

Ein Gast hat Gäste

Auszüge aus diesem Text wurden in den Ausgaben Dezember 2010 und Januar 2011 im Wilhelmsburger Inselrundblick veröffentlicht.

Auf meinen Reisen mit Rucksack habe ich wenig in Hostels, sondern meist bei Familien oder KünstlerInnen gewohnt. Ich lernte die unterschiedlichsten Formen der Gastfreundschaft kennen. In Deutschland durfte ich als Durchreisende oft in einem „Gästewagen“ auf einem Wagenplatz übernachten.

Mit meinem Wagen stehe ich dauerhaft als ein temporärer Gast an öffentlichen Strassen oder Brachflächen in einem Stadtteil, bei einer Privatperson, auf einem Wagenplatz, bei einem Ateliergebäude.

Nun kann ich durch meinen Wagen auch selbst eine Gastgeberin sein. Nicht nur meine Freundinnen und interessierte BesucherInnen können in diesem Raum mit mir sein. Bei einer Kunstausstellung wie z.B. im Wendland 2010 kann ich auch anderen Künstlerinnen Raum und Unterkunft geben. Bei Vorträgen kann ich bis zu 25 ZuhörerInnen in meinen Wagen einladen.

„Zu Gast“-sein ist meine innere Haltung geworden. Daran orientiert sich die Reflexion meines Handelns. Viele Existenzängste rühren daher. Nichts ist selbstverständlich oder mein „Recht“. Sondern das Bitten, die Suche nach gegenseitigem Einvernehmen, das Nachfragen, Aushandeln von Vereinbarungen und Spüren der Grenzbereiche sind mein Alltag. Sind wir nicht alle Gast auf dieser Erde ?

Seit 2007 habe ich für mein Kunstprojekt „zusammenwachsen“ in Hamburg- Wilhelmsburg die Sondernutzungsgenehmigung für einen Teil- Bereich auf einer öffentlichen Grünfläche erworben. Ich erlebe von Seiten des Grünflächenamtes eine große gestalterische Freiheit. So erfahre ich nun die Situation nicht nur Nutzerin, sondern Gestalterin eines Geländes zu sein. Nun habe ich als selbsternannte Nomadin auch eine „Adresse“, wo ich während des Kunstprojektes anzutreffen bin. Ich kann dort meinen Traum erfüllen einen Ort des Friedens so zu gestalten, dass sich dort die verschiedensten Menschen willkommen fühlen.

Im November hatte ich dort für ein paar Tage besondere Gäste: Erstmals verfolgte ich aus dem Blickwinkel einer Stadtteilbewohnerin die Suche eines Wagenplatzes nach einem Standort.

Erst 1, dann 2, dann 3 dann 4...dann steht ein Wagenplatz vor der Tür!

Am Samstag 20.11.2010 erlebte ich zufällig eine Wagenplatzbesetzung in Hamburg- Georgswerder. Die Wägen der Gruppe „Zomia“ und Polizeifahrzeuge standen auf einem seit Jahren leerstehenden Grundstück. Die AnwohnerInnen und Personen aus den umliegenden Kleingärten standen zusammen schimpfend an der Einfahrt. Das Bezirksamt Mitte als Grundstückseigentümer drohte mit einer Klage wegen Hausfriedensbruch und die Räumung des Geländes. Antje Möller von der GAL konnte einen Abfahrt der Gruppe ohne Fahrzeug- und Personenkontrolle erreichen, nur- wohin jetzt mit den 6 Wagenleuten?

Das „Hamburger Wohnwagengesetz“ erlaubt es nur auf ausgewiesenen Plätzen in Hamburg im Fahrzeug zu nächtigen.

