Kailinie und Hafencity

Was Lübeck vom großen Nachbarn lernen könnte

Sprung über die Elbe versus Bettvorleger

Fast 20 Jahre ist es her, als die Lübecker Bürgerschaft am 24. Juni 1993 den Beschluss fasste, die Nördliche Wallhalbinsel der Hafennutzung zu entziehen und hier ein neues Stadtquartier mit Wohnungen, Dienstleistungs- und Gewerbeeinrichtungen zu schaffen. Aus Sicht der Bauverwaltung — wie wir von unserem früheren Bausenator Dr.-Ing. Zahn heute wissen — war dieser Schritt nur einer von vielen, die im Anschluss folgen sollten: Ähnlich der Hamburger HafenCity, die als Vorbereitung für den so genannten „Sprung über die Elbe“ auf die Elbinseln und weiter bis nach Wilhelmsburg dienen wird, wollte man das eigentliche Stadterweiterungsgebiet als eine Art „Lübecker Neustadt“ jenseits der Roddenkoppel entwickeln. Auch was in Hamburg mit der HafenCity auf einer Fläche von 155 Hektar beginnt, ist gerade mal eines von rund 30 Leuchtturmprojekten, mit denen die Verlagerung der Entwicklungsrichtung Hamburgs von den Rändern zurück in die Stadtmitte erreicht werden soll.

Das Luxusquartier am Kaiserkai in Hamburg im Ausschnitt von Norden aus gesehen. Noch ist der Blick nach Süden nicht bereichernd: Wasserflächen, die von ausgemusterten Kaiflächen aus Beton und Spundwänden eingefasst werden, sind kein Hingucker. Wohnungspreise rangieren derzeit dennoch zwischen 6.800 und 11.000 Euro je qm und sind eher Ausdruck einer Erwartungshaltung an die Zukunft: unter sich sein zu können und am Fuße des wohl teuersten Opernhauses Deutschlands zu residieren. (Foto: hafencitynews.de)

Das Ansinnen ist vom Grunde her ähnlich: Die zahlungskräftigen Bewohner des Hamburger Speckgürtels wie in Lübeck die Stadtflüchtlinge in Bad Schwartau, Stockelsdorf und Groß Grönau sollen auf das jeweilige Stadtgebiet zurück geholt werden. Während Hamburg aber nach wie vor viel weiter denkt, indem es den gesamten Flussraum der Elbe in den Fokus der Stadtplanung rückt, ist das einst vergleichbare Lübecker Ansinnen zu einem kurzfristig orientierten Tafelsilberverkauf verkommen. Der nun geplante Umgang mit der 7,2 Hektar kleinen Nördlichen Wallhalbinsel, die Entwicklung zu einem Luxuswohngebiet am Wasser, ist schließlich alles andere als die Vorbereitung eines „Sprungs über die Trave“. Die Vision für ein Stadtentwicklungsprojekt, welches nach Norden den Travelauf bis zur Teerhofinsel und nach Westen sämtliche Industrie- und Gewerbeareale bis hin zur Lohmühle umfasste, würde schließlich im Bereich der Wallhalbinsel Nutzungsformen vorsehen, welche die Altstadt und die „Neustadt“ verbinden, anstatt diese zu trennen. Mit dem heutigen Projekt KaiLine wird genau letzteres geschehen.

Während man in Hamburg das politisch erklärte Ziel der wachsenden Stadt dadurch vorbereitete, den Containerhafen nach Westen zu verlagern und die ehemaligen Freihafengebiete für eine gemischte Nutzung zu öffnen, wurden in Lübeck vergleichbare Gelegenheiten vertan: Mehrfach war der Erwerb von Industrie- und Gewerbeflächen auf der Roddenkoppel durch die Stadt in greifbarer Nähe. Die Zugriffsmöglichkeiten bei Insolvenzen und Zwangsversteigerungen blieben ungenutzt. Anstatt die von der Stadtplanung einst erwünschte Verlagerung von Industriebetrieben weg von der Altstadt aktiv zu begleiten und später von der Umwidmung von Flächen als Stadt zu profitieren, trat man in Lübeck nur auf der Stelle. Während man in Hamburg bereits jahrelang aktiv ehemalige Brachflächen an der Öffentlichkeit vorbei sukzessive aufgekauft hatte und damit Spekulantentum und Trittbrettfahrer von vornherein ausbooten konnte, wurde in Lübeck auch ein gesetzlich verankertes städtisches Vorkaufsrecht nicht genutzt. Anstatt auf der Roddenkoppel schrittweise die Voraussetzungen auch für eine geänderte Flächennutzung auf der Wallhalbinsel zu schaffen, wird hier nun erneut Lärm entwickelndes und damit eine Wohnnutzung ringsherum störendes Gewerbe angesiedelt. Anstatt davon überrascht zu werden, dass auch die Bahn eines Tages die Abstell- und Rangiergleise aufgeben wird, sollte Lübeck schon jetzt sein Interesse anmelden. Auch der Großbrand in den Hallen der einstigen Viehquarantänestation zwischen ehemaligem Schlachthof und Wallhafen bietet Chancen für eine Neuentwicklung, die Lübeck aktiv anstoßen könnte.

