

Stadtwerkstatt

1

STADT
WERK
STATT
auf Dialoge bauen



Dynamische Stadt – Wachsen im Dialog

STADT
WERK
STATT
auf Dialoge bauen

www.hamburg.de/stadtwerkstatt


Hamburg



Grußwort der Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt, Jutta Blankau	3
Mut zur großen Stadt – Auszüge aus der Rede des Ersten Bürgermeisters, Olaf Scholz	4-7
Auf dem Podium	8
Der Dialog	9
Bürgerbeteiligung	9-10
Chancen Hamburgs/Ankunftsstadt	11
Community Center/Kultur	12
Kultur/Verdichtung	13
Der Mix macht's	14
Geförderter Wohnungsbau	15-16
Verkehrssysteme	17-18
Umwelt und Verantwortung	19
„Wie fanden Sie's?“ – Stimmen von Bürgerinnen und Bürgern zur Auftaktveranstaltung	20-21
Was ist die Stadtwerkstatt?	22-23

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Gäste der ersten Stadtwerkstatt,

„Dynamische Stadt – Wachsen im Dialog.“ Unter dieser Überschrift haben wir am 4. Mai 2012 mit dem Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Olaf Scholz, mit interessierten und engagierten Bürgerinnen und Bürgern und prominenten Podiumsteilnehmern über die Zukunft unserer Stadt diskutiert. Mehr als 600 der Plätze in Halle K6 auf Kampnagel waren besetzt.

Die rege Teilnahme zeigt, wie sehr den Hamburgerinnen und Hamburgern ihre Stadt am Herzen liegt und dass die Stadtentwicklung für sie ein außerordentlich wichtiges Thema ist. Sie wollen sich über konkrete Projekte und grundlegende Visionen informieren und dabei mitreden, wie Hamburg im Jahr 2030 aussehen soll. Mit der Stadtwerkstatt wollen wir Antworten auf die Frage entwickeln, wie wir gemeinsam den Weg dorthin gestalten können.

Die Zukunft der Stadt – die Chancen, aber auch die Herausforderungen – standen im Mittelpunkt unserer Auftaktveranstaltung. Das Ziel der Stadtwerkstatt, eine beteiligungsorientierte Planungskultur in Hamburg zu etablieren, wird von vielen geteilt. Aber über die konkrete Ausgestaltung gab es eine rege Diskussion.

Planungskultur heißt, die Bürgerinnen und Bürger so frühzeitig wie möglich in die Planungen einzubeziehen. So machen wir die Planung in Hamburg transparenter. Wir erreichen mehr Akzeptanz und können durch die eingebrachte Kompetenz der Bürgerinnen und Bürger auch bessere Ergebnisse erzielen. Politik und Verwaltung erhalten durch die intensive Beteiligung wichtige Impulse und können Entscheidungen treffen, mit



denen sich eine Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger auch identifiziert.

Wir wollen für die Stadtwerkstatt viele unterschiedliche Formate nutzen und wir lassen natürlich auch die Anregungen einfließen, die uns die Besucher auf Kampnagel sowohl in der Diskussion, auf der Stellwand im Foyer und später im Internet mitgegeben haben. Die Stadtwerkstatt ist ein auf Dauer angelegtes Projekt. Es wird Fachkonferenzen geben, Workshops in den Bezirken sowie weitere öffentliche Abendveranstaltungen, die an unterschiedlichen Orten stattfinden.

Ich hoffe, alle Interessierten und Engagierten dort wieder begrüßen zu dürfen und freue mich auf die Diskussion mit Ihnen.

Jutta Blankau
Senatorin der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Mut zur großen Stadt!

Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz sprach bei der Auftaktveranstaltung der Stadtwerkstatt auf Kampnagel unter anderem über Demokratie und „Urban Governance“, über Wohnungsbau und Verkehr. Lesen Sie hier Auszüge aus seiner Rede.

Die Stadtwerkstatt, so verstehe ich die Intention, will städtische Planungskultur transparent machen. Sie will den angeblichen Behördenschwund helfen, und sie will mehr Partizipation ermöglichen. Es ist ein hochinteressantes, wichtiges, auch sehr ambivalentes Thema, das diese Begriffe umschreiben: Planungskultur, Transparenz, Partizipation, Demokratie.

Sie wissen, dass ich ein sehr eindeutiger Befürworter der parlamentarischen Demokratie bin – als derjenigen Politikform, deren Entscheidungen am ehesten „rückholbar“ sind. Also nicht wie die Atom-Fässer im Schacht Sowieso. Demokratie, mit all ihren Ritualen und Umständlichkeiten, auch Kehrtwenden, ist die Organisationsform gesellschaftlichen Zusammenlebens, von der die wenigsten Gefahren ausgehen. Besonders für diejenigen, die sich in unmittelbarer Nähe befinden. Das unterscheidet die Demokratie vom Einparteiensystem und der Atomkraft.

Ich gehe noch weiter und sage: Der demokratische Rechtsstaat funktioniert, unter anderem, auf der Basis eines grundsätzlichen Vertrauens in solche Instrumente wie öffentliche Auslegung, Planfeststellung, Anhörung der Träger öffentlicher Belange, Bürgerbeteiligung. Abgesehen von der immer gleichen Endung auf „-ung“

haftet diesen Instrumenten nichts Langweiliges an. Das sind Prozesse, die unterdessen durchaus erfolgreich zwischen gesamtstädtischen und Partikularinteressen vermitteln.

Aber: Die Zeiten ändern sich. Plebiszitäre Elemente stärker in die Politik und in die Hamburger Verfassung zu integrieren war richtig. So sehr ich ein Befürworter von Volksentscheiden und Bürgerentscheiden bin, sage ich aber auch, dass sie kein Vorwand für die politischen Verantwortlichen sein dürfen, sich vor von ihnen zu treffenden Entscheidungen zu drücken, die für die vitalen Funktionen der Stadt wichtig sind. Und diese Entscheidungen können auch nicht delegiert oder abgegeben werden. Schon deshalb nicht, weil zur Entscheidung auch Verantwortung gehört.

Politik, wenn sie etwas taugt, muss mehr sein als das Jonglieren mit divergierenden Partikularinteressen, bis irgendwann ein Kompromiss herauskommt, der nur ein kleinster gemeinsamer Nenner ist.

Gerade unser ehrgeiziges, bedeutendes Wohnungsbauprogramm, das die große Stadt Hamburg dringend benötigt, um ihre Aufgabe als wachsende Metropole und „Ankunftsstadt“ erfüllen zu können – gerade dieses Programm und das Ziel „6.000 Wohnungen pro Jahr“ werden am Ende nicht daran gemessen, welche schönen Zahlen auf dem Papier gestanden haben. Sondern entscheidend ist – ich sage es mit dem bekannten Fußballer-Zitat, etwas abgewandelt: Entscheidend ist beim Richtfest.



Knapp 1,8 Millionen Einwohner hat Hamburg. Bis 2030 werden es 1,9 Millionen sein, vielleicht mehr. Fünf Millionen hat jetzt die Metropolregion. Die Zeichen für Hamburg stehen günstig. Wir wollen eine wachsende Metropole sein und es gibt eine Menge zu planen. Nicht alle Planungen stoßen überall auf Begeisterung. Damit muss die große Stadt im Zuge ihres Wachstums umgehen.

