Gesicht der Stadt als über ihre Struktur angesichts des Klimaschutzes nachdenken. Auch das tut die IBA Hamburg ja. Es ist auch höchste Zeit, denn das Thema ist ja nicht gerade neu. Ich frage mich, warum wir die Schlussfolgerungen aus den immer steigenden Umweltbelastungen nicht längst gezogen haben, beziehungsweise die längst zugänglichen Erkenntnisse und Techniken, wie man Ressourcen schonen könnte, nicht längst stärker nutzen.

**Wie müsste Wilhelmsburg aussehen, damit Sie dorthin ziehen würden?**

Wilhelmsburg ist so vielgestaltig, dass man das nicht in einem einzigen Bild einfangen kann. Es müsste also nicht anders aussehen, sondern dieser Vielfalt treu bleiben. Außerdem finde ich den Veränderungsprozess viel interessanter als ein fertiges Bild. Aber es müsste von verschiedenen Stellen her viel besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die übrige Stadt angebunden sein.

Das Gespräch führte Julian Petrin.

# Orte für die Vielfalt

Die Ergebnisse der ersten IBA-Wettbewerbe: das „Weltquartier“ und das „Tor zur Welt“

## Zweimal Kosmopolis

Nach nur etwas mehr als einem Jahr vorbereitender Planungen sind zwei Schlüsselprojekte der IBA Hamburg bereit zur Umsetzung: das „Weltquartier“ im südlichen Reiherstiegviertel und das Bildungszentrum „Tor zur Welt“ im Wilhelmsburger Bahnhofsviertel, ein Kernstück der „Bildungsoffensive Elbinseln“. Beide Projekte haben auf jeweils eigene Art Antworten darauf gefunden, wie die unterschiedlichen Bedürfnisse einer immer bunteren Stadtgesellschaft miteinander in Einklang gebracht werden können. Im Weltquartier standen die Wohnwünsche der Bewohner aus über 30 Nationen im Vordergrund: Sie waren die Grundlage für den als ersten Preisträger aus einem Wettbewerbsverfahren hervorgegangenen Entwurf des jungen Lübecker Architekturbüros kfs. Das Konzept schlägt den perfekten Bogen zwischen der Vielfalt der Alltags- und Wohnangebote und der Einheit des architektonischen Bildes – ebenso wie der erste Preisträger im Wettbewerbsverfahren zum „Tor zur Welt“: eine kleine Stadt in der Stadt, die unterschiedliche Bildungsangebote des Stadtteils an einem Ort konzentriert und ausreichend vielfältige Lern-Orte für die unterschiedlichen Zielgruppen des Bildungszentrums anbietet. Verbunden wird das Ensemble durch die starke Klammer eines gemeinsamen Wissensmarktes. Vielfalt in Einheit – ein starkes Leitmotiv auch für die weiteren Projekte der „Kosmopolis Wilhelmsburg“.

## Fenster zur Welt

### Die Pläne für das „Weltquartier“

Die Welt ist in Wilhelmsburg zu Hause: Im Weltquartier im südlichen Reiherstiegviertel leben mehr als 1700 Bewohner aus über 30 Herkunftsländern. Die sanierungsbedürftige Siedlung im Besitz von SAGA GWG besteht aus 820 Wohneinheiten mit vorwiegend zwei bis drei Zimmern. Aufgabe der Planer war es, den Gebäudekomplex mit seinen Klinkerfassaden, Gauben und Ornamenten behutsam zu modernisieren, um die prägnanten Merkmale des Quartiers zu erhalten. Zugleich sollte den veränderten Arbeits- und Freizeitbedürfnissen der internationalen Bewohnerschaft entsprochen werden – auch durch die Neugestaltung öffentlicher Plätze und Bauten. Das bislang unverbundene Nebeneinander der Häuserzeilen, Gewerbehöfe und Freiräume sollte in ein erkennbares Ensemble umgewandelt werden – eine Aufgabe, die der Siegerentwurf im Wettbewerbsverfahren nach Meinung der Jury hervorragend

gelöst hat: Die Charakteristik des Viertels wird gewahrt; mit den prägnanten Gauben und ihren großen Fenstern sowie der neuen Fassade erhält das Weltquartier ein zur Umgebung hin offenes Gesicht. Noch in diesem Jahr soll der Umbau beginnen.