Die vorgesehene Anzahl einer Handvoll Wagenplätze ist nicht nur zu gering ist für eine Großstadt, sondern die Anzahl der offiziellen Wagenplätze soll noch verringert werden- WagenwohnerInnen stehen in Hamburg unter großem Druck. Wer die Augen offen hat sieht wie in Hamburg auf den überfüllten Wagenplätzen die Wägen zu dicht stehen und wie viele Laster in den Strassen parken. Sich für ein Wohnen im Wagen zu entscheiden- so wie es

Robert aus der „Zomia“ Gruppe ausspricht: einfach mal eine andere Wohnform ausprobieren, Geld sparen, herumreisen und trotzdem studieren können- heißt auch sich für eine marginalisierte Lebensform zu entscheiden. Die Stadt Hamburg versucht durch Vertreibung und Problematisierung sich einer Lebensform zu entledigen. Dabei sind die vielzitierten Probleme der Wagenplätze eine Frage von Auflagen und Vereinbarungen- aber kein Grund eine gemeinschaftliche Wohnform an sich zu verbieten. Wenn Mieter in einem Wohnhaus ihren Müll nicht wegräumen oder Lärm verursachen kommt eine Anzeige- aber es wird daraufhin doch nicht grundsätzlich verboten im Haus zu wohnen, oder? Die Wohnform entzieht sich eine Bewertung durch den Staat, sie ist m.M. nach Privatangelegenheit. Das menschliche Handeln kann in Normen und Werte gefasst werden. Das soziale Verhalten eines Menschen ist das Wesentliche, ob es z.B. dem Gemeinwohl dient.

Ich war erschrocken über die aufgeheizte Stimmung. Die Wagenleute hatten sich unvorsichtigerweise ein begehrtes und fest verplantes Wassergrundstück ausgesucht. Der Arbeitskreis Georgswerder hatte sich jahrelang dafür eingesetzt, dass aus dem ehemaligen Privatgrundstück ein öffentlich zugänglicher Park wird. Sie wollen den Zugang zum Wasser für alle Spaziergänger ermöglichen. Das hätte sich von Seiten des Wagenplatzes vermeiden lassen. Für einen längerfristigen Standort für einen Wagenplatz ist es wichtig einen Ort zu finden, an dem Wagenleute von der Nachbarschaft akzeptiert werden. Ich denke, dass die WagenbewohnerInnen mit Vorgesprächen einen anderen Erfolg gehabt hätten als mit einer überraschenden Platz- Besetzung und einem Aufgebot aus der linken Szene. Statt einer fordernden Haltung und Kritik an der Gesellschaft hätte ich es befürwortet sich von Anfang an als eine an Integration interessierte Gruppe im Stadtteil zu zeigen: Rücksichtnahme auf die gleichberechtigten Interessen der AnwohnerInnen in Wilhelmsburg und Zeit für eine geeignete Standortsuche hätte das erfordert. Aber ist so ein Verhalten einem Wagenplatz überhaupt möglich? Kann ein Wagenplatz zähe, jahrelange Verhandlungen um eine Fläche- so wie es Wohngemeinschaften aufbringen müssen- sich bei einem so anstrengenden Alltag leisten?

Aus dem jahrelangen Engagement der KleingartenbesitzerInnen für diese Fläche resultiert wahrscheinlich der so schnelle und lautstarke Protest. Hier protestierte ein entschlossenes Gegenüber gegen die Wagenleute. Sie zeigten offen ihre Ablehnung gegen diese Wohnform. Die Vorbehalte gegen einen Wagenplatz in Hamburg sind groß: die massiven Ausschreitungen im Zuge der Räumung des Wagenplatzes „Bambule“ in der Hamburger Innenstadt sind allen noch im Gedächtnis. Die Hamburger Polizei ist für ihre gewaltsamen Übergriffe auch bei Demonstrationen bekannt.