„Urban Governance“ ist der Begriff und entwickeln sollen sich neue Formen zur Steuerung und Gestaltung der städtischen Lebenswelt. Dabei verändert sich die Rolle des Staates von der ehemaligen Obrigkeit zum – allerdings offensichtlich parteilichen – Moderator und Teilnehmer an Aushandlungsprozessen unterschiedlicher Interessen. Der Sinn ist der, dass – so weit es der rechtliche Rahmen erlaubt – diejenigen zu „Mitgestaltern“, sozusagen zu „Koproduzenten“ des Allgemeinwohls werden, die sich bisher hauptsächlich als – noch ein schreckliches Wort – „Betroffene“ verstanden haben. Ein Rollenwechsel also.

Wenn es keine „Betroffenen“ auf der einen Seite mehr gibt, über deren Köpfe hinweg die andere Seite zu entscheiden scheint – dann werden diskursive und konsensorientierte Prozesse möglich, an deren Ende brauchbare und akzeptierte Ergebnisse stehen.

Eine solche „kommunikative Planungskultur“ setzt ein verlässliches Klima der Dialogbereitschaft voraus und kann sich nur entwickeln, wenn ein entsprechender konzeptioneller Rahmen vorhanden ist. Auch den will die Stadtwerkstatt herstellen.

Wird das die „Bürgerbeteiligung 2.0“? Man muss sicher aufpassen, dass man sich nicht zu sehr in neue

Worthülse verliebt. Doch die Intention ist vernünftig und ich werde mit Interesse verfolgen, welche Verbesserungen und neuen Möglichkeiten sich ergeben, damit sich die Stadt zügig und – weitgehend – im Konsens entwickeln kann.

Bürgerbeteiligung bei der Stadtentwicklung ist seit Jahrzehnten selbstverständlich. Aktuell finden intensive Beteiligungsverfahren zu den großen Vorhaben in der „Neuen Mitte Altona“, zur Universitätserweiterung, zum Innenstadtkonzept und zur Planung des Deckels über die Autobahn A7 statt. Auch die Bezirke beteiligen Bürgerinnen und Bürger an Planungen, genannt seien hier nur das Hebebrandquartier in Hamburg-Nord und der Mittlere Landweg in Bergedorf.

Mit der Einrichtung der Stadtwerkstatt gehen wir einen Schritt weiter. Wir wollen Bürgerbeteiligung intensivieren und zu einem normalen Baustein der Stadtentwicklung und deren Planung machen.

Wichtig ist, dass gerade im Wohnungsbau Lösungen gefunden werden, die das gesamtstädtische Interesse an mehr guten und bezahlbaren Wohnungen – übrigens ein Interesse, das ja in erster Linie die wohnungssuchenden Hamburgerinnen und Hamburger haben – die dieses Interesse zu einem fairen Ausgleich mit dem bringt, was den Anliegern am Herzen liegt.

Die informellen Beteiligungsverfahren sollten also als Unterstützung von Politik und Verwaltung verstanden werden. Sie stehen nicht in Konkurrenz zu demokratisch verfassten Institutionen und gewählten Gremien, sondern ergänzen diese. Die Dynamik der wachsenden Städte entsteht aus den Hoffnungen der eingesessenen und der neuen Bürgerinnen und Bürger – ihren

Hoffnungen auf ein gutes oder besseres Leben, die sie nur in der Stadt realisieren können.

Auch Hamburg ist eine Hoffnungsstadt. Wenn wir die Hoffnungen nicht enttäuschen und die Dynamik nicht verlieren wollen, dürfen wir vor der großen Stadt keine Angst haben. Wir müssen Hoffnungen und Dynamik optimale Bedingungen bieten: Zum Beispiel, indem wir die Infrastruktur entwickeln. Das gilt für die bekannten überregionalen Verkehrsprojekte. Aber mindestens genauso für die innerstädtische Mobilität mit S-Bahnen, U-Bahnen, Bussen, Fahrrädern, Carsharing und Elektromobilität.

Zentral für den Verkehr wird auch die Intermodalität: Der Übergang von Bahn zu Bus, zu Stadtrad oder eigenem Rad, zum Carsharing-Angebot muss flächendeckend sicher funktionieren.

Neue Herausforderungen ergeben sich, zum Beispiel stellt sich die Frage, wie wir für das Handwerk auch in der Stadt – und nicht nur an ihrem Rand – Gewerbeflächen entwickeln können, etwa mit neuen Gewerbehöfen. Oder ob Gewerbegebäude gelegentlich angesichts vieler technologischer Veränderungen des modernen Maschinenparks mit geringerem Gewicht und reduzierten Emissionen nicht auch wieder mehrstöckig errichtet werden können, wie es Anfang des vorigen Jahrhunderts oft der Fall war.

Auf das Stichwort „mehr Geschosse“ haben Sie schon gewartet, und in der Tat ist meine Meinung, auch bezogen auf den Wohnungsbau: Wir müssen uns an den Gedanken gewöhnen, hier und da wieder höher zu bauen. Denn unsere Flächen sind begrenzt. Und Hamburg verträgt das Höherbauen. Berlins Fläche ist um knapp



ein Fünftel größer als die Hamburgs. Berlins Einwohnerzahl liegt aber um mehr als 90 Prozent über unserer.

Wenn wir weitere Eingriffe in empfindliche Naturräume vermeiden wollen, müssen wir eben höher und dichter bauen und das Wachstum weitgehend in der bestehenden Siedlungskulisse umsetzen. Das heißt nicht einfach nur: Hochhäuser bauen, sondern an vielen Stellen stadtverträglich statt zwei- viergeschossig oder statt vier- sechsgeschossig zu bauen.

Die Stadtplaner sind aufgerufen, nicht nur gewachsene Quartiere zu bewundern, wo sich Wohnen und Gewerbe mischen, sondern solche Quartiere neu zu entwickeln. Oder auch ein Haus, das das gewährleistet. Die „Hybrid Houses“ der Internationalen Bauausstellung Hamburg sind gelungene – und wirtschaftlich erfolgreiche – Beispiele. Allerdings ging es da um Büros. Vielleicht stellt sich jemand der Aufgabe, unten Gewerbe und oben Wohnungen im Rahmen unseres Planrechts zu realisieren.

Den Lärm, den Kinder machen, oder den Lärm, der beim Sport entsteht, sollten wir nicht als störend verstehen. Kinderlachen oder -geschrei sollten nicht plötz-

lich verboten sein, wenn sie nicht zufällig auf der Straße zu hören sind, sondern aus der Kita kommen. Und dass es Sportanlagen gibt, die zeitweilig ungenutzt sind und auch für den Freizeitsport nicht genutzt werden können, weil das Lärmkontingent überschritten ist, will mir nicht in den Kopf.

Übrigens mit dem „ParkSport“, der zum Konzept der internationalen Gartenschau Hamburg 2013 gehört, gehen wir einen Weg weiter, den Freizeitsport in der Moderne und der Großstadt weiterzuentwickeln. Kletterhallen, Joggingstrecken: All das gehört in die Stadt.

Wir müssen auch das Ziel einer barrierefreien Stadt beständig im Blick haben. Es geht um die Bürgerinnen und Bürger mit körperlicher Behinderung, die wir nicht vom Stadtleben ausschließen wollen. Aber natürlich auch um die Alten. Schon ein Viertel der Stadtbewohner ist heute über 60.

Wir haben einen „Vertrag für Hamburg“ mit den Bezirken über verbindliche Zielzahlen, aber auch ein Bündnis mit der Immobilienwirtschaft geschlossen, mit einer Verständigung auf gemeinsame Ziele: zum Sozialwohnungsbau, zum Klimaschutz, zur Integration von Wohnungsnotfällen und zur Erhaltung der Backsteinstadt Hamburg.

Es geht um Städtebau, um Stadtplanung, dabei natürlich auch um Flächenkonkurrenz und darum, dass Hamburg bei all dem eine grüne Stadt bleiben muss. Wenn „Urban Governance“ und die zahlreichen guten Ideen, die damit verbunden sind und die die Stadtwerkstatt in die Tat umsetzen oder erst mal in die Planung einbringen will, wenn die uns helfen, dieses Ziel zu erreichen, haben alle gewonnen.



Von links nach rechts:

Jean-Jaques de Chapeaurouge: Rechtsanwalt, Geschäftsführer der Norddeutschen Grundvermögen Bau- und Entwicklungsgesellschaft, zuvor als Investmentmakler und Projektentwickler bei Grossmann & Berger und M. M. Warburg-Schlüter & Co.

Philipp Rode: Stadtplaner und geschäftsführender Direktor des Cities-Forschungsinstituts an der London School of Economics; konzentriert auf alles, was mit Stadtentwicklung zu tun hat, vor allem auf Fragen der Mobilität und Energie.

Iris Neitmann: Architektin und Initiatorin von Mehrgenerationen-Wohnprojekten und Nachbarschaftsquartieren in Hamburg. Die Beteiligung der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer praktiziert sie seit 1985.

Moderation: Herbert Schalthoff, (Politikchef beim TV-Sender Hamburg 1).

Olaf Scholz: Rechtsanwalt, Erster Bürgermeister der Stadt Hamburg, Präsident des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg.

Sigrid Berenberg: Juristin, Beraterin für Kulturkonzepte und erste Vorsitzende des Kultwerk West e.V., dem öffentlichen Wohnzimmer auf St. Pauli, der Bühne für Ideen, Visionen und konkrete Projekte, für unbequeme Fragen und unorthodoxe Antworten.

Prof. Dr. Friedrich von Borries: Architekt und Professor für Designtheorie und kuratorische Praxis an der Hochschule für Bildende Künste in Hamburg (HFBK), seit 2009 Leiter eines eigenen Projektbüros, das seinen Namen trägt.

Was für ein Hype

„Mir scheint, als rede im Moment die gesamte Stadtbevölkerung über Stadtentwicklung, und zwar mit Leidenschaft. Wie ist dieser Hype zu erklären?“ Auf die Einstiegsfrage von Moderator Herbert Schalthoff hat Philipp Rode fünf Kernthemen parat: Der zunehmende Einfluss einer Generation, die das Nationalstaatliche als problematisch wahrnimmt. Die Globalisierung, die die wirtschaftliche Bedeutung der Städte fördert. Die globale Verstädterung, die die magische Grenze von 50 Prozent überschritten hat. Werte wie Offenheit, Progressivität und Multikulturalität. Zunehmende Bedeutung des Umweltschutzes.

Das ist mein Hamburg

Friedrich von Borries ergänzt Gründe, warum heute so viel über Stadtentwicklung geredet wird: „Weil wir oft politisch keinen Einfluss haben, wie etwa bei der Euro-Finanzpolitik. Weil die Entscheidungen, die in Stadt stattfinden, für mich persönlich erlebbar und wahrnehmbar sind. Es fällt viel leichter zu sagen, ‚das ist mein Hamburg‘, als zu sagen ‚das ist mein Deutschland‘, oder ‚das ist mein Europa‘.“ Das wachsende Interesse, an Stadtentwicklung mitzuarbeiten, liegt nach den Erfahrungen von Iris Neitmann nicht nur darin begründet, dass die globale Politik so weit weg ist und der Nahraum erfahrbar: „Viele Leute sind inzwischen trainiert, in Gruppen und Gremien zu diskutieren und gemeinschaftliche Entschlüsse zu fassen.“

Nicht immer nur dagegen sein

„Stehen wir vor dramatischen Entscheidungen, was die Stadtplanung betrifft?“ Herbert Schalthoff hat eine gewisse Unsicherheit bei den Menschen beobachtet. Sigrid Berenberg sieht eher bei Beteiligungsverfahren die Tendenz zu einem verhaltenen Misstrauen von Seiten der Bürgergruppen gegenüber der Politik. Ihr Rat: „Wir brauchen Mut und Optimismus. Nehmen wir doch den Senat beim Wort. Das sind von mir gewählte Leute. Ich erwarte, dass sie Leistungen liefern und mit mir reden.“

Mit sich reden lassen, das will Olaf Scholz: „Wir müssen auch mit denen reden, die etwas nicht richtig finden, weil sie oft Vorschläge haben, die aus meiner Sicht die Gesamtlösung gut machen können.“ Manche möchten beteiligt werden und sich einbringen, andere möchten zwar beteiligt werden, doch klinge bei ihnen vor allem das Interesse durch, dass etwas nicht stattfindet. Das sollte sich über den Prozess einer besser werdenden Planungskultur ändern.

Zum Bebauungsplan „Langenhorn 73“ äußern zwei Bewohner an diesem Abend ihren Unmut: „Ein ausreichender Dialog hat nicht stattgefunden, und dann wurde der Bürgerbescheid evoziert.“ Olaf Scholz erklärt, dass die Mehrheit der Mieter und Bürger den Umbau der Siedlung befürworte, weil dieser zu einer Verbesserung der Wohnverhältnisse führe. „Es hat viele Gespräche vor Ort gegeben und schließlich einen Kompromiss.“



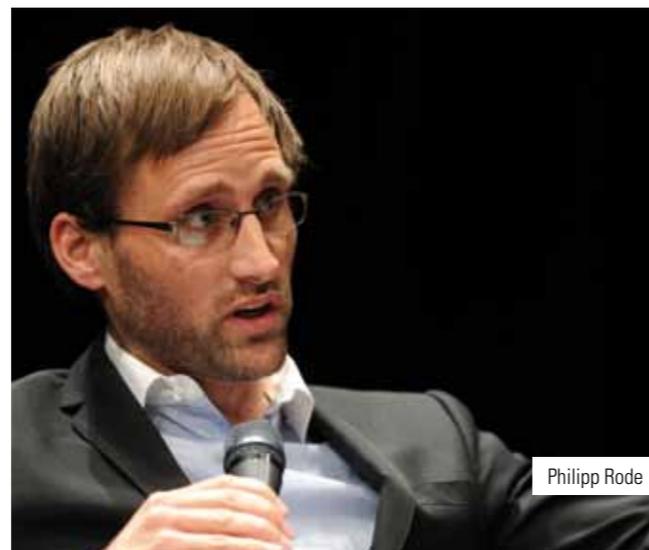
Keine Beteiligungsdekoration

„Man wird bei Stadtentwicklungsentscheidungen nie alle glücklich machen, weil es immer unterschiedliche Interessenslagen gibt. Manchmal hilft einem auch eine Bürgerbeteiligung nicht. Dann müssen politische Entscheidungen verantwortet werden. **Wenn man aber rechtzeitig diejenigen, die von einer bestimmten Planung betroffen sind, integriert, von ihrem Wissen profitiert, ihre Kompetenz nutzt, dann kommen ganz andere Planungsergebnisse zustande, als wenn man Top-Down plant und dann noch versucht, eine Beteiligungsdekoration darüber zu legen,**“ so Friedrich von Borries.

Möglicher Gewinn

„Deshalb ist der Ansatz der Stadtwerkstatt auch so wichtig.“ Philipp Rode fordert als Grundvoraussetzung für den Dialog eine klare Kommunikation. Was ist möglich im Rahmen von Ideengenerierung, Entscheidung und

Umsetzung? Er erinnert daran, für die Ankommenden zu planen, für die zukünftigen Bürger, die noch keine Stimme haben. „Auf Metropolraumbene strategische Fragen anzugehen und basisdemokratisch zu entscheiden, ist schwierig. Aber die repräsentative Demokratie hat innovative Konzepte zum Vorschein gebracht, auch solche, die im Nachhinein von der Allgemeinheit angenommen werden.“ Er warnt davor, ausschließlich Bürgerbeteiligung zu fordern, ohne auch Experimente zu wagen. „Wir bewahren, was wir haben. Der Verlust schmerzt mehr als der mögliche Gewinn, den man nicht richtig einschätzen kann.“ Durch Experimente könne man aber erleben, was geplante Veränderungen bedeuten. Er habe erstaunliche Ergebnisse beobachtet: **„In Städten, die nicht im Vorfeld einer Maßnahme abgestimmt haben, sondern erst nach einer Versuchsphase, ist die Stimmung komplett gekippt, oft in Richtung Befürwortung. Kultureller Mut zur Veränderung!“**



Philipp Rode

Wo Hamburg weltweit aus dem Rahmen fällt

Was wird sich in Hamburg in den nächsten 20 Jahren ändern? Wichtige Themen sind Mobilität und Klimawandel, Ressourcenknappheit und Integration, die eine zunehmende Bedeutung erfahren. Philipp Rode wirft einen Blick von außen auf die Elbmetropole und zeigt, wo Hamburg weltweit aus dem Rahmen fällt: „Zum einen gibt es vermutlich weltweit nur fünf bis zehn weitere Städte, die so viel Gestaltungsspielraum haben. Hamburg profitiert vor allem vom Länderstatus. Zum anderen ist Hamburg eine der reichsten Städte der Welt. Sie ist global integriert, über den Handel, über die Industrie und über die Medien.“ Und schließlich habe Hamburg eine aufgeschlossene, überaus aktive Bürgerschaft. **„Wenn die Stadt sich noch mehr auf Experimente einlässt, mit diesem unwahrscheinlich positiven Potential, das sie besitzt, ist sie für 2030 sehr gut aufgestellt.“**

Hamburg - Industriestadt kurz vor dem Nordpol?

„Hamburg kann allerdings noch an seinem Image in Europa arbeiten“, meint Jean-Jacques de Chapeaurouge. „Wir wissen, dass wir die fünftgrößte Handelsstadt der Welt sind, das weiß auch in Asien jeder. Nur in Europa machen wir ein bisschen wenig Reklame. Wir hatten kürzlich eine berühmte französische Familie bei uns zu Besuch. Die hatten Hamburg für eine Industriestadt kurz vor dem Nordpol gehalten.“

Ankunftsstadt - Einwanderungsstadt - Hoffungsstadt

Den weiten Weg dorthin legen allerdings jährlich Tau-

sende zurück, um hier zu leben. Ein großes Thema ist Hamburg als Ankunftsstadt, Einwanderungsstadt, Hoffungsstadt: Hamburg wächst. In den vergangenen 20 Jahren um 200.000 Einwohner, gegenwärtig kommen jedes Jahr 8.000 bis 10.000 weitere Personen hinzu. „Das ist für Hamburg eine Riesenchance“, so Sigrid Berenberg. Doch manchmal wird sie nicht genutzt. Im Kultwerk führt sie viele Gespräche mit Einwanderern, erfolgreichen Einwanderern der ersten oder zweiten Generation, die allerdings noch nicht so verwurzelt sind, wie sie es sein sollten.

Zum Beispiel in Mümmelmannsberg. „20.000 Menschen leben in dieser Siedlung“, berichtet Wolfdietrich Thürnagel. „7.500 Wohnungen haben wir hier, und wenn die geplanten 3.500 neuen Wohnungen gebaut werden, zählt der Stadtteil 30.000 Bewohner.“ Laut statistischem Landesamt haben in Mümmelmannsberg 55 Prozent der Menschen einen Migrationshintergrund. „Wir haben ein Problem“, sagt der Rentner, der bereits



Wolfdietrich Thürnagel

vor 40 Jahren wegen seines ehrenamtlichen Engagements zum Matthiae-Mahl eingeladen wurde. Es gebe aktuell keine Kneipe in Mümmelmannsberg, kein Restaurant und keinen Versammlungsraum. „Wir müssen aber dringend mit diesen Menschen zusammenleben. Und dafür müssen wir uns treffen können. Und wenn wir uns nicht treffen können, dann trifft das die Stadt.“

Olaf Scholz: „Unter dem schicken neuen Wort ‚community center‘ investieren wir jetzt, um öffentliche Begegnungsmöglichkeiten zu schaffen. Im Übrigen findet für Mümmelmannsberg gerade ein großes Investitionsprogramm statt, das die Lebensqualität verbessert. Wir tun etwas für die Schule, für die Einkaufsmöglichkeiten, für die Versammlungsmöglichkeiten, für die Renovierung des Stadtteils und für den öffentlichen Raum. Es ist eines der geerbten Probleme der Vergangenheit, das Neubausiedlungen aus den 1960er Jahren mit großen Wohneinheiten an den Stadtrand gelegt, aber keine Räume geschaffen hat, wo sich Mittelstand entwickeln und Angebote mitentfalten kann. Das muss jetzt nachträglich etabliert werden.“

Hamburg - ein riesiger Kuhfladen?

„Dass Hamburg so eine große Anziehungskraft hat, ist schön und gut. Aber 100.000 Menschen mehr in den nächsten 15 bis 20 Jahren? Das bedeutet mehr Verkehr, mehr Umweltverschmutzung, weniger Fläche.“ Kann man sich über eine solche Zahl nur freuen?, fragt Herbert Schalthoff. Friedrich von Borries: **„Große Städte haben eine tolle Zukunft vor sich. Die Frage ist, wie mutig man mit Veränderungsprozessen umgeht, zum Beispiel bei der Verdichtung im innerstädtischen Bereich. Hamburg ist ein riesiger Kuhfladen,**

in der Mitte nicht besonders groß, am Rand wird er immer flacher. Das wird sich sicherlich ändern. Hamburg spielt nicht mit Dichte und Weite. Das machen andere Städte wesentlich interessanter und besser. Zur Urbanität gehören auch die Veränderung der Mobilitätskultur und ein bestimmtes Verständnis, wie man in dieser Stadt lebt, ein Lebensstil, die Kultur. Und die ist Hamburgs größter Schwachpunkt.“ Die Stadt vergesse immer, dass sie die siebtgrößte Metropole Europas ist, aber mit Sicherheit nicht die Nummer sieben, was Kultur anbelangt. „Kultur ist der Bereich, wo Hamburg keine Ankunftsstadt ist, sondern eine Abgangsstadt. Die Veränderung des Lebensstil ist keine technische Angelegenheit, sondern eine kulturelle.“ Herbert Schalthoff: „Reden wir jetzt über Raum schaffen, oder darüber, das wir die Stadtidentität über die Kultur verändern?“