Das Weltquartier - Planer und Macher:

Architekten: Büro kfs, Landschaftsarchitekten: Sven Andresen, Urte Schlie

Interkulturelle Planungswerkstatt: Ulrike Pelz, Sozialplanerin bei Pro Quartier  
Thomas Schulze, Superurban  
Gisela Sinz-König, Stadtplanbar

Projekträger:  
SAGA GWG  
Dittmar Loose (Geschäftsstellenleiter)  
Mario Mack (Leiter Neubau)  
Karin Schrader (Projektleiterin SAGA GWG)

IBA Hamburg GmbH  
Sabine de Buhr (Projektkoordinatorin)



Neue Fassaden für das Weltquartier



### Die Fassaden - Spiegel der Vielfalt

Die prägnanten Klinkerfassaden der Häuser werden behutsam saniert. Alle Wohnungen werden neu strukturiert, erhalten größere Bäder und zum Teil separate WCs. An der Rückseite der Häuser wird eine zweite, wärmende, räumliche Hülle angebracht, die einen neuen, flexibel gestaltbaren Raum für die Bewohner entstehen lässt. Ob als Zimmerweiterung, Abstellraum, Wintergarten oder Babyneest: Das Mosaik, das dadurch an der Rückseite der Häuser sichtbar wird, spiegelt die Persönlichkeit und die Internationalität der Nachbarschaft wieder – und bietet Raum für das nachbarschaftliche Gespräch. Während der Umbaumaßnahmen in der eigenen Wohnung muss niemand das Viertel verlassen. Frei werdende Wohnungen werden als temporärer Aufenthalt genutzt, so dass alle Bewohner in ihrem gewohnten Umfeld bleiben können.



### Flaniermeile um den Weimarer Platz

Der Weimarer Platz wird als Zentrum des Quartiers gestärkt. Die vorhandene Bebauung wird behutsam zurückgenommen und der Außenraum neu gestaltet. Die Zufahrten zum Platz von Norden und von Süden können zu Sackgassen umgestaltet werden; dadurch entsteht auf dem Platz eine Fußgängerzone. Ob für die Mittagspause unter freiem Himmel, ob zum Sehen und Gesehenwerden oder zum Schnack um die Ecke: Der Weimarer Platz wird ein richtiger Stadtteil-Treffpunkt.

### Kopfbauten schließen das Quartier ab

Bisher war das „Weltquartier“ nur als lose Reihe von Wohnzeilen erlebbar – typisch für die offene Zeilenbauweise, die bereits vor dem Zweiten Weltkrieg modern wurde. Der Wettbewerbsentwurf ergänzt diese offene Struktur behutsam, aber prägnant durch gestaffelte Kopfbauten. Dadurch wird aus dem losen Spiel eine klare städtebauliche Figur. Es entsteht ein geschützter Innenhof – ein Treffpunkt für die internationale Bewohnerschaft.



# Die Bildungs-Polis

Das „Tor zur Welt“ - ein öffentlicher Lern-Ort

## Eine Bildungsstadt mit Wissensmarkt

Der Gesamtkomplex des Bildungszentrums ergänzt die Bebauung der Umgebung und führt sie fort. Durch Neu- und Umbauten und die bauliche Zusammenführung bestehender und neuer Bildungseinrichtungen vereint der Entwurf das Gymnasium Kirchdorf/Wilhelmsburg (KIWI), die Elbinselschule an der Buddestraße und die Sprachheilschule Wilhelmsburg sowie ein Multifunktions-, Umwelt- und Förderzentrum zum Stadtteil in der Stadt. Die Sprachheilschule wird in das neu entstehende Förderzentrum integriert, die Grundschule Elbinselschule durch ein Umweltzentrum erweitert. Versinnbildlicht wird der verbindende Polisgedanke durch eine „Agora“: Als bunt asphaltierte Straßenführung schlägt sie die Brücke zwischen dem östlichen und westlichen Ufer der Krieterstraße, schließt das Gymnasium KIWI und das neu entstehende School & Business Center an den gegenüberliegenden Bildungskomplex an.