Doch die Aggressivität einer jungen Wagengruppe gegenüber verwunderte mich trotzdem. Diese Gruppe „Zomia“ hatte sich erst diesen Sommer frisch gebildet. Sie hatten zwar das Gelände illegal besetzt. Aber sie waren in meinen Augen wirklich keine mongolische Reiterhorde die in Wilhelmsburg kriegerisch eingefallen war. Sie hatten als erstes ein Vogelhäuschen und ein Büffet mit Essen auf der Wiese hingestellt. Keiner von den schimpfenden AnwohnerInnen sah glaube ich dieses Angebot von Seiten der Wagenleute. Ich bin mir sicher dass keiner der KritikerInnen jemals einen Wagenplatz von innen gesehen hat. Die Wagengruppe erinnerte mich eher an eine Figur wie Don Quichote: Das Licht am Traktor funktionierte nicht, der Motor vom UPS funkte, der Laster hatte nur ein Kurzzeitkennzeichen. Diese Gruppe war eine andere Generation von Wagenleuten. Es gibt dadurch noch keine Erfahrungen mit ihnen, an denen sie bewertet werden können. Solch eine Art der Ablehnung entsteht m.E. durch die unreflektierte Übertragung von schlechten Erfahrungen auf das Gegenüber. Das gilt für alle Beteiligten. Georgswerder ist relativ stark in 2 Lagern aufgeteilt: die in Hamburg sehr berühmte Musiker Familie Weiß und weitere Sinti/Roma Familien machen in Georgswerder über 50% der Bevölkerung aus. Eine bunte Durchmischung von vielen verschiedenen Bevölkerungsgruppen wie im Reiherstiegviertel in Wilhelmsburg findet hier nicht statt. Wilhelmsburg ist zwar von verschiedensten Problemen belastet aber vielfältig

und tolerant. Mangelnde Einsicht in die Situation von Wagenplätzen zeigten auch die Polizeibeamten. Sie schlugen vor, 2 Wägen auf einen der bestehenden Wagenplätze in Hamburg dazuzustellen und alle 6 Personen sollten darin nächtigen... Wie wäre es denn für den Herrn selbst, fragte ich, er würde bei seiner NachbarIn mal schnell einquartiert werden, einfach so? die eisigen Mienen lockerten sich etwas...

Obwohl ich diese Wagenleute auch nicht kannte bot ich zur Entzerrung des Konflikt als Notunterkunft mein Kunstprojekt an: Die Wagenleute würden dort zwar auf einer öffentlichen Grünfläche stehen, durch meine Sondernutzung ergab sich eine rechtliche Lücke: was die Polizei und Herr Schreiber vom Bezirksamt Hamburg- Mitte „zur Kenntnis“ nahmen. Da es Samstag war konnte dieses behördliche Zugeständnis erst ab Montag überprüft werden. In Hamburg sind den Bezirksämtern die Hände gebunden: es bedürfte für die Duldung eines neuen Wagenplatzes in Wilhelmsburg einer politische Entscheidung. Die rechtliche Begrifflichkeit „einen Zustand zur Kenntnis“ zu nehmen war eine bedeutsame Absicherung für die Behörden und für die Wagenleute: es bedeutete einige Tage keine Personen- und Fahrzeugkontrollen ohne dem Wagenplatz einen rechtlichen Status einzuräumen.

Anstatt Äpfel brachte ich also von meinem Ausflug 4 Laster, 2 Traktoren mit Bauwägen und 1 VW- Bus mit Holz mit. Sofort wurde ein beheiztes Zelt für ihr abendliches Programm mit Film und Musik aufgebaut. Handwägen voll mit Gemüse und Geschirr rollten herbei. Viele HelferInnen aus dem INFO- Laden in Wilhelmsburg schnipselten täglich für alle Essen. Man merke sich: wer sich politisch engagiert soll auch gut essen!