„Es wäre ja traurig, wenn man die Stadtidentität nur übers Bauen ändert. Natürlich drückt sich im Gebauten Bestimmtes aus, so wie sich in der Elbphilharmonie der unglaubliche Wunsch nach Kultur ausdrückt. Auch das Gängeviertel ist ein schönes Beispiel, wie sehr Baustruktur oder Umgang mit gebauter Stadt und kulturellem Selbstverständnis zusammenkommen, wie man in einer Stadt lebt.“

Kein „ökonomisches Klumpenrisiko“

Olaf Scholz betont, dass die Kultur ein wichtiger Bestandteil für die Stadtentwicklung ist. „Das gilt für die Hochkultur ebenso wie für all das, was wir als Off-Kultur begreifen. Die Melange aus allem ist besonders wirksam.“ Allerdings dürfe die Ausrichtung nicht zu einseitig werden. Eine Zeit lang hätten viele sich auf die ‚creative

class‘ konzentriert, in Anlehnung an ein Buch von Richard Florida. Aber man dürfe nicht vergessen, dass wir auch Industrie und Gewerbe benötigen. „Das Besondere an Hamburg ist die Bandbreite. Dass es neben der ‚creative class‘ eine professionelle Stadtreinigung gibt, eine Kupferproduktionsanlage, die drittgrößte zivile Luftfahrtindustrie der Welt. Mir hat neulich jemand in einem Gespräch gesagt, ‚Hamburg ist auch aus immobilienwirtschaftlicher Sicht sehr interessant, weil es kein ökonomisches Klumpenrisiko gibt‘, weil die Stadt veritable Wirtschaftsbereiche hat, die nebeneinander existieren und eine weltweite Bedeutung haben.“ Die Subventionen, mit denen Deutschland die Kultur in Berlin fördere, sehe er ganz entspannt und nicht als Maßstab für Hamburg.

Herbert Brüning aus dem Publikum merkt an, dass ihm die Diskussion zu sehr auf Hochkultur und Off-Kultur abziele. „Ich verstehe Herrn von Borries mehr so, dass es ihm um eine Philosophie der Lebensformen in dieser



Stadt geht, die Kultur, wie wir miteinander umgehen, diese Stadt miteinander entwickeln, was uns dort letztlich inspiriert. Ich kenne eine Reihe von Städten, in denen viel mehr Leitbilder vorhanden sind. Kopenhagen und die Frage des Fahrradverkehrs, die ganzen holländischen Städte, die ein Stück Lebenskultur zum Ausdruck bringen, durch Bewegung.“

Dichte fördert Kreativität

Eine erstaunliche Beobachtung von Experten: Bewohner in bereits verdichteten Stadtteilen akzeptieren oft eine weitere Verdichtung. Und in Stadtteilen, die eine ganz geringe Dichte haben, wird eine weitere Verdichtung abgelehnt. Iris Neitmann erlebt bei ihren Klienten einen regelrechten Run auf das Stadtzentrum, gut ausgebildete junge Leute mit Kindern, die mit kurzen Wegen ihr Leben gestalten müssen, gern auch ohne Auto. So und mit mehrgeschossigen Häusern ließe sich Energie sparen. **„Die Tendenz, bereit zu sein, nicht mehr ein Einfamilienhaus oder Reihenhaus am Stadtrand anzustreben, sondern in die innere Stadt zu ziehen, ist der Wunsch, am städtischen Leben teilzuhaben, auf öffentlichen Plätzen zu flanieren. Das betrifft auch die ältere Generation.“**

Auch Jean-Jacques de Chapeaurouge ist der Meinung, dass der Ansturm auf die Innenstadt ein langfristiger Trend ist. „Wir müssen Dichte fördern. Denn Dichte fördert die Kreativität. Das sieht man in Berlin oder Paris. In Paris leben bis zu 5.000 Menschen pro Quadratkilometer, da passiert an jeder Ecke irgendetwas. Dazu muss man jedoch die Innenstadt beleben. Wir haben den dramatischen Fehler gemacht, nach dem großen Brand und der Choleraepidemie alle Wohnquartiere

weitestgehend aus den Zentren herauszuziehen.“ Der Bürgermeister berichtet, dass die Stadt das Bauverbot für Wohnraum in der Innenstadt aufgehoben habe. Er hoffe nun auf einen Ansteckungsprozess: „Mit der HafenCity entsteht ein Raum, der in der Innenstadt liegt. Hier entsteht zusätzlicher Wohnraum, der nicht zu unterschätzen ist. Was wir jetzt noch erreichen müssen, ist der kontinuierliche Wohnungsbau. Durch preiswerten Wohnraum können wir dazu beitragen, dass auch diejenigen mit geringeren Einkommen ihre Kreativität in der Stadt entfalten können.“

Jeder nach seiner Façon

„Nach all den Plädoyers kommt mir das so vor, als bräuchten wir noch ganz viele Schanzenviertel, Ottensens und sonstige Szenestadtteile.“ Herbert Schalthoff: „Darüber wird ein bisschen vergessen, dass es Menschen in dieser Stadt gibt, die wollen da gar nicht wohnen, die fühlen sich total wohl in ihren Einfamilienhäusern mit Garten, wenig Verkehr. Könnte man vielleicht auch an die denken?“

„Jeder nach seiner Façon“, sagt Sigrid Berenberg. Obwohl in den Elbvororten die Verdichtung auch dringend nötig sei. **„Die Mischung macht die Stadt, und die ist überall wichtig.“** Blankenese biete einen sozialen Mix aufgrund der Geschichte, weil es früher ein Fischerdorf war. „Doch in Nienstedten fehlt er. Bei der HafenCity ist glücklicherweise noch die Kurve gekratzt worden. Da hätte man den Wohnraum auch schon eher und stärker mixen können.“ Friedrich von Borries: „Die Frage, die sich die Stadt stellen muss ist, welche Strukturen sie bei der Finanzierung auf die Allgemeinheit umlegt. Wir hatten sehr lange eine Infrastrukturpolitik, die das Ent-

stehen solcher lockeren Einfamilienhausgebiete für die Mittelschicht über die Allgemeinheit finanziert hat. Wir könnten jetzt sagen: Für die Allgemeinheit finanzieren wir die Infrastrukturen, die attraktiv für die Leute sind, die verdichtet wohnen und Energie sparen. Wenn andere Leute woanders wohnen wollen, dann kostet sie das einfach mehr.“

Der Mix macht's

Zu Sozialwohnungen in den Elbvororten und entsprechender Bürgerbeteiligung Iris Neitmann: „Die SPD Altona hat damals beschlossen, auf der Zeisewiese nicht nur öffentlich geförderten Wohnungen zu bauen, sondern auch Eigentumswohnungen. Dafür sollten in Flottbek zwischen den Villen einige öffentlich geförderte Mietwohnungen entstehen. Wenn man dort die Bürger beteiligt hätte, hätten die das Projekt verhindert. Dass es möglich war, ist einer politischen Initiative der gewählten Politiker zu verdanken.“ Herbert Schalthoff: „Aber man kann Bürgerbeteiligungen doch nicht nur dann gut finden, wenn sie einem in den Kram passen.“

Dazu Iris Neitmann: „Man darf die Bürgerbeteiligung nicht zu abstrakt sehen. Für mich ist das auch eine Form von Bürgerbeteiligung, wenn es in den Behörden, wie es zunehmend geschieht, „Runde Tische“ gibt, wo die betroffenen Fachleute aus anderen Bereichen bei Entscheidungen eingebunden werden. Man darf daraus aber kein Stammtischthema machen, nach dem Motto, wer ist der neue König. Man braucht immer auch eine konkrete Fragestellung, bei der man die Kompetenz der Betroffenen nutzen sollte, um Planungen besser zu machen.“



Die Polarisierung der Stadtteile beschäftigt auch Jean-Jacques de Chapeaurouge. „Wie kriegen wir es hin, dass wir eine integrierte Gesellschaft bekommen? Wir haben in Hamburg ein paar einzigartig gute Instrumente. Sei es die SAGA, die hier über 100.000 Wohnungen hat und immer dafür sorgte, dass es Sozialausgleich gibt, oder die vielen Wohnungsbaugenossenschaften. **Wenn wir nicht hinreichend Wohnraum bauen, wird es immer teurer, weil das gute Wohnen knapper wird.** Wenn wir aber schnell und mehr Wohnungen bauen, gibt es vielleicht noch eine Chance, dass sich der Mietmarkt stabilisiert.“

Ein Drittel der Neubauwohnungen ist gefördert - 2.000 neue geförderte Wohnungen pro Jahr

Zur Polarisierung der Stadtteile antwortet Olaf Scholz: „Es ist die Aufgabe guter Stadtentwicklung, die Kombination von wohlhabenden und weniger wohlhabenden Stadtteilen wieder zu schaffen. In Neugraben ist das bereits mit dem Gemeinschaftszentrum Süderelbe geschehen.“ Die Rolle der Bildung für Stadtentwicklungsprozesse sei lange unterschätzt worden. **„Das Beste, was man einem Stadtteil mit schwierigen Entwicklungsperspektiven antun kann, ist, dafür zu sorgen, dass es dort erstklassige Krippen, Kitas, Ganztags-**

betreuungsangebote und Grundschulen mit kleinen Klassen gibt.“

Zum öffentlichen Wohnungsbau: „Die SAGA GWG, die städtische Wohnungsgesellschaft, baut wieder 1.000 neue Wohnungen pro Jahr. Mithilfe der Wohnungsbaukreditanstalt werden zudem 2.000 geförderte Wohnungen pro Jahr auf den Weg gebracht.“

Hamburg tut was

Dass Wohnungsbau wieder mehr gefördert wird, freut Friedrich von Borries. „Generell sollte wieder eine Kultur entstehen, dass die öffentliche Hand selber baut. Weil sie in der Lage ist, die Experimente, von denen Philipp Rode gesprochen hat, zu ermöglichen. Experimentellen Wohnungsbau. Neue Bilder produzieren, wie man in der Stadt wohnen kann. Vorbilder geben, was Wohnen sein kann. Ein bisschen versucht die IBA das ja auch, insofern tut Hamburg etwas.“



Jean-Jaques de Chapeaurouge

Friedrich von Borries

Dem widerspricht Jean-Jacques de Chapeaurouge: „Wir sind viel erfindungsreicher in der Privatwirtschaft als es die öffentliche Hand jemals sein könnte.“

Doch Friederich von Borries hält dagegen: „Die Geschichte der Architektur zeigt, dass innovativer Wohnungsbau in Deutschland sehr oft von der öffentlichen Hand finanziert wurde. Da stehen bestimmte politische Konzepte dahinter. Und da sind sehr tolle Sachen entstanden.“

Unterschätzte Stadtteile

Stichwort IBA, die Internationale Bauausstellung, die noch bis Ende 2013 in Wilhelmsburg, Veddel und im Binnenhafen von Harburg stattfindet. Im nächsten Jahr wird in Wilhelmsburg zudem die internationale Gartenschau eröffnet. „Schauen wir dort, wie eine Stadtentwicklung möglich ist“, empfiehlt der Bürgermeister. „Das Engagement, das da hineingesteckt worden ist, muss natürlich eine Fortsetzung finden. Und wenn wir nach weiteren Gesprächen, die dieses Jahr noch stattfinden, die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße erreichen, und statt zwei Trennlinien nur noch eine zusammengeführte mit ordentlichem Lärmschutz existiert, dann entstehen zusätzliche Möglichkeiten für verdichteten Wohnungsbau in ausgesprochen zentraler Lage. **Es gibt Stadträume, die unterschätzt werden, was ihre Entwicklungsmöglichkeiten betrifft. Neben Wilhelmsburg entwickeln sich weitere neue attraktive Stadtteile: Hamm, Horn, Rothenburgsort.** In ein paar Jahren werden Leute denken, dass diese Stadtteile so attraktiv sind, dass sie dort unbedingt wohnen wollen.“

Eine Seifenblase über Wilhelmsburg

Von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße zurück zur Bürgerbeteiligung. Es gibt etliche Initiativen, die gegen die Verlegung sind. Ein Wilhelmsburger, der sich zu Wort meldet, bezweifelt zum Beispiel, dass man durch die Verlegung mehr Wohnraum schafft. „Die Seifenblase, die Frau Hajduk in die Luft gesetzt hat, die fliegt weiter, von einer Regierung zur anderen, weil keiner ergebnisoffen diskutiert hat. Zudem ist jetzt herausgekommen, dass die Straße nicht vor 2016 verlegt wird, obwohl die Eröffnung für das Jahr 2013 geplant war.“ Olaf Scholz nimmt Wind aus den Segeln: „Das Thema wird uns noch länger gemeinsam bewegen. Und wir werden sicherlich noch einmal miteinander diskutieren.“ Die Verlegung werde eine Verbesserung bringen. Dann werde die schöne Elbinsel, übrigens die größte Flussinsel Europas, nicht mehr von den Magistralen Bahn und Wilhelmsburger Reichsstraße zerschnitten. Die lägen dann beieinander. Das werde den Stadtteil attraktiver machen. **„Es werden nicht nur ein paar hundert, sondern ein paar tausend Wohnungen entstehen. Und das ist toll für Wilhelmsburg. Und toll für Hamburg.“**

Wer kriegt wie viel Raum?

Von der Verlegung einer Straße zum Verkehr. Auch ein wichtiges Thema an diesem Abend. Ein Bürger aus Schleswig-Holstein fordert zum Beispiel eine vernünftige Stadtbahnplanung, weil bis 2020 der Busverkehr nicht ausreichend sei. Obwohl der Senat schon entschieden hat: Wir machen das mit Bussen und Busbeschleunigungsspuren. Ob das geht? Philipp Rode: „Wir haben weltweit zahlreiche Städte gesehen, die dreier, viermal so groß wie Hamburg sind, die das Nahver-

kehrssystem nicht schienengebunden abwickeln. Die haben Bussysteme aufgebaut, die wahrscheinlich mehr Personen befördern als die schnellste und kapazitätsreichste U-Bahn in dieser Stadt. Unser Konflikt ist ein ganz anderer: die Umverteilung im Straßenraum. Wie viel Raum kriegt eigentlich wer?“ Dahinter steht die Frage: **„Wie viel Raum können wir dem privaten Individualverkehr in Zukunft noch zukommen zu lassen? Das ist die ineffizienteste Form des Reisens!“**

1,50 Meter Abstand bitte

Olaf Scholz legt den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems dar: „S- und U-Bahn, beide schienengebundenen Nahverkehrssysteme werden mit erheblichen Beträgen und zusätzlichen Investitionen ausgebaut. Für ein drittes schienengebundenes Nahverkehrssystem wie die Stadtbahn, die nicht mit den anderen kompatibel ist, werden keine weiteren 2 Milliarden ausgegeben. Stattdessen werden die Busse an einigen Stellen zusätzlichen Raum bekommen.“ Eine Vertreterin des Deutschen Ingenieurinnenbundes meldet sich zu Wort: „Dass die Busbeschleunigung kommt, ist gut, aber was machen wir danach? Es ist heute schon absehbar, dass die Busbeschleunigung an die Grenzen kommt und das Fahrgastvolumen, was durch die Verdichtung der Innenstadt entsteht, abgefangen werden muss.“ Und ein aktiver Bürger aus Eimsbüttel erinnert an die Radfahrer: „Wir sehen in Hamburg viel zu wenig Ausbau des Radverkehrs. Es gibt einige gute Projekte, die aber nur dort umgesetzt werden, wo sie dem Autoverkehr nicht wehtun.“ Er freue sich, dass die Benutzungspflicht für Radwege großflächig aufgehoben wurde. Doch das müsse nun in die Öffentlichkeit getragen werden.



„Das Radfahren ist auf der Fahrbahn sicher, komfortabel und schnell. Autofahrer sollten dies akzeptieren, auch dass sie 1,50 Meter Abstand zu halten haben.“ Olaf Scholz pflichtet ihm bei: „Beim Fahrradverkehr muss ganz viel passieren.“

Kein Entweder-Oder

Auto, Bus, Bahn oder Rad? Friedrich von Borries: „Wir werden in Zukunft multimodale Verkehrssysteme haben und verschiedene Formen von Individualverkehr - motorisiert, mit Muskelkraft getrieben. Es wird Strecken geben, auf denen man kontinuierlich eine hohe Auslastung hat; da macht ein schienenbasiertes System Sinn. Es wird Strecken mit wechselnden Frequenzen geben, auf denen ein System wie Busse, bei denen man die Taktung schneller steuern kann, wesentlich sinnvoller erscheinen. Die Frage ist: ‚Wie schafft man es, dass man zwischen diesen Systemen sinnvoll wechseln kann?‘ Da macht Hamburg einige Fortschritte wie etwa mit dem Car-Sharing; damit man den motorisierten Individualverkehr nur dann nutzt, wenn man ihn braucht.“ Ein anderer Punkt: Kann ich mein Fahrrad mit in die U- und S-Bahn nehmen? Sein Vorschlag: „Entscheidende Fragen nicht mit Entweder-Oder beantworten. Verknüpfen!“ Nicht separate Systeme entwickeln, die keinen Zusammenhang bilden.

Belohnung

Der Trend scheint sich jedenfalls gegen das Auto zu richten: Jean-Jacques de Chapeaurouge berichtet, dass er einen Mietvertrag mit einem Unternehmen ausgehandelt habe, das 580 Mitarbeiter beschäftigt. Schöne Stellplätze habe er dazu gebaut, aber keinen einzigen

vermietet. „Alle kommen mit der U-Bahn, dem Bus oder dem Rad.“ Ein Grund dafür könnten die Gruppenverträge der Hochbahn sein, durch die Mitarbeiter eine günstigere Monatskarte bekommen. Eine Art Belohnungssystem. So eines hat auch die Wissenschaftsjournalistin Kathrin Latsch entwickelt. Eine Umweltkarte. „Man sollte die Leute belohnen, die etwas Wichtiges für die Umwelt, für ihre Nachbarschaft und für Hamburg tun.“ Und wofür? „Wenn sie das Auto stehen lassen und mit dem HVV fahren, wenn sie ihr Handy zum Recycling bringen oder zu einem Ökostromtarif wechseln. Die gesammelten Umweltpunkte kann ich ausgeben, indem ich mir Energiesparglühbirnen oder biologisches Obst aus der Region kaufe oder ein Elektroauto miete.“

Die eigene Verantwortung

Frau Berenberg sieht dies kritisch. Sie erkennt an, dass Kathrin Latsch mit dem Belohnungssystem für aktive und vorbildliche Bürger Veränderungen in Gang setzen möchte. Aber: „Ich glaube, dass wir das anders angehen müssen. Das ist unsere Stadt. Wir sind die Bürger. Und bei jeder Entscheidung, an der wir uns beteiligen sollen oder dürfen, müssen wir uns doch fragen: Was ist unsere eigene Verantwortung?“ In jeder Familie, jeder Hausgemeinschaft, jedem Stadtteil müsse man sich einigen. „Wenn wir jetzt aber so ein System einführen, egal wie gut gemeint das ist, dann setzen wir wieder den Fokus darauf, dass wir die Verantwortung weggeben: Ich tue etwas, weil ich etwas dafür bekomme.“ Fazit: Für die Zukunft ihrer Stadt sollten die Hamburger und Hamburgerinnen aktiv werden oder bleiben, aber konstruktiv und kompromissbereit sein - und auch einmal Neues wagen.



Kathrin Latsch



Sigrid Berenberg

Wie fanden Sie's?

Mehr Visionen

„Die Idee der Stadtwerkstatt finde ich grundsätzlich toll. Doch ich hätte mir mehr Visionen zu 2030 gewünscht. Schauen wir doch mal nach Shanghai oder Los Angeles, was da bereits Großartiges gebaut wurde. Dann die Elektromobilität, wie schreitet die voran? Mir war das heute nicht groß genug.“



Matthias Lischke im Gespräch mit Senatorin Jutta Blankau

Mehr Expertenmeinungen

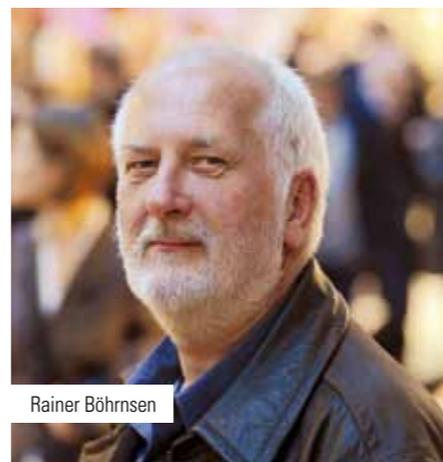
„Ich fand es gut, dass das Expertenteam zum Zuge gekommen ist. Die Beiträge auf dem Podium haben mich sehr gefreut, auch die Aussagen von Bürgermeister Scholz, wie die Politik aussieht, fand ich gut. Die Beiträge der Bürger waren nur begrenzt interessant, teilweise sehr eingefahren. Stattdessen hätte ich mir gewünscht, noch mehr von den Experten zu den Visionen für 2030 zu hören, wie sich die Verdichtung gestaltet oder die öffentliche Daseins-Versorgung.“



Agnes Schreieder

Mehr streuen

„Es war ein Anfang! Das Interesse der Bürger an Beteiligungen ist generell da. Es müssen nur mehr von diesen Foren erfahren. Ich bin zur Stadtwerkstatt gekommen, weil ich seit 30 Jahren in Moorburg lebe und möchte, dass dieser Ort auf den Füßen bleibt und nicht durch das Hafenerweiterungsprogramm abgerissen wird.“



Rainer Böhrsen



v. l. n. r. Timo Recke, Anne Skambraks, Gabi Plangger, Thomas Graebel, Elke Kruse, Juliane Ziegler

Zettelwirtschaft

Auf einer Stellwand im Kampnagel-Foyer hatten die Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit Wünsche, Anregungen und Kritik zu äußern. Die Themen waren so bunt wie die Zettel: von Vorfahrtstraßen für Radfahrer auf Hauptverkehrsachsen über Auslaufflächen für Hunde bis hin zum Ausbau der Infrastruktur in Wilhelmsburg und Veddel. Ein großes Thema war die Verdichtung der Stadt: Befürworter schrieben, dass Hamburg im Ausland als Gartenstadt belächelt werde, Gegner fürchteten die totale Verplanung von Grünfreiflächen, forderten statt „Coffee 2 go“ mehr „Car 2 go“. Längere Mietpreisbindung für soziale Wohnungen, überhaupt mehr Wohnungen für Familien statt für Singles, mehr Achtsamkeit bei der Vergabe von städtischen Grundstücken an private Investoren und mehr ‚Makerhood‘ – Arbeiten, Produzieren und Leben in Hamburgs Stadtteilen mehr mischen! – waren nur einige der Anregungen. Andere verlangten einen noch intensiveren Dialog und hofften, dass die Stadtwerkstatt eine ergebnisoffene Bürgerbeteiligung ermöglicht.



Stimmen von Bürgerinnen und Bürgern

Wie geht es weiter?

„Wir sind interessierte Bürger und Bürgerinnen, die sich gern beteiligen möchten. Daher finden wir die Idee der Stadtwerkstatt generell gut, dass die Kompetenzen der Bürger gefragt sind. Das Format ist uns aber immer noch nicht ganz klar. Wie funktioniert die Beteiligung? Wie geht es weiter? Zu welchen Themen kann man sich einbringen? Ein Punkt auf der Agenda wäre zum Beispiel die Klimaanpassung.“

Was ist die Stadtwerkstatt?

Im April 2012 hat der Hamburger Senat auf Ersuchen der Bürgerschaft beschlossen, eine „Hamburger Stadtwerkstatt“ als Plattform einzurichten, mit der eine neue Planungs- und Gesprächskultur in Hamburg gefördert werden soll. Information und Beteiligung bei Stadtentwicklungsprojekten und Umweltschutzthemen sollen verstärkt werden. Das erfordert eine Akzeptanz der Stadtgesellschaft in ihrer Vielfalt und ein neues Verständnis von Verwaltung. Die Stadtwerkstatt soll einen Rahmen geben für den öffentlichen Diskurs zu Stadtentwicklungsthemen der Zukunft sowie zu konkreten Projekten.

Welche Ziele hat die Stadtwerkstatt?

- › Diskurs über die Zukunft der Stadt
- › Information über Entwicklungsschritte und Planungen
- › Offenlegung der Zielkonflikte
- › Neue Formen der Beteiligung
- › Ziel: breit getragene Planungsergebnisse

Wie kann man sich beteiligen?

Die Stadt lädt zu öffentlichen Diskussionsveranstaltungen ein. Hier soll über die Zukunft und Chancen der Stadt Hamburg sowie über Herausforderungen und Probleme der Stadtentwicklung der nächsten Jahre debattiert werden. Die Bezirksämter informieren über Bauvorhaben und Bebauungsplanverfahren, laden bei



Wettbewerben und Freiraumgestaltungen zur Mitwirkung ein. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ist Gastgeberin von Diskussionen zu baulichen Großprojekten und gesamtstädtischen Themen der Stadtentwicklung. Es gibt viele verschiedene Angebote: Reine Informationsveranstaltungen, Mitwirkung an Runden Tischen oder Vorschläge zu Planungsentscheidungen. In den regionalen Medien sowie auf der Internetplattform wird regelmäßig darüber informiert.

Worauf kommt es uns an?

Die Entwicklung einer neuen Planungskultur ist ein Lernprozess – mit flexiblen Formen und folgenden Qualitätskriterien: Grundvoraussetzung ist, dass alle Beteiligten den Willen zur Verständigung mitbringen und darauf vertrauen, ernst genommen zu werden, ergebnisorientiert zu diskutieren und Kompromisse erzielen zu kön-



nen. Das Interesse des Einzelnen, der Gruppe und das Allgemeinwohl müssen in Einklang gebracht werden. Der Informationsaustausch soll fair und offen verlaufen. Das bedeutet:

- › Frühzeitige und vollständige Information über Planungsvorhaben
- › Anhörung aller Belange
- › Klare Beschreibung der Entscheidungsmöglichkeiten und Grenzen
- › Nachvollziehbarer Umgang mit den Ergebnissen

Die informellen Beteiligungsverfahren unterstützen die Planung. Sie ersetzen nicht die gesetzlich vorgegebenen Prozesse, sondern ergänzen diese. Die demokratisch gewählten Institutionen und Gremien müssen letztlich die Entscheidungen treffen.

Was macht der Dialogbeirat?

Ein neuer Dialogbeirat begleitet die Stadtwerkstatt. In Hamburg finden bereits jetzt viele Veranstaltungen von verschiedenen Institutionen zu Aspekten der Stadtentwicklung statt. Angebote zu Debatten und Diskussionen haben in Hamburg eine lange Tradition. Neu ist: Unter dem Vorsitz von Senatorin Jutta Blankau treffen sich im Dialogbeirat 25 Vertreter von Hochschulen, Stiftungen, Verbänden, Institutionen, Kammern, Unternehmen und weiteren Multiplikatoren; sie haben Verbindungen zu jeweils unterschiedlichen Zielgruppen. Diese Fachleute tauschen sich im Dialogbeirat regelmäßig über Stadtentwicklungsthemen und Partizipationsformen aus und beraten über Kooperations- und Unterstützungsmöglichkeiten bei Veranstaltungen, Workshops und Projekten.

Impressum

Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)

Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg

V.i.S.d.P.:

Dr. Elisabeth Klocke

E-Mail: stadtwerkstatt@bsu.hamburg.de

weitere Informationen: www.hamburg.de/stadtwerkstatt

Bestellungen über:

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

„Stadtmodell Hamburg“

Wexstr. 7, 20355 Hamburg, Tel: 040/428 40-21 94

E-Mail: stadtmodell-hamburg@bsu.hamburg.de

Redaktion:

Almut Blume-Gleim

Referat Stadtwerkstatt und Partizipationsverfahren (BSU)

Texte: Kirstin Rüter, www.scribenda.de

Gestaltung: www.superurban.de/www.goldhafen.de

Abbildungsnachweis: Alle Fotos: Michael Zapf

Auflage: 1.500, August 2012

**STADT
WERK
STATT**
auf Dialoge bauen




Hamburg

Behörde für
Stadtentwicklung
und Umwelt