Sie war schon lange ein „Boulevard der Bildung“: die Krieterstraße zwischen dem idyllischen Mühlenviertel und dem quirligen Bahnhofsquartier mit ihren drei Schulen und den zahlreichen Beratungsangeboten für Erwachsene. Der Wettbewerb sollte die versprengt liegenden Bildungseinrichtungen zusammenführen - in einem zentralen Bildungszentrum neuen Typs mit starker Identität. Vielfalt in der Einheit war gefragt: die Bildungsbedürfnisse der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen Wilhelmsburgs sollten in einem Ensemble mit gemeinsamer baulicher Sprache integriert werden. Dafür musste auch eine Lösung gefunden werden, mit der die Barriere der Krieterstraße überwunden werden kann. Sie trennt das Gymnasium Kirchdorf/Wilhelmsburg (KIWI) bisher von den übrigen Bildungseinrichtungen.

Das Vorbild des in der ersten Wettbewerbs-Stufe von der Jury favorisierten Entwurfs ist die Polis, die griechische Stadt der Antike. Sie war im weitesten Sinne ein Ort der Bildung - für die ganze Gesellschaft, die hier zum öffentlichen Debattieren zusammenkam. Erstmals in der Geschichte des Abendlandes wurde das Zusammenleben einer Gemeinschaft im öffentlichen Raum verhandelt. Eine Tradition, die der Siegerentwurf aufnimmt: Er schafft eine kleine Stadt des Lernens, gruppiert um einen starken öffentlichen Raum. Im Juli wird die zweite Stufe des Wettbewerbs entschieden - dann wird man sehen, mit welcher Architektur sich das städtebauliche Ensemble präsentiert.

Architekten des bisher favorisierten Entwurfs: bof-Architekten, Landschaftsarchitekten: Breimann & Bruun

## Freiräume für den Austausch von Wissen

Durch die Neuordnung der Wissensstandorte auf dem Gelände rund um die Buddestraße entstehen Freiräume und Aufenthaltsinseln, die für Sport-, Freizeit- oder Lernangebote genutzt werden können. Von der Verkehrserziehung über Umwelt-Lehrpfade und Kletterwände bis zu Lernateliers für das gemeinschaftliche Lernen ist alles denkbar. Lernen und Wissensaustausch wird zu einem gemeinschaftlichen, öffentlichen Erlebnis, das Spaß macht und das Selbstbewusstsein stärkt.

## Die Krieterstraße als Straße des Lernens

Die Krieterstraße wird zur system- und jahrgangsübergreifenden Straße des Lernens: Beidseitig flankiert von Lernangeboten für Kinder, Jugendliche und Erwachsene wird sie zur Flaniermeile für das lebenslange Lernen der Generationen. Die Rücksprünge der Gebäude mit ihren offenen Galerien und Vorplätzen bilden Platzräume, die sowohl Schüler wie Bewohner einladen, das „Tor zur Welt“ zu besuchen.

## Ein Innenhof mit Bach und Garteninseln

Der von den beiden parallel verlaufenden Gebäudezeilen umschlossene Hofinnenbereich wird zu einer grünen Oase umgestaltet. Garteninseln, die wie Strandgut an den unterschiedlichsten Stellen auftauchen, nehmen die Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Bewohner auf: Von familiär oder gemeinschaftlich genutzten Pflanzbeeten und Grillplätzen bis hin zu Liegewiesen und Sonnenterrassen ist hier alles denkbar.