Anstatt die Verschnaufpause bei mir zu genießen und verfangen sich MitgliederInnen der Gruppe sofort bei dem abendlichen Kontrollgang auf meinem Grundstück in Machtspiele mit der Polizei. Oh je- gleich war ein Interessenskonflikt aufgebrochen. Das hatte ich nicht bedacht, dass sich einige MitgliederInnen sich eigentlich gar nicht an Regeln mir gegenüber halten wollten. Für Frieden und Ökologie fand ich bei Ihnen keine Resonanz- ein für Wagenbewohnerinnen eher untypisches Verhalten. Gerade weil ich ja auch die Auswirkungen ihres Verhaltens zu tragen hatte. Es gibt ja keine Ethik oder Normen unter Wagenplätzen, von der ich hätte ausgehen können. Ich spürte auch den Unterschied zu mir als eine Reisende: Sie waren zielgerichtet und fixiert auf einen Platz zum Bleiben- am Besten gleich auf der Stelle. Ich vermisste bei dieser Gruppe das Interesse daran miteinander zu reden und die persönliche Begegnung zu pflegen. Sie handelten aus Strategie heraus. Es bedurfte einiger Gespräche und Ermahnungen von meiner Seite, dass sie sich an die Absprachen mit dem Bezirksamt (kein Lärm, keine neuen Fahrzeuge) halten.

In Wilhelmsburg hatte es bisher noch keinen Wagenplatz gegeben: 1996 kamen in Wilhelmsburg einige Wägen „wagemutig“ an, die postwendend von der Polizei an die Landesgrenze abgeschleppt wurden.

Diese Gruppe aber war gut organisiert: mehrere Rechtsanwälte, mit denen sie ständig ihre Vorgehensweise absprachen, täglich Pressearbeit, Info- Zettel für die Nachbarschaft, ein schnell reagierendes Solidaritäts- Netzwerk über Handy und Internet. UnterstützerInnen, die auch im Winter sich zu einer spontanen Mahnwache um Mitternacht einfanden. Mir wurde deutlich wie viel Öffentlichkeit und politischer Druck durch die modernen Medien herzustellen ist. Und wie sehr Wagenbewohnerinnen untereinander solidarisch agieren und durch schnelle Protestformen aus der linken Szene unterstützt werden können. Sie waren bereit auch Prozesskosten und die Beschlagnahmung ihrer Fahrzeuge zu riskieren. Somit bieten sie der Staatsgewalt wenig Angriffsfläche- illegale Handlungen wie eine Besetzung legitimieren sie durch ihren Existenzdruck und Autoritätskritik. Als Symbol für mehr Wagenplätze wurden von ihren Unterstützer- Gruppen mehrere Demonstrationen in der Stadt organisiert.

Ein Verdienst dieser Gruppen war es die Problematik der Wagenplätze wieder ins öffentliche Interesse in Hamburg gebracht zu haben. Die tägliche Anspannung über Wochen hinweg auszuhalten, sich als Gruppe zu organisieren um gemeinsam agieren zu können und sich über

Monate hinweg nur Zeit dafür zu nehmen: das braucht Kraft und einen finanziellen Hintergrund. Um so effektiv seinen Protest zu formulieren fehlt es den meisten Privatpersonen an Möglichkeiten. Obwohl es gerade in Wilhelmsburg viele Probleme gibt, die lautstarken Protest erfordern: z.B. bei Naturschutz und familiärer Gewalt wünschte ich mir ähnliche Solidarität!

Glücklicherweise reagierte die Nachbarschaft auf „meine Gäste“ interessiert: „da wird sich doch ne Brachfläche finden lassen!“ meinten sie, eine ganze Schulklasse kam neugierig vorbei-

Und was wäre eigentlich, dachte ich inspiriert, alle Häuser in Wilhelmsburg hätten 4 Räder? Bei Lärmbelästigung z.B. durch das Dockvolle- Festival im Sommer könnten alle AnwohnerInnen im Reiherstiegviertel mit ihrem Häuserblock für eine Woche an den Elbstrand in Finkenriek umziehen- oder ich könnte an die Fabriken schreiben: „Liebe NOW du stinkst, kannst du dich bitte in die andere Windrichtung hinstellen?“

Die Anfrage an alle Bezirksämter Hamburgs nach einem Standplatz für die Wagen blieb erfolglos. Am Mittwoch kam der erwarteten Brief vom Grünflächenamt Hamburg- Mitte. Er enthielt die Aufforderung an mich den Zustand vor dem 20.11.10 wiederherzustellen. Da ich den Zugang zur Grünfläche für die Wagenleute ermöglicht hatte war ich die Verantwortliche- ansonsten würde ich meine Sondernutzung gefährden.

Durch meinen Einblick in die steigende Stresssituation auf der Behörden- und auf der Wagenplatzseite hatte ich Verständnis für beide Seiten, konnte mich aber nicht weiter als Vermittlerin einbringen. Auch meine private Belastungsgrenze war erreicht: Bei mir war der falsche Ort für die Aktionsform dieser Gruppe. Die Berichterstattung der Gruppe „Zomia“ in der linken Presse war nicht den Tatsachen entsprechend: ich war nicht wie sie es nannten „in der Geiselnhaft der Behörden“. Im Gegenteil fand ich das Verhalten der Polizei auf meiner Fläche korrekt und den Regionalbeauftragten des Bezirksamtes sehr engagiert. So bat die Gruppe zu gehen, die ohne Polizeikontrollen wegfahren konnte.

WagenbewohnerInnen

Woher aber kommt der Streß den die WagenbewohnerInnen auslösten? Es ist verständlich, dass eine große Ansammlung von Wagen und Nicht- Sesshaften auf die Umgebung Auswirkungen hat und befremdend wirkt. Aber warum reichen sich die beiden Parteien nicht die Hände und sagen: tut mir leid hier könnt ihr nicht stehen - aber dort...

Das lässt mich vermuten, dass diese Lebensform uralte Ängste aus unserem kollektiven Unterbewusstsein anspricht: „Ahahver“, der ewig wandernde Jude, „Schließt Türen und Fenster, die Zigeuner kommen“ ... Es gibt in allen Jahrhunderten Beispiele für Verfolgung und aber auch die Wertschätzung von „Fahrenden“. Geschnitzten Holzarbeiten aus dem Erzgebirge z.B. wurden zu Fuß bis nach Rußland ausgeliefert. Religiösen Schriften und Ikonen wurden im Rucksack transportiert in ganz Europa verkauft. Gerade Zigeuner wurden auch als Vermittler von Heilkünsten und Wissen geschätzt. „Fahrende“ sind zu allen Zeiten für die Kommunikation und die Wissensvermittlung tätig gewesen.

Als reisende Künstlerin mit einem Wagen erlebe oft dieses Spannungsfeld. Einerseits werde ich während meiner Vorträge und Ausstellungen als „faszinierend“ und als Projektionsfläche für die eigenen Freiheitssehnsüchte wahrgenommen. Andererseits bin als Privatperson, die um Wasser und Stellplatz bittet Auslöser für Fremdenhass und Diskriminierung.

Überall auf der Welt reisen und wohnen Menschen aus verschiedensten Gründen in (phantasievollen) Fahrzeugen. Ich denke dabei an die „Rentner- Zugvögel“ in Kalifornien, die fahrende Häuser in der USA, die StrassenmusikerInnen, die Berufsgruppe der Zirkusleute und Schausteller vor allem in Frankreich, die Sinti- und Roma Gruppen, die englischen

Technogruppen, die Gruppen die Festivals und Goaparties in Europa organisieren, die „Travellers“ in Irland, die traditionellen Nomaden in den Wüstengebieten, im Eis, auf dem Wasser und in der Steppe.

Die rechtliche Situation für „Fahrende“ und WagenbewohnerInnen ist in jedem Land der Welt verschieden.

Dieses Erlebnis mit der Gruppe „Zomia“ führte mir deutlich das Privileg vor Augen einE deutsche StaatsbürgerInnen mit Bildungshintergrund zu sein: eine freie Entscheidung treffen zu können und seine Rechte einfordern zu können- das haben andere fahrende Menschen nicht.

In Deutschland gibt es die „Landfahrergesetze“. Sie regelten das Recht der Fahrenden und wandernden Händler bestimmte Strassen zu benutzen, die Aufenthaltsdauer in einer Stadt, die Pflicht ein Reise- Tagebuch mit sich zu führen usw. Landfahrer benutzten auch Anfang des 20. Jahrhundert noch ganz bestimmte Strassen in Deutschland und Verbindungsstrecken in Europa, die auf speziellen Karten eingezeichnet waren.