Die nach Art und Größe vergleichbare Nördliche Wallhalbinsel von Südosten aus gesehen. Die von zwei Seiten für Dampfschiffe anfahrbare Landzunge mit innerer Erschließungsachse zwischen den Kaispeichern war Ende des 19. Jhs. der modernste Seehafen der Welt — als Ensemble auch ein technisches Denkmal. Vorne der Kaufmannsspeicher (Mediadocks) und Schuppen F mit den letzten Kranfahrten, einem Halbportalkran am Kaufmannspeicher, zwei Portalkranen und dem Bockdrehkran im Norden; hinten Schuppen A, B, C, und D.

Es ließe sich viel tun, bevor der Tiger zum Sprung ansetzen sollte. Mit dem Projekt KaiLine werden ihm aber Fesseln angelegt: Zukünftige, viel wichtigere Entwicklungsmöglichkeiten Lübecks werden für immer blockiert, die Überlebensfähigkeit der Altstadtinsel als Wohn- und Geschäftsstandort vor dem Hintergrund sich immer weiter erhöhenden Anforderungen von Menschen und Betrieben wird erheblich geschwächt und das Potenzial der geschlossen erhaltenen frühindustriellen Hafenbauten wird für immer aufgegeben. Wer so zum Sprung ansetzt, wird nicht mehr erreichen als zur luxuriösen Abstellfläche für Filzpantoffeln zu werden.

Sozialdemographie im Latte-Macchiato-Ghetto

Was die HafenCity in Hamburg eigentlich nicht werden soll — ein Wohnprojekt ausschließlich für Gutverdiener und wohlhabende Ruheständler — kann nun angesichts eines inzwischen hinreichend groß gewordenen Zahlenwerks für den ersten Bauabschnitt auch als Studienobjekt für Lübeck gelten. Zu beachten ist, dass die derzeit erreichte Ansiedlung von nicht störendem Gewerbe und die Errichtung von Luxuswohnungen in Wasserlage nur einen winzigen Teil des Hamburger Gesamtkonzepts

betreffen. Was in Hamburg also nicht allein gewollt, aber durch potente Pionier-Investoren vorerst entstanden ist, wird in Lübeck dagegen willentlich verfolgt: ein kinderloses Wohlstandsghetto, das mit Lübecks historischer Altstadtinsel ausschließlich durch die in den Hochglanzbroschüren der KWL gepriesenen „Blickbeziehungen“ verbunden sein wird.

Was nach dem Willen der regierenden Bürgerschaftsmehrheit aus Sozialdemokraten, Bündnisgrünen und Linken entgegen sonst kolportierter politischer Grundüberzeugengen mit der Privatisierung derzeit öffentlicher Flächen bewusst herbeigeführt werden soll, ist im Hamburger Quartier am Sandtorkai und Dalmannkai erlebbar. Nach der Fertigstellung dieses ersten Quartiers in 2009 liegen mit den Statistiken der Hamburger Stadtteilprofile inzwischen Zahlen vor, die für die Schaffung eines innenstadtnahen Luxuswohngebiets mit rund 1.000 Einwohnern beispielhaft sind. Vorausgeschickt sei aber, dass es sicherlich problematisch ist, absolute Zahlen aus Hamburg eins zu eins auf Lübeck zu übertragen. Viel bedeutender und durchaus repräsentativ sind aber relative Werte, welche auch das angestrebte Neubaugebiet KaiLine besonders in sozialdemographischer Hinsicht charakterisieren werden. Das sieht in Hamburg zum Ende des Jahres 2009 wie folgt aus:

— Die 930 neuen Einwohner der HafenCity belegten rund 84 qm Wohnfläche pro Person. Im Bezirk Hamburg Mitte waren dies dagegen mit 31 qm weniger als die Hälfte. In der Hafencity gab es eine durchschnittliche Wohnungsgröße von 106 qm, im Schnitt also nur 1,3 Bewohner je Wohnung. Im Bezirk Hamburg Mitte waren es dagegen 64 qm und über zwei Personen.