## Der Weltgewerbehof

Der im südlichen Teil des Weltquartiers gelegene und zurzeit ausschließlich über die Rotenhäuser Straße erreichbare Gewerbehof wird neu strukturiert: Durch die Anbindung an die Weimarer Straße und eine offene und freundliche Gestaltung der Höfe wird neue Laufkundschaft angelockt. An der Einfahrt wirbt ein markanter Kopfbau für den Besuch des Weltgewerbehofs.



Plan des Bildungszentrums „Tor zur Welt“



## Die IBA in einer Zahl

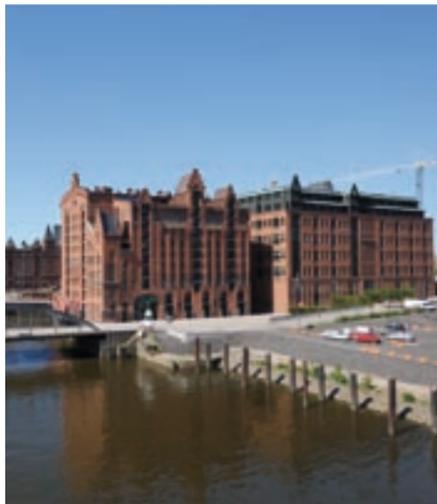
# 4715...

... Wohnhäuser gibt es auf den Elbinseln - von Gründerzeitbauten über Hochhäuser bis zu Einfamilienhäusern und reetgedeckten Bauernkaten. Wilhelmsburg, größter Stadtteil auf den Elbinseln, weist die meisten Wohngebäude auf (4412), gefolgt von der Veddel (218). Nur 85 Wohnhäuser gibt es in den Hafensüdteilen Steinwerder und Kleiner Grasbrook. Insgesamt sind das etwa zwei Prozent der insgesamt rund 234.000 Hamburger Wohngebäude - in denen immerhin 3,2 Prozent der Hamburger Bevölkerung wohnen. Damit drängen sich auf den Elbinseln mehr Menschen pro Wohngebäude als im Hamburger Durchschnitt. Am dichtesten lebt es sich auf der Veddel: Hier wohnen durchschnittlich 23 Menschen in einem Gebäude, in Wilhelmsburg mit seinen ausgeprägten Einfamilienhaus-Siedlungen sind es dagegen nur elf. Und: Der Hamburger Süden ist keine Singlet-hochburg. Während in ganz Hamburg durchschnittlich nur knapp zwei Menschen eine Wohnung teilen, leben sowohl auf der Veddel als auch in Wilhelmsburg durchschnittlich zwei bis drei Menschen in jeder Wohnung.

## Neues aus dem Süden

Der Blick über die Elbe

### HafenCity: Maritime Geschichte wird lebendig



Vom Einbaum bis zum Kreuzfahrtschiff, von den Wikingern bis zu den Tiefseeforschern: Am 25. Juni 2008 wurde das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH) in der HafenCity eröffnet. Auf zehn Ausstellungsdecks präsentiert es Originale aus über 3000 Jahren maritimer Geschichte, die der Hamburger Sammler Prof. Peter Tamm in jahrzehntelanger Arbeit zusammengetragen hat. Schon das Museumsgebäude selbst ist ein Ausstellungsstück: Der 1878/79 für den Umschlag von Schütt- und Stückgütern errichtete Backsteinbau mit seinen burgartigen Giebeln und Zinnen ist der älteste Speicher der HafenCity sowie der Speicherstadt und wurde von dem Hamburger Architekturbüro MRLV aufwendig und behutsam zu einem Museumsbau umgestaltet. Nur 400 Meter weiter östlich, im Sandtorhafen an den Magellan-Terrassen, wird die hanseatische Schifffahrtsgeschichte dann sogar auf dem Wasser erlebbar: im Traditionsschiffhafen, der durch die Stiftung Hamburg Maritim betrieben und am 20. und 21. September 2008 mit einem großen Fest er-

öffnet wird. An der 380 Meter langen, breit geschwungenen Pontonanlage werden über 20 historische Schiffe liegen. Die Besucher flanieren so über eine schwimmende Pontonanlage mitten in der Stadt, umsäumt von historischen Kaimauern, Kranen, den Schiffen und den modernen Gebäuden der HafenCity.