Um 1927 wurde die Zeitschrift „Der Kunde“ und die „Bruderschaft der Vagabunden“ gegründet. 1929 zu Pfingsten gab es erstmalig ein dreitägiges „internationales Vagabundentreffen“. Es gab von der Stadt Stuttgart massive Gegenpropaganda. 1933 wurden viele politisch Aktive, die nicht in ein anderes Land fliehen oder untertauchen konnten zu Vagabunden. 1927 waren 70.000 Arbeitslose aufgrund der Weltwirtschaftskrise in Deutschland auf der Strasse unterwegs. 1933 waren es schon 450.000. Durch die Nationalsozialisten wurden die Wegstrecken der Landfahrer und Rechte der „Nichtsesshaften“ stark eingeschränkt. Von Hitler stammt die Verurteilung der „Fahrenden“ als „Assoziale“. Vagabunden wurden im KZ ermordet. Diese im Nationalsozialismus missbrauchten Landfahrer- Gesetze wurden in den deutschen Bundesländern erst spät in den 80ern, teilweise gar nicht verändert.

Der Faschismus hat versucht die Tradition der Landstrasse und auch die Erinnerung an die Fahrenden zu vernichten.

Außerhalb Hamburgs ist das dauerhafte Wohnen im Wagen (oder die Duldung eines Wagenplatzes) für private und städtische Grundstückseigentümer bei einer geschickten baurechtlichen Auslegung oder Umnutzung eines Geländes möglich. außer in Hamburg.

Wagenplätze

Die eigene Wohnform selbst zu gestalten z.B. im Wagen zu wohnen ist in einer Demokratie eigentlich freie Entscheidung des Einzelnen.

Da ich mit einem eigenen Oldtimer fahre, durfte ich durch verschiedene Begegnungen Einblick gewinnen in die Situation all jener, die im eigenen Wagen wohnen.

Das „Hamburger Wohnwagengesetz“ vergisst alle, die aus beruflichen oder familiären Gründen im Campingmobil wohnen. Sie können aus finanziellen oder persönlichen Gründen weder einen Wagenplatz, noch einen Campingplatz nutzen. Das Wohnen im Wagen auf der Strasse ist eine persönliche Gratwanderung und bei Polizeikontrollen gerade im Winter schwer zu verstecken. Diesen EinzelkämpferInnen fehlt zusätzlich zu einem anstrengenden Alltag der soziale Rückhalt eines Wagenplatzes.

Die Änderung dieser Gesetze ist überfällig.

Der Alltag der *fahrenden* Zirkus- und Sinti/Roma- Gruppen in Deutschland ist noch schwieriger. Stellt sich z.B. bei Wintereinbruch ein Zirkus ohne Genehmigung auf eine Gemeindewiese, haben sie mit gewaltsamer Vertreibung zu rechnen und werden auf die sog.

„schwarze Liste“ gesetzt. Menschen vom „fahrenden Volk“ formulieren aus Mangel an gesellschaftlicher Anerkennung, Geld und Vernetzungsmöglichkeiten kaum ihre Rechte.

Wagenplätze dagegen sind miteinander in Deutschland finanziell und solidarisch vernetzt. Ein Wagenplatz sind wie ein soziales Hausprojekt konzipiert. Sie fordern einen Ort zum Bleiben. Das Wohnen auf einem Wagenplatz bedeutet Erleichterung und Absicherung. Es gibt sie in dieser Form weltweit vor allem in Deutschland.

Sie sind entstanden seit den Hausbesetzungen in den 80ern. Gerade nach dem Mauerfall haben Wagenplätze die Leere in der Berliner Innenstadt belebt und den Todesstreifen begrünt. Sie werden für jede Stadt zum Prüfstein ihrer Stadtpolitik: Wagenplätze werden als Stadtentwicklungs- Strategie und Vandalismus- Vorbeugung auf Brachflächen geduldet- bis die Investoren kommen. Wagenplätze werden manchmal auch als Symbol für die „Offenheit und Toleranz“ der eigenen Partei im Wahlkampf benutzt. Wagenplätze sind feststehende Wohnprojekte- aber sie werden von den Behörden behandelt wie Landfahrer. Durch temporäre Nutzung erreichen Wagenplätze keinen rechtlichen Status. Ein Umdenken aller Beteiligten ist notwendig.

Was ist ein Wagenplatz?

Das Wohnen auf einem Wagenplatz ist eine stationäre Wohnform im Wagen mit sozialem Verband. Vereinzelte WagenbewohnerInnen fahren in Deutschland mit ihren Fahrzeugen, meist von Wagenplatz zu Wagenplatz: z.B. zu den Wagenplatztreffen. Ein Wagen ist mit einer Eigentümerwohnung in einem Haus zu vergleichen. Bauauflagen können auf einem Wagenplatz weitgehendst vermieden werden, die Wägen werden meist selbst ausgebaut und renoviert. Jeder Wagen trägt eine interessante persönliche Handschrift. Auf Wagenplätzen fand ich immer viel gegenseitige Unterstützung, altes handwerkliches Können und technisches Wissen vor. Auf einem Wagenplatz zu leben bedeutet soziales Miteinander mit persönlicher Freiheit zu verbinden. Wagenplätze sind Orte, an denen auf einfache Weise ökologische Innovationen realisiert werden. Erneuerbare Energien, Kompost-Toilette, Müllvermeidung, gemeinschaftlicher Einkauf, Abwasserkläranlagen, das sind Themen, die jeder Wagenplatz auf verschiedene Weise beantwortet. Die dichte Ansammlung und Vernetzung von Häusern in einer Stadt bringt ja auch bestimmte ungelöste Probleme hervor: Ungeziefer in der Kanalisation, Verbreitung von Schädlingen durch die Heizungsrohre, Vergeudung von kostbarem Trinkwasser usw.

Im Unterschied zu anderen fahrenden Gruppen, können auf Wagenplätzen der begrenzte Wohnraum und Verzicht auf Komfort ausgeglichen werden: Arbeitsteilung, gemeinschaftliche Nutzung der Flächen zwischen den Wägen, Spielplätze, Gemüsegarten, , Solardusche und Solarstrom. Das Gelingen eines Wagenplatzes über einen längeren Zeitraum hinweg hängt von der Zusammensetzung der Gruppe und der Stabilität der inneren Werte dieser Gruppe ab: mit wöchentlichen Treffen und internen Regeln wird im Kleinen das soziale Miteinander vieler Interessensgruppen realisiert. Wagenplätze haben durch das Umstellen der Wägen eine weitere Möglichkeiten das Miteinander zu gestalten. So sind oft auf großen Wagenplätzen die Wägen nach Interessensgemeinschaften zusammengestellt. Vor allem ein langfristig gesicherter Ort für den Wagenplatzes ist wichtig: Nur dann kann in die Infrastruktur, Gärten und die Nachbarschaft investiert werden. Für eine gegenseitige Bereicherung für einen Stadtteil durch einen Wagenplatz gibt es viele positive Beispiele- auch in Hamburg.

Insel der Fülle

Wohnraum in Hamburg ist zu teuer, gemeinschaftliche Wohn- und unkommerzielle Kulturprojekte sind unmöglich geworden- obwohl so viele Gebäude und Wohnungen leer stehen- für Spekulationen und Steuervorteilen. In einer Gesellschaft, die Grund und Boden in Privateigentum verwandelt hat sind Freiflächen eine begehrte Mangelware geworden. Im Unterschied zum Leerstand bei Häusern siedelt sich auf Brachflächen die Natur in der Zwischenzeit wieder an- und die Fläche wird ökologisch aufgewertet. Brachflächen sind zu einem wichtigen Schutzraum der vertriebenen Tiere und Natur geworden.

In Wilhelmsburg sind diese WagenbewohnerInnen nicht die Ersten, die begehrt die scheinbar „leeren“ Brachflächen für sich in Anspruch nehmen wollen: Die immensen Bautätigkeiten durch das Programm des Senats „wachsende Stadt“ und das Motto „Sprung über die Elbe“ der internationalen Bauausstellung (IBA) haben schon viele Naturschutzgebiete in Wilhelmsburg zerstört.

Die Wagengruppe hatte in den folgenden Wochen erneut eine Brachfläche besetzt. Diese war dicht bewachsen von Birken und einem zusammenhängenden Gehölzbestand. Hier wohnt der Fasan. Dieser Standort am Ernst- August- Kanal wurde dem Wagenplatz trotz Intervention durch die Gruppe „Busch und Baum“ durch das Bezirksamt als Winterquartier bis Ende April 2011 bewilligt. Die Genehmigung über den Winter zusätzlichen Gemeinschafts- Wägen dort aufzustellen ist eine unnötige Belastung für die Fläche. Auch Wagenplätze zerstören die Pflanzen einer ökologisch hochwertigen Brachfläche. Trotz Solidarität mit marginalisierten Lebensformen machte mir diese Auseinandersetzung auch die ungeschützte Situation der Natur deutlich.

Die Unberührtheit dieser Brachfläche wird durch jegliche Zwischennutzung zerstört. Ein Wagenplatz ist leicht wieder vertrieben. Trotz ihrem politischen Hintergrund können diese Wagenleute leicht zu einem Bindeglied im Gentrifizierungsprozess des Stadtteils werden: für eine zerstörte Brachfläche muß keine Ausgleichsfläche bei späterer Bautätigkeit mehr gestellt werden. Durch die Groß- Festivals der IBA auf Brachflächen wurden in Wilhelmsburg wertvolle Biotope zerstört. Durch diese „Zwischennutzung“ wird es für die Industrie billiger sich später dort anzusiedeln.

Auch wenn es so scheint, dass auf einer Brachfläche nichts ist, ist sie nicht zur beliebigen Nutzung freigegeben. Beobachtet man in Ruhe eine dieser „leeren“ Flächen, entdeckt man wie viel Leben sich dort angesiedelt hat. Nur der (sesshafte) Mensch wird angesichts einer leeren Fläche meist sofort aktiv und meint dort „sinnvoll“ gestalten zu können. Auch diese WagenbewohnerInnen wollen „kulturell was aus der Fläche machen“- am besten noch mit den AnwohnerInnen. Das klingt auf dem Papier schön. Aber eigentlich ist dies eine vereinnahmende Strategie- und kein Verhalten wie ein Gast. Zumal es jetzt schon Proteste von den AnwohnerInnen gibt. Eigentlich herrscht in diesem Stadtteil kein Mangel, der von außen mit Aktivitäten gefüllt werden muß. Sondern eine Fülle. Erst Recht auf dieser Brachfläche.

Für den Stadtteil ist es aus meinen Augen wichtig sich zu fragen: wie wird Wilhelmsburg wahrgenommen und wie lassen die WilhelmsbürgerInnen mit sich umgehen? Entspricht das Klischee noch der inneren Realität?

Ähnlich wie ein Bauprojekt wird ein Wagenplatz eine vorher leere Fläche ausfüllen und für sich privatisieren. Nur wenn eine Fläche leer bleibt steht sie allen BesucherInnen (Menschen wie Tieren) offen. Die Qualität einer jeden Freifläche ist ihre ausgleichende Wirkung auf die Umgebung.

Freiflächen bereichern nachhaltig den Stadtteil Wilhelmsburg. Unsere Fülle ist die Leere, die es in Wilhelmsburg noch gibt.

Wann werden wir merken, dass man die Leere nicht kaufen kann? Nur Leere birgt die Fülle der Möglichkeiten in sich.