— In der HafenCity lebten Ende 2009 mit 8 % der Bewohner nur halb so viele Kinder und Jugendliche wie im Bezirk Mitte, etwa ein Viertel besaß einen Migrationshintergrund — im Bezirk Mitte dagegen über 40 %. In der HafenCity es gab nach dem SGB II (Hartz IV) nicht einen einzigen Arbeitslosen, während im Bezirk Mitte rund 4 % im Sinne dieses Gesetzes arbeitslos und bedürftig waren.

— Entsprechend dieser Unterschiede erscheint die HafenCity auch für Menschen attraktiv, die sich ungeachtet gültiger Rechtsnormen von dem Ort einen Mehrwert versprechen: Während 2009 in ganz Hamburg ‚nur’ rund 140 Straftaten je 1.000 Einwohner erfasst wurden, waren es in der HafenCity über 500. Dass bei den Bewohnern der HafenCity vermehrt Steuerhinterziehungsdelikte anzutreffen waren, dürfte diesen erheblichen Unterschied nicht allein erklären können, denn in 80 % der Fälle waren es Diebstahlsdelikte.

— Zur Vermögens- und Einkunftsstärke, zum Bildungsniveau und zur beruflichen Orientierung der Bewohner in der HafenCity machen die Statistiken keine Angaben. Das Angebot an Eigentums- und Mietwohnungen im Umfeld des Kaiserkais spricht aber für sich: Aktuelle Offerten weisen Flächen zwischen 120 und 200 qm zu Kaufpreisen zwischen 6.800 und 11.000 Euro je qm aus. Wohnraum zur Miete ist zwischen 18 und 26 Euro je qm zu haben, im Schnitt je Einheit 150 qm groß.

Das Neubaugebiet in Lübeck beschränkt sich im Gegensatz zur Hamburger HafenCity auf eine dem Kaiserkai vergleichbare, beidseitig von Hafenbecken umgebene Landzunge. Während in Hamburg eine soziale Durchmischung des neuen Wohngebiets allein dadurch halbwegs wirtschaftlich möglich ist, dass viele der zur HafenCity gehörigen Flächen gar keine direkten Wasserlagen sind und in wesentlich umfangreicherer Größenordnung bebaut werden können, ist Lübeck auf die schwierige und zugleich als Luxuslage qualifizierte Nördliche Wallhalbinsel beschränkt.

Die in Hamburg angestrebte vielschichtige Sozialstruktur der neu angesiedelten Bevölkerung kann dort in Anbetracht verfügbarer Flächen in unterschiedlichen Lagekategorien über ein gezieltes Ausschreibungs- und Vergabeverfahren erreicht werden: Die Grundstücke für den Wohnungsbau werden hier anders als in Lübeck nicht ausschließlich meistbietend verkauft, sondern zu vorab fixierten Festpreisen demjenigen anhandgegeben, der im Sinne der gewünschten Sozialdemographie das beste Nutzungskonzept anbietet. Dies kann in Lübeck allein schon deswegen nicht funktionieren, da die Baukosten die Art des Bauens und die Form der Nutzung wesentlich beeinflussen. Weil Lage, Topographie und Beschaffenheit des Baugrunds unveränderliche Fakten darstellen, kann der politische Wille noch so stark sein, einem Investor Form und Mischung seiner Nutzung vorzuschreiben. Er wird sich dem wirtschaftlich Machbaren oder dem, was der Investor dafür hält, am Ende beugen müssen. Wohnungsbaugenossenschaften und Baugemeinschaften, die unter Verzicht auf schnelle Rendite auch günstigen Wohnraum schaffen könnten, müssen zwangsläufig außen vor bleiben, es sei denn, die Stadt trüge das wirtschaftliche Risiko — selbst dann, wenn sie angesichts der besonders hohen Gründungskosten den Baugrund verschenkte.

BurG Tor

BURGTORWEBEREI

Farbenprächtige Bildweberei
im historischen Burgtor

Wand- und Bodenteppiche
Wolldecken · Kissen

RUTH LÖBE

Gr. Burgstr. 5 · 23552 Lübeck
Tel. 75929 · www.ruth-loebe.de

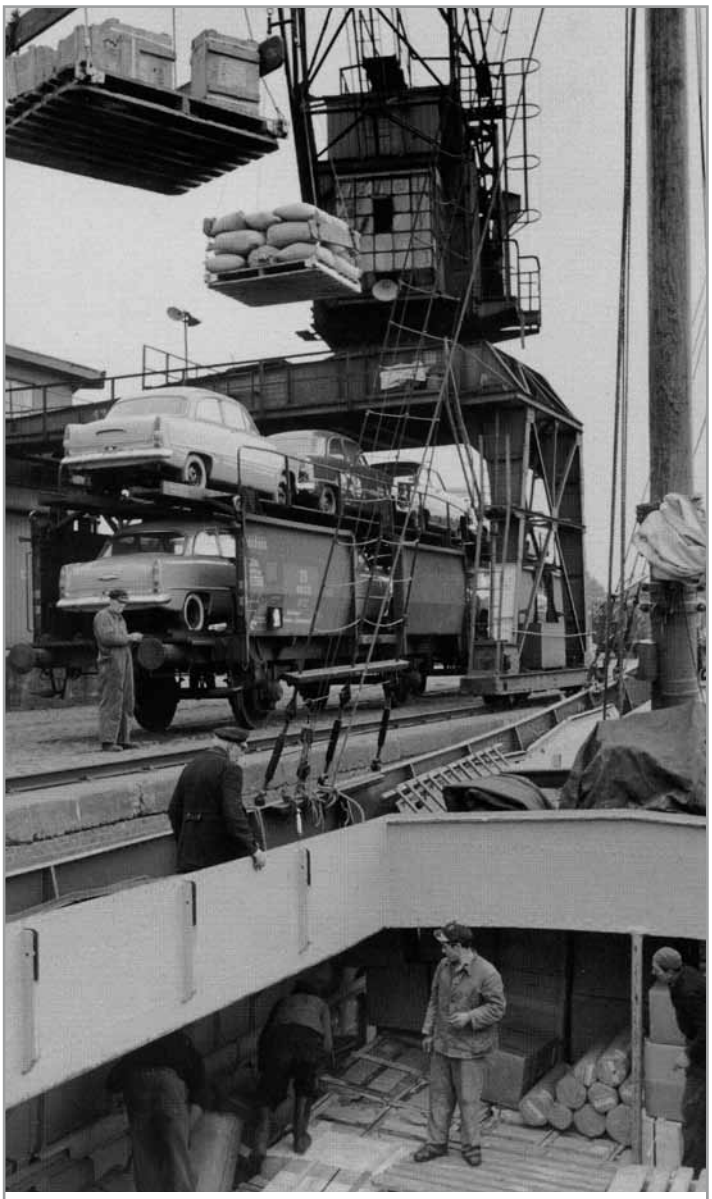
Öffnungzeiten:
Die. – Fr. 11-13⁰⁰ und 15-18⁰⁰
Samstags 11-13⁰⁰

Die von den Bündnisgrünen noch in der Bürgerschaftssitzung vom 29. September erzwungene Nebenabrede, eine „soziale Durchmischung“ der zukünftigen Bewohnerschaft doch bitte anzustreben, ist angesichts nicht entsprechend neu kalkulierter Kosten und Erlöse für das Projekt eine Farce. Kenner der lokalpolitischen Szene werten diese Nebenabrede als typischen Winkelzug, mit dem sich die Sozialdemokraten die noch unsichere Gefolgschaft der Bündnisgrünen erkauften. Dabei widerspricht das, was Rot-Rot-Grün in Wahrung des Koalitionsfriedens für Lübecks historisches Hafenensemble nun beschlossen hat, eigentlich allem, was man von der einen, der anderen oder gar von allen dieser drei Parteien in Kenntnis ihrer politischen Geschichte oder ihrer Haltung zu politischen Kernfragen erwarten würde: Hierzu gehört die grundsätzliche Haltung zum Privatisieren öffentlichen Eigentums zur meist nur putativen, bestenfalls kurzfristig wirkenden Aufbesserung der städtischen Liquidität; hierzu gehört ferner die quantitative und qualitative Ordnung und Verteilung öffentlichen Raums innerhalb und zwischen den Stadtteilen; und hierzu gehört das Bestreben, einer Segregation von Bevölkerungsschichten im gesamten Stadtgebiet entgegenzuwirken.

Dass die eine oder andere Partei durchaus gelegentlich dadurch aufgefallen ist, dass auch die Wahrung unseres kulturellen Erbes des inzwischen vergangenen Industriezeitalters ein Anliegen sein könnte, sei einmal dahingestellt. Dass der Lübecker Stadthafen seit dem Mittelalter bis in die 1960er Jahre hinein Lübecks wirtschaftlicher Schrittmacher gewesen ist, dürfte jedoch im Bewusstsein vieler Generationen von Hafenarbeitern und den mit ihnen verbundenen Kleingewerbetreibenden sowie unzähliger Angehöriger fortleben. Daher kommt der Nördlichen Wallhalbinsel für das erinnernde Bewusstsein der Lübecker eine ähnliche Bedeutung zu wie die Speicherstadt für die Hamburger. Die politischen Auseinandersetzungen über Arbeitsbedingungen und Entlohnungen bis hin zur aktiven politischen Begleitung des seit den 1980er Jahren auch in Lübeck verstärkt einsetzenden strukturellen Wandels, der 1991 und 2002 mit den Insolvenzen des Hochofenwerks Herrenwyk und der Flender-Werke einen traurigen Höhepunkt erreichte, dürfte aber auch wichtiger Teil der einen oder anderen, zumindest gefühlten, örtlichen Parteigeschichte sein. Schließlich wird durch die noch vorhandenen Gebäude und Anlagen der früh- bis spätindustriellen Wirtschaftsgeschichte Lübecks auch die Vergangenheit des damit verbundenen politischen Wirkens erlebbar gehalten.

www.buchbinderei-luebeck.de
Die Buchbinderei im Aegidienhof Mo+Mi 14-18h · Do+Fr 10-13h
Bücher werden restauriert.
Lose Blätter werden zu festen Büchern.
Notiz-Adress-Kalenderbücher. Alben. Kassetten. Mappen.
Alles aus Papier und Pappe in verschiedenen Größen und Dekors. Hand-Werk-ökologisch-nachhaltig
Hannelore Wolff · Weberstr. 1F · Lübeck · Phon+Fax (0451) 5 92 98 91

unser Lübeck
Kunst • Musik • Film • Tanz • Literatur • Theater
Die Bürgernachrichten der BIRL jetzt online lesen unter der Rubrik 'Service'
www.unser-luebeck.de



Stauerei am Kulenkampkai

Verladung von Stückgut ganz unterschiedlicher Art am Kuhlenkampkai in den 1950er Jahren. Der Container war bis in die 1960er Jahre noch keine Konkurrenz: Kartons, Kisten, Säcke oder Geräte wurden von den Stauern so palettiert, das diese im Päckchen vom Kran an Ort und Stelle gehoben werden können – alles streng nach Stauplan, der die richtige Reihenfolge der verschiedenen Lade- und Löschhäfen und die Gewichte der Ladung berücksichtigen muss. Der Mann an der Luke gibt dem Kranführer Anweisungen, da dieser nicht in die Tiefe des Schiffsbauchs sehen kann. So genannte Lascher übernehmen das Festzurren der Ladung gegen das Verrutschen auf See, Mannschaftsangehörige kontrollieren zu ihrer eigenen Sicherheit. Im Hintergrund wohl Schuppen C, davor Waggons mit Opel-PKW für den Export. (Foto: Jan Zimmermann: Trave abwärts. Die Häfen von Lübeck bis Travemünde. Gudensberg-Gleichen 2005).

Was in Hamburg Wunsch, was nach aktuellem Projektfortschritt derzeit Wirklichkeit ist, mag dahin gestellt sein; die Lübecker wären dennoch gut beraten, die Auswirkungen des Lübecker Projekts anhand der in Hamburg vorliegenden sozialdemographischen und - topographischen Erkenntnisse zu überprüfen, um noch einmal die Frage zu beantworten, ob das Ergebnis allein unter diesem Gesichtspunkt so wirklich gewollt sein kann.

Jörg Sellerbeck jr.