

Stadtwerkstatt

13



**EINE STADT FÜR ALLE**

**WIE WOLLEN WIR WOHNEN?**

**WO KÖNNEN WIR BAUEN?**

**STADT  
WERK  
STATT**  
auf Dialoge bauen

[www.hamburg.de/stadtwerkstatt](http://www.hamburg.de/stadtwerkstatt)

  
Hamburg

# INHALT



Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger kamen in die Fischauktionshalle

Grußwort von Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen .....	3
Auf dem Podium und am Rednerpult .....	5
Keynote Dr. Stapelfeldt – Eine Stadt für Alle – Die Leitlinien für Hamburgs Wohnungsbaupolitik .....	6
Vortrag Prof. Jörn Walter – Neuer Stadtraum mit neuen Qualitäten – Hamburger Strategie für Wohnungsbau und Stadtwachstum .....	9
Vier Thesen für den Weg zu einer lebenswerten Stadt für Alle – Replik von Berthold Bose .....	11
<b>Panel 1</b> – „Mehr Stadt in der Stadt“ und „Mehr Stadt an neuen Orten“ .....	12
Zahlen, Daten, Fakten rund um Hamburg und den Wohnungsbau .....	14
<b>Panel 2</b> – „Hamburg für Alle entwickeln“ .....	15
Themenstationen/Anregungen der Bürgerinnen und Bürger mit entsprechenden Faktenstatements der BSW ..	17
Ausblick: Bauen gegen die soziale Spaltung – Staatsrat Matthias Kock .....	18
Impressum .....	20

## Programm der Veranstaltung

**Film zum Thema Wohnen** in Hamburg ■ Vortrag **Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt** „Eine Stadt für Alle“ ■ **Oberbaudirektor Jörn Walter**: Vorstellung der „Hamburger Strategie für Wohnungsbau und Stadtwachstum“ ■ Replik von **Berthold Bose, Landesbezirksleiter ver.di** ■ Diskussion mit **Fachleuten und Publikum**: Panel 1 „Mehr Stadt in der Stadt“ und „Mehr Stadt an neuen Orten“ mit **Volker Halbach, Karen Pein, Sönke Struck, Alexander Porschke** ■ Panel 2 „Hamburg für Alle entwickeln“ mit **Dr. Liane Melzer, Marko Lohmann, Prof. Bernd Kniess, Karin Schmalriede** ■ Schlusswort / Ausblick ■ Gelegenheit zur Diskussion und zum **Austausch mit Expertinnen und Experten an neun Thementischen** rund um das Thema Wohnungsbau ■ Offener Ausklang

## Liebe Leserinnen und Leser,

Hamburg wächst, und Wachstum bedeutet Veränderung. Zu glauben, es könne alles so bleiben, wie es ist, ist eine Illusion. Unsere Maxime lautet: nicht zusehen, sondern gestalten. Wir wollen das Wachstum gestalten, wir wollen „Eine Stadt für Alle“. Es geht um das Versprechen, das von einer großen Stadt wie Hamburg ausgeht, der Möglichkeit, hier sein ganz persönliches Glück zu finden. Das ist es, was die vielen Studentinnen und Studenten und die Auszubildenden nach Hamburg zieht, die Familien auf der Suche nach einem guten Lebensumfeld, die tausenden Menschen, die bei uns arbeiten wollen. Und natürlich wollen auch diejenigen, die schon lange hier wohnen und sich seit Generationen in ihrer Hamburger Heimat wohlfühlen, dass diese weiterhin lebenswert ist.

„Eine Stadt für Alle“ – so lautete auch das Thema der 13. Stadtwerkstatt, zu der am 17. November 2016 rund 600 Gäste in der Fischauktionshalle zusammenkamen. Dieses große Interesse freut mich sehr, denn wir brauchen Sie, liebe Gäste der Stadtwerkstatt und Sie, liebe Leserinnen und Leser. Als Bauherren, als Ideengeber, als Quartierskennerinnen, als aufgeschlossene Bürgerinnen und Bürger, die die neuen Nachbarinnen und Nachbarn empfangen, als Eltern und Mitwirkende in Schulen und Kindertagesstätten, als Vorreiter einer neuen Mobilität, für ein gutes Klima und als „Grün-Begeisterte“.