Und auch zwischen den beiden Eröffnungsterminen ist für maritimes Flair in der HafenCity gesorgt: Vom 30. Juli bis 3. August 2008 treffen sich in der HafenCity und im Hamburger Hafen anlässlich der Hamburg Cruise Days die faszinierendsten Traumschiffe der Welt, darunter die Queen Mary 2, die AIDAaura und die MS Deutschland. Grund genug, die Wasserkante Hamburgs fünf Tage lang zum Staunen, Genießen und Feiern zu nutzen.

IBA aktuell

### Kein IBA-Projekt in den Kirchdorfer Wiesen

Über eine Bebauung der Kirchdorfer Wiesen westlich der Autobahn A1 wird seit vielen Jahren diskutiert. Als Ergebnis eines von der IBA 2007 in Auftrag gegebenen Gutachterverfahrens wird das IBA-Projekt „Wohnen im Einklang mit der Natur“ nun nicht mehr weiter verfolgt. Geplant war der Ressourcen schonende Bau von rund 320 Klimahäusern, die maximal ein Drittel der naturlandschaftlich wertvollen Gesamtfläche in Anspruch genommen hätte. Das Bauvorhaben wurde in der Wilhelmsburger Bevölkerung von Beginn an kontrovers diskutiert: Insbesondere Naturschutzverbände fürchteten um den Bestand seltener Wiesenvogelarten, die auf dem Feucht- und Nassgrünland zwischen Kirchdorf Süd und Neuenfelder Straße siedeln. Die Untersuchung hatte auch einen positiven Nebeneffekt: Es wurden wichtige Erkenntnisse für andere Bauprojekte der IBA Hamburg gewonnen - zum Beispiel für die geplanten Klimahäuser am Haulander

Weg, die den Park der internationalen Gartenschau Hamburg 2013 nach Süden hin abschließen.

### Die Welt im Blick: Zukunftsfenster

Seit Juni locken die Schaufenster von acht Ladenlokalen im Reiherstiegviertel mit einem ganz eigenen Blick auf die internationale Stadtgesellschaft und die IBA. Schon von weitem an der charakteristischen, blau-weiß gestreiften IBA-Umrahmung erkennbar, machen die Läden auf die Vielfalt migrantischer Wirtschaftskultur aufmerksam. Wie in einer Straßengalerie flanieren der Fußgänger von Bild zu Bild. Ausgestellt werden künstlerische Arrangements internationaler Dienstleistungen und Produkte, kombiniert mit mehrsprachigen Informationen zur IBA. Inhaber der Läden sind Mitglieder des Wilhelmsburger Wirtschaftsverbandes „Unternehmer ohne Grenzen“. Als Teilnehmer des IBA-Projekts „Zukunftsfenster“ wurden sie von der IBA mit Sachmitteln unterstützt und von professionellen Schaufenster-Dekorateurinnen beraten. Das Projekt „Zukunftsfenster“ ist mehr als bloße Deko: Es zeigt, wie vielfältig die migrantische Wirtschafts- und Unternehmenskultur ist - und macht Lust auf die internationale Stadtgesellschaft.



### Vier autofreie Sonntage im Jahr 2008



Flaniermeile für Fahrradfahrer statt Schnellstraße für PKWs: Der zweite „autofreie Sonntag“ am 20. April 2008 verwandelte die Verkehrsadern der Elbinseln in Fahrradwege und Fußgängerzonen. Tausende Elbinselspazierer machten mit und nutzten das Gratisangebot des HVV, bis Mitternacht kostenlos Bus, Bahn oder Fähre zu fahren. Auch der ADFC mobilisierte am 15. Juni rund 10.000 Radfahrer beim „Mobil ohne Auto“-Tag. Die Aktionstage „Freie Fahrt fürs Klima!“ sind Teil des Hamburger Klimaschutzkonzepts 2007 bis 2012, das die Bevölkerung in und um Hamburg mit ungewöhnlichen Veranstaltungen für einen persönlichen Beitrag zum Umweltschutz gewinnen will. Ziel ist es, bis 2012 die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Hamburg gegenüber 2007 um zwei Millionen Tonnen zu verringern. Weitere autofreie Tage finden am 20. Juli und am 12. Oktober statt. Im Sommer ist eine Fahrradsternfahrt mit zentraler Abschlussveranstaltung im Stadtpark geplant, der Herbsttag wird sich mit dem Thema „Stadt- und Umlandbeziehung verkehrs- und klimafreundlich gestalten“ auseinandersetzen. Weitere Informationen unter: [www.klima.hamburg.de](http://www.klima.hamburg.de).

Entwurf des zukünftigen HCU-Neubaus in der Hafencity



## Denkfabrik

IBA-Partner vorgestellt:  
HafenCity Universität Hamburg (HCU)

Die HCU ist Hamburgs jüngste Universität, gegründet im Januar 2006 und fokussiert auf die Themen Baukunst und Metropolenentwicklung. Im Dezember 2007 präsentierte die HCU ihr Profil der Öffentlichkeit, zum kommenden Wintersemester starten die ersten der neuen fächerübergreifenden Studienangebote. Im Masterprogramm „Städtebau/Urban Design“ werden 25 Studierende aus unterschiedlichsten Disziplinen Transformationsprozesse und neue Wege der Gestaltung von Städten erforschen - auch im Dialog mit der IBA. Das zweite neue Masterprogramm „REAP“ (Resource Efficiency in Architecture and Planning) bildet mit seinem breiten Lehrangebot aus den Bereichen Technologie, Kultur, Gesellschaft, Ökonomie und Gestaltung Experten für nachhaltige Stadtentwicklung in unterschiedlichen kulturellen und geographischen Kontexten aus. Bereits fest etabliert ist die Kooperation mit der IBA in den vier Kernfächern der HCU: Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik und Stadtplanung. IBA und HCU: Labor trifft auf Denkfabrik - Hamburg wird es nützen.

## IBA-Ausstellung: Der Sprung auf einen Blick



Ende April dieses Jahres wurde die beliebte IBA-Werkstattsschau „IBA at WORK“ am Berta-Kröger-Platz neu eröffnet. Einige Exponate waren aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes aktualisiert worden, zudem war die Schau um die Präsentationen des IBA-Partners HafenCity und der internationalen Gartenschau Hamburg 2013 (igs 2013) erweitert worden. Beide Projekte werden nun auf eigenen Stelen dargestellt und sind auch auf dem 27 Quadratmeter großen Elbinsel-Modell zu sehen, das nun den ganzen Zusammenhang des „Sprungs über die Elbe“ vor Augen führt. Die Zusammenschau von HafenCity, igs 2013 und IBA verdeutlicht die enge Zusammenarbeit der Partner und zeigt das Ineinandergreifen von Stadtentwicklung, Städtebau und Landschaftsarchitektur bei langfristigen Planungen. Die Ausstellung im ehemaligen Supermarkt am Berta-Kröger-Platz ist dienstags bis sonntags von 10 bis 19 Uhr geöffnet, der Eintritt ist kostenlos. Seit dem 30.6. ist das Wettbewerbsergebnis zum Haus der Projekte im Rahmen einer Sonderausstellung zu sehen.

## Ein neues Hamburger Kunst-Festival Der Elbinsel Sommer

Hamburg hat ein neues Kunst-Festival: Den Elbinsel Sommer, der den erfolgreichen IBA Kunst- & Kultursommer aus dem Vorjahr in ein jährlich wiederkehrendes, kuratiertes Format mit wechselnden Themen überführt. Spielort der neuen Attraktion in Norddeutschlands Kulturkalender sind die Elbinseln. 2008 lautet das Thema „Kultur | Natur“ - kuratiert von Anke Haarmann und Harald Lemke. Ein offener, hamburgweiter Plakataufruf lud im Juni alle Bürger Hamburgs ein, Motive zum Thema „Welche Natur?“ oder „Wie sieht die Stadt im Klimawandel aus?“ einzureichen. Alle Motive werden auf der Strecke zwischen Wilhelmsburg und St. Pauli Elbtunnel aufgestellt. Daneben laden ein „Archiv der Künste“, „Ausflüge des Denkens“ und sechs Projekte von eingeladenen Künstlern zur Auseinandersetzung mit dem Thema des Festivals ein.

Der Elbinsel Sommer ist ein zentrales Projekt der IBA-Kunst- und Kulturaktivitäten, mit denen die Internationale Bauausstellung die Strategie einer kreativen Stadtteilentwicklung verfolgt. IBA-Geschäftsführer Uli Hellweg und Kultursenatorin Prof. Karin v. Welck stellten das Programm des Elbinsel Sommers am 16. Juni in einer gemeinsamen Pressekonferenz auf den Elbinseln vor. Die Strategie der kreativen Quartiersentwicklung war auch Thema des IBA-Labors „Kreative Ökonomien“ am 16. und 17. Juni auf Kampnagel: Expertinnen und Experten aus Kunst und Wirtschaft bzw. Wissenschaft diskutierten, wie eine elbinseltypische kreative Quartiersentwicklung gestaltet werden kann. Die Ergebnisse der Tagung werden in Kürze unter [www.iba-hamburg.de](http://www.iba-hamburg.de) veröffentlicht.

## Party, Musik und Kunst

Eingerahmt wird der Elbinsel Sommer '08 von bewährten Formaten des Vorjahrs - gefördert durch die IBA.

- 15. bis 17. August: Dockville Festival - viel Musik vor der imposanten Hafenkulisse am Reiherstiegknie, erstmals mit dem Kinderprogramm „Lüttville“ (mehr Information unter [www.dockville.de](http://www.dockville.de)).
- 18. September bis 5. Oktober: Flusslicht - die Ufer des Reiherstiegs mit ihren Hafen- und Industrieanlagen werden im Rahmen von „Flusslicht“ illuminiert und künstlerisch inszeniert (mehr Information unter [www.flusslicht.de](http://www.flusslicht.de)).

## Impressum

### Herausgeber

IBA Hamburg GmbH  
Am Veringhof 9  
21107 Hamburg  
[www.iba-hamburg.de](http://www.iba-hamburg.de)

Tel.: +49 (0)40 226 227-33  
Fax: +49 (0)40 226 227-35  
E-Mail: [ibablick@iba-hamburg.de](mailto:ibablick@iba-hamburg.de)

### V.i.S.d.P.

Iris Groscurth

### Konzept, Layout und Realisierung

[urbanista.bettercities](http://urbanista.bettercities) | [www.urbanista.de](http://www.urbanista.de)

### Redaktion

Julian Petrin (leitend)  
Petra Bäurle  
Oliver Driesen  
Stefan Nowicki

### Art Direction

Julian Petrin (urbanista)

### Grafik und Produktion

Markus Ewald (urbanista), Suitbert Schmitt (urbanista)

### Schlussredaktion

IBA Hamburg GmbH

### Logo und Corporate Design

[feldmann+schultchen design studios](mailto:feldmann+schultchen@designstudios.de) | [www.fsdesign.de](http://www.fsdesign.de)

### Druck

Druckerei Weidmann Hamburg | [www.druckerei-weidmann.de](http://www.druckerei-weidmann.de)

### Bildrechte

Aufwind Luftbilder (S. 6 oben)  
bof Architekten, Breimann & Bruun (S. 5 oben)  
Büro Claussen-Seggelke (S. 4 unten)  
Büro Jo Coenen & Co. (S. 1 oben, S. 2/1)  
HafenCity Hamburg GmbH (S. 6)  
HafenCity Universität Hamburg (S. 7 oben)  
IBA Hamburg GmbH/Johannes Arlt (S. 1 unten, S. 3/5, S. 6 rechts)  
IBA Hamburg GmbH/Bert Brüggemann (S. 5, S. 4 oben)  
IBA Hamburg GmbH/Oliver Heissner (S. 3/2 und 4)  
IBA Hamburg GmbH/Martin Kunze (S. 8)  
IBA Hamburg GmbH/Michael Rauhe (S. 6 Mitte)  
IBA Hamburg GmbH/H. Haas (S. 7 unten)  
kfs Architekten (S. 4 Mitte)  
OMA/HafenCity Hamburg GmbH (Illustration S. 6 Mitte links)  
W. Phillip, M. Postrach, S. Reznik, L. Tran (S. 2 oben rechts)  
urbanista (S. 4 und 5 Montage)

Erscheinungsweise: vierteljährlich, Auflage: 20 000

Vervielfältigung nur nach Rücksprache mit der IBA BLICK Redaktion.

Die in dieser Publikation enthaltenen Informationen sind für die Allgemeinheit bestimmt; sie erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Richtigkeit. Sie dürfen nicht zur Beurteilung von Risiken von Anlage- oder sonstigen geschäftlichen Entscheidungen in Zusammenhang mit der IBA Hamburg oder Teilen davon verwendet werden.

## Eine echte Filmkulisse

Der „Veddel Beach“ zwischen Eisenbahn- und Autobahnbrücke, vorgestellt von Annemarie Voigt und Navina Fuddou Agro (beide 14), Gesamtschule Wilhelmsburg

**Annemarie Voigt:** An diesem Ort hier haben wir die letzte Szene unseres Films „Outsider“ gedreht. Es begann damit, dass der Schauspieler und Regisseur Oliver Herrmann an unsere Schule kam und fragte, wer gerne in einem Spielfilm mitmachen würde. Ab den Herbstferien haben wir dann losgelegt. Die ganze Geschichte haben wir uns selbst ausgedacht. Oli hat unsere Szenen dann zu einem Drehbuch zusammengefasst. Von ihm ist auch der Titel.

**Navina Fuddou Agro:** Diese Stelle hier hat Oliver gefunden, als er schöne Orte am Wasser für den Film suchte und beim Haus der Jugend Veddel anfragte. Die Schluss-Szene geht so, dass Joanna, die ich spiele, in ein Boot

steigt, um nach Amerika aufzubrechen. Dort will sie ihren vermissten Vater suchen. Joanna wird nämlich die ganze Zeit von den anderen aus ihrer Familie und in der Schule gemobbt. Die Mutter ist überlastet, die Schwester eine Nervensäge.

**Annemarie:** Ich spiele Bella, Joannas schlimmste Feindin. Dabei sind wir im richtigen Leben die besten Freundinnen. Am Anfang war es deshalb schwer, so gemein zu Navina zu sein, aber dann ging es eigentlich. Warum ich im Film ihre Feindin bin? Sie ist aus ärmlichen Verhältnissen, trägt komische Klamotten, und als sie doch mal einen Freund findet, spannt Bella ihr den gleich wieder aus.

Zu Beginn des Films spielt Joanna noch in einer Band mit, wird aber von Bella verdrängt. Dabei spielt Joanna viel besser E-Gitarre, aber Bella ist die Coolere, und so ekelt sie Joanna raus.

**Navina:** Der Film lief schon als Vorpremiere an unserer Schule, zweimal in der Honigfabrik und zweimal als Schulvorstellung im Lichtmeß-Kino. Bei der Vorpremiere waren auch viele Lehrer dabei. Wir haben von allen viel Lob bekommen und der Film läuft jetzt auch bei einem Wettbewerb in Berlin.

**Annemarie:** Ich habe jetzt die Idee, ein Praktikum als Regisseurin zu machen. Oli hilft mir da ein bisschen.