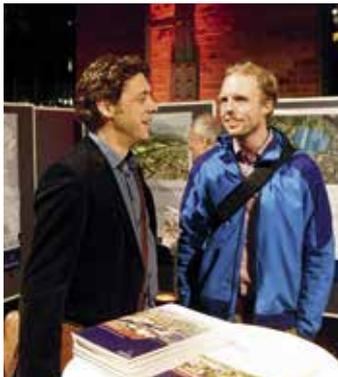
Neun Projekte, die auf Mitwirkung und Mitarbeit setzen, wurden während der Stadtwerkstatt an Themenständen vorgestellt, und viele Gäste nutzten die Möglichkeit, mit den Projektbetreuern ins



Gespräch zu kommen. Wir wollen auch bei vielen weiteren Gelegenheiten über aktuelle Planungen informieren und uns mit Ihnen austauschen. Lassen Sie uns gemeinsam an „Einer Stadt für Alle“ arbeiten.

Ihre Dorothee Stapelfeldt  
Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

# IMPRESSIONEN 1



**Eine Stadt für Alle**  
**Wie wollen wir wohnen?**  
**Wo können wir bauen?**

**STADTWERKSTATT HAMBURG**

**ÖFFENTLICHE**

**DISKUSSIONSVERANSTALTUNG**

Donnerstag, den 17. November 2016 | 17.30 – 21.00 Uhr  
Fischauktionshalle | Große Elbstraße 9  
ÖPNV: S Königstraße oder Bus 111  
Eintritt frei

**STADT  
WERK  
STATT**  
auf Dialoge bauen

Eine Veranstaltung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen  
[www.hamburg.de/stadtwerkstatt](http://www.hamburg.de/stadtwerkstatt)

  
Hamburg

# AUF DEM PODIUM UND AM REDNERPULT

## **Dr. Dorothee Stapelfeldt**

Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

## **Prof. Jörn Walter**

Oberbaudirektor

## **Matthias Kock**

Staatsrat

## **Berthold Bose**

Landesbezirksleiter ver.di

## **Volker Halbach**

Vorsitzender des Bundes Deutscher Architekten und Architektinnen BDA der Freien und Hansestadt Hamburg e. V.

## **Prof. Bernd Kniess**

Projektleitung Urban Design, HafenCity Universität

## **Marko Lohmann**

Vorsitzender des Verbandes Norddeutscher Wohnungsunternehmen, Landesverband Hamburg e. V.

## **Dr. Liane Melzer**

Leiterin des Bezirksamtes Altona

## **Karen Pein**

Geschäftsführerin IBA Hamburg GmbH

## **Alexander Porschke**

1. Vorsitzender Vorstand NABU Hamburg

## **Karin Schmalriede**

Vorstand der Johann-Daniel-Lawaetz-Stiftung

## **Sönke Struck**

Vorsitzender des Landesverbandes Hamburg im Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen e. V.

## **Moderation: Dr. Anke Butscher**



v. l. n. r.: Panel 1-Moderator Dr. Julian Petrin, Volker Halbach, Sönke Struck, Karen Pein, Alexander Porschke, Moderatorin Dr. Anke Butscher, Staatsrat Matthias Kock, Prof. Bernd Kniess, Dr. Liane Melzer, Karin Schmalriede, Marko Lohmann

# EINE STADT FÜR ALLE

## DIE LEITLINIEN FÜR HAMBURGS WOHNUNGSBAUPOLITIK

**Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt**



In den vergangenen Monaten wurde eine Reihe von Entscheidungen getroffen, die für die Entwicklung unserer Stadt von großer Bedeutung sind. Zehntausende Wohnungen werden in den kommenden Jahren überall in Hamburg gebaut. Die Schwerpunkte liegen dabei in drei so genannten „Fokusräumen“. Mit dem „Sprung über die Elbe“ entwickeln wir schon seit einigen Jahren neue Quartiere in Wilhelmsburg, Harburg und weiter entlang der S-Bahn-Linie in Neugraben-Fischbek. Derzeit laufen in Wilhelmsburg die Arbeiten zur Verlegung der Reichsstraße. Über 5.000 Wohnungen werden hier zwischen Spreehafen und Inselpark geschaffen. In Fischbek, aber auch in Öjendorf planen wir große „Gartenstädte des 21. Jahrhunderts“. Unter dem programmatischen Titel „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ folgen weitere städtebauliche und verkehrliche Vorhaben im Osten Hamburgs. Dazu kommen die Großprojekte im Westen, wie die Überdeckung der A7 und die Überbauung des Bahngeländes in Altona.

Insgesamt entstehen in den genannten Großprojekten rund 25.000 neue Wohnungen.

### **Neubaubedarf hält an**

Diese Projekte stehen nur stellvertretend für die Dynamik in unserer Stadt. Das Statistische Bundesamt sagt Hamburg ein beständiges Wachstum der Bevölkerung voraus. Von einer Phase der Stadtfucht zwischen den 1960er- und 1980er-Jahren abgesehen, ist Hamburgs Bevölkerungszahl die meiste Zeit seiner Geschichte gestiegen. Vor 100 Jahren hatte Hamburg gut eine Million Einwohnerinnen und Einwohner, heute sind es 1,8 Millionen. So viele waren es schon 1960 – damals gab es allerdings 200.000 Wohnungen weniger als heute. Das heißt, auch in der Phase der Stadtfucht wurden weiterhin Wohnungen gebaut, ist Hamburg flächenmäßig weiter gewachsen. Das liegt auch daran, dass die Haushalte immer kleiner, die Wohnungen aber immer größer wurden. Jetzt, da es die Menschen wieder in die Stadt zieht und die Bevölkerungszahl steigt, müssen wir erst recht weitere Wohnungen bauen. Das Ziel des Hamburger Senats ist es daher, jedes Jahr für 10.000 Wohnungen Baugenehmigungen zu erteilen, davon 3.000 öffentlich geförderte, also „Sozialwohnungen“.

10.000 Neubauwohnungen pro Jahr – das ist eine enorme Zahl, die wir im vergangenen Jahr nur deshalb schon fast erreicht haben, weil wir kooperativ mit den verschiedenen Bauherren zusammenarbeiten: mit unserer städtischen Wohnungsbaugesellschaft SAGA ebenso wie mit der freien Wohnungswirtschaft, mit

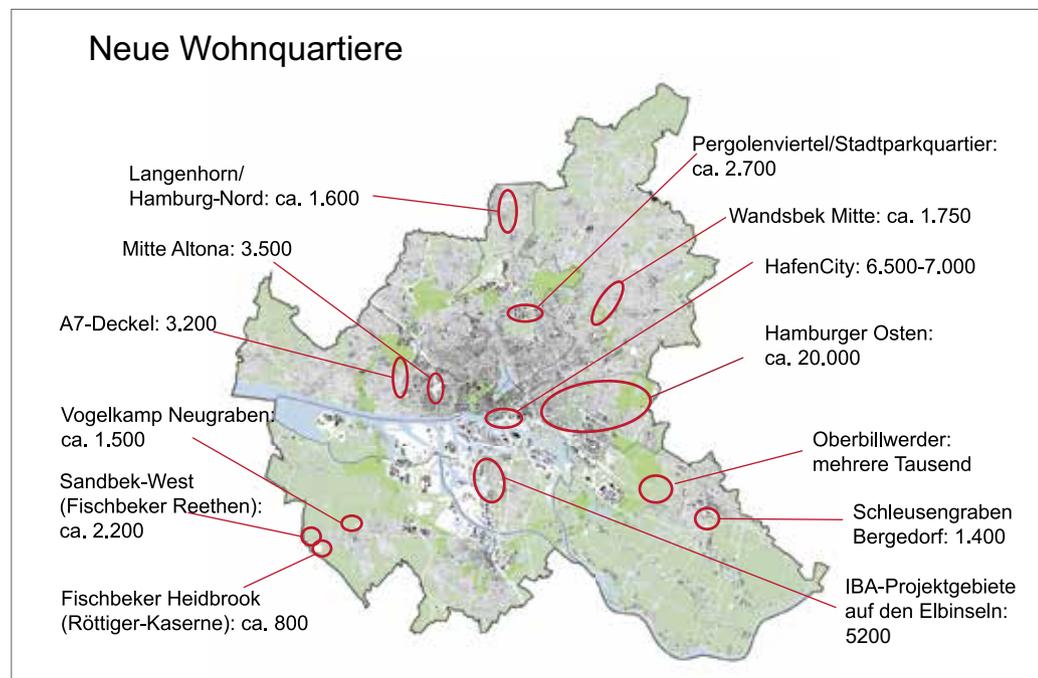
Baugenossenschaften und Baugemeinschaften. Im „Bündnis für das Wohnen“ arbeiten wir seit 2011 eng mit den Bezirken, der Wohnungswirtschaft und wichtigen beratenden Verbänden, wie etwa dem Mieterverein, zusammen. Mit diesem Bündnis und dem Vertrag für Hamburg zwischen dem Senat und den Bezirken haben wir eine deutschlandweit beispiellose Erfolgsgeschichte geschrieben, die wir mit aller Kraft fortsetzen wollen.

### „Mehr Stadt in der Stadt“ und „Mehr Stadt an neuen Orten“

Wir achten sorgfältig darauf, dass Hamburgs Charakter als grüne Stadt bewahrt bleibt. Das geht trotz aller Neubautätigkeiten, weil Hamburg insgesamt relativ locker bebaut ist. Im Vergleich mit anderen großen Metropolen in Deutschland oder Europa sieht man, dass Hamburg durchaus eine höhere Dichte vertragen

kann. Wir wollen daher Baulücken schließen, lassen höhere Bauten zu als bisher oder stocken bestehende Gebäude auf. Außerdem wandeln wir ehemalige Gewerbegebiete, Bahn- oder Krankenhausflächen in neue Wohnquartiere um. „Mehr Stadt in der Stadt“ nennen wir diesen Teil unseres Wohnungsbauprogramms. Etwa 80 Prozent der neuen Wohnungen werden so durch Nachverdichtung geschaffen. Der Platz in den inneren Stadtteilen ist allerdings beschränkt, während die Nachfrage immer weiter wächst. Darum ergänzen wir das Programm um die Strategie „Mehr Stadt an neuen Orten“ zu einer Doppelstrategie für mehr Wohnungsbau auch in Hamburgs Randlagen. Dort werden die restlichen 20 Prozent der neuen Wohnungen in neuen Stadtteilen oder Quartieren geschaffen. Dass wir dabei die Naturschutzgebiete nicht bebauen, versteht sich von selbst. Bauen und dabei gleichzeitig

sensible Landschaften zu bewahren, darf kein Widerspruch sein.



**Stadtentwicklung ist mehr als Wohnungsbau**  
 Grundlage für ein gutes Leben im Hamburg ist das Wohnen – in guter Qualität und zu bezahlbaren Preisen. Deshalb ist der Wohnungsbau das Herzstück der Politik dieses Senates. Aber Stadtentwicklung ist mehr als Wohnungsbau. Die Hamburgerinnen und Hamburger, die neuen wie die eingesessenen,

haben nicht nur berechnete Ansprüche auf bezahlbares Wohnen, sondern auch auf Arbeit, auf Kinderbetreuung, auf Schulen und Ausbildung, auf einen leistungsfähigen Nahverkehr und gute Infrastruktur. Sie verlangen nach Sicherheit, flächendeckender Gesundheitsversorgung und vielem mehr. Eine „Stadt für Alle“ heißt für den Hamburger Senat deshalb auch „Bildung für Alle“. Wir haben die Kitagebühren und die Studiengebühren abgeschafft. Wir schaffen neue Schulstandorte und Kitas, um die Chancen und Lebensperspektiven aller Kinder in Hamburg optimal zu fördern. Und zu einer „Stadt für Alle“ gehört auch das Thema Mobilität. Daher bauen wir die Schnellbahnlinien und Fahrradwege aus, treiben das

Busbeschleunigungsprogramm voran und verknüpfen Fahrradleih- und Carsharing-Angebote.

Meine Vorstellung von Hamburg im Jahr 2030 ist die einer modernen Metropole mit 1,9 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern, in der es sich hervorragend leben und arbeiten lässt, die urban ist und ihren Traditionen verbunden bleibt. Und vor allem: Mit einem ausreichend großen Angebot an bezahlbarem Wohnraum in der Stadt, denn dieses Hamburg soll auch künftig „Eine Stadt für Alle“ sein.

---

## NEUER STADTRAUM MIT NEUEN QUALITÄTEN

### DIE HAMBURGER STRATEGIE FÜR WOHNUNGSBAU UND STADTWACHSTUM

**Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter stellte in seinem Vortrag einige Quartiere vor, die derzeit in Hamburg entwickelt werden, so zum Beispiel **Mitte Altona, Pergolenviertel, Projekte in Wilhelmsburg oder Fischbeker Reethen. Strategische Überlegungen zur Zukunft des Wohnungsbaus und Stadtwachstums** waren ein weiteres Thema.**

#### **Oberbaudirektor Jörn Walter**

Von überragender Bedeutung für Hamburg ist zweifelsohne die geplante „Mitte Altona“, wo wir unter anderem das Ziel verfolgen, die bisher räumlich getrennten Stadtteile Altona-Nord, Ottensen und Bahrenfeld enger zusammenzuführen. Auf dem bisherigen Bahngelände und der Fläche der benachbarten Holsten-Brauerei sollen Quartiere entstehen, die sich aus der Umgebung herleiten. Deshalb arbeiten wir dort mit Typologien, die sich an den Gründerzeitcharakter

anlehnen. Dort wird es ganz unterschiedliche Wohnungsangebote von verschiedenen Bauträgern, Baugesellschaften, Genossenschaften, der SAGA und vielen anderen geben. Was den Prozess und den Charakter der geplanten „Mitte Altona“ angeht, spielen Bürgerbeteiligung und das Thema Inklusion eine große Rolle. Nirgends in Hamburg haben wir bislang einen Stadtteil, wo diese Themen so intensiv betrieben wurden.

Auch beim Thema Mobilität können wir in Altona neue Wege gehen. Weil die „Mitte Altona“ vom Grunde auf



Mitte Altona: Beliebte Lage, verbindende Mitte

neu geplant wird und sehr zentral liegt, bietet es sich an, die vorhandene ÖPNV-Anbindung mit neuartigen Mobilitätsangeboten zu verknüpfen. Hier wird sich für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner die Frage stellen, ob sie ein eigenes Auto benötigen bzw. es sich leisten wollen, wenn doch Mietwagen direkt vor der Haustüre stehen. Hier erhoffen wir uns, dass viele auf freiwilliger Basis auf eigene PKW verzichten.

### Experiment mit Tradition

Auch im Pergolenviertel wollen wir an die städtebaulichen Traditionen der Umgebung anknüpfen. Die klassische Wohnstadt Hamburg, wie wir sie aus Barmbek-Nord kennen, ist eine der ganz großen Leistungen des frühen 20. Jahrhunderts. Wir wollen diesen Ring aus Wohnsiedlungen der Schumacher-Zeit weiter- und an die City-Nord heranführen. Die Bebauung wird größer und dichter als an anderer Stelle, aber von hoher backsteinerner Qualität. Wir wagen damit ein Experiment und führen doch gleichzeitig unser baukulturelles Erbe weiter.



HafenCity: Vielseitige und konzentrierte Angebote

Das Pergolenviertel ist aus einem weiteren Grund interessant, weil es eine Frage berührt, die sich auch in anderen Stadtteilen stellt: Wie gehen wir mit innerstädtischen Kleingartenanlagen um? Gibt es nur ein scharfes „Entweder-oder“ – oder geht nicht auch ein „Sowohl-als-auch“? Angesichts der hohen Wohnungsnachfrage gibt es immer wieder die Forderung, alle Kleingärten einfach zu überbauen. Aber das löst die bekannten Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Interessen einer Stadt und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner aus. Wir müssen stets die unterschiedlichen Interessen abwägen. Beim Inselpark in Wilhelmsburg haben wir schon einmal eine Kompromisslösung gefunden und gesehen, dass es funktionieren kann, Wohnen, öffentliche Parknutzung und Kleingärten zusammen zu organisieren. Im Pergolenviertel kann nun die Hälfte der Kleingärten an Ort und Stelle bleiben, ein Drittel wird als Ausweichfläche in der Nähe angeboten – und einige Kleingärtner erhalten Flächen, die etwas weiter entfernt liegen. Ich denke, in ein paar Jahren wird das Pergolenviertel als Vorbild dienen, wie man solche Nutzungskonflikte einvernehmlich lösen kann.

\*Bildnachweis „Mitte Altona“: li.: André Poitiers Architekt RIBA Stadtplaner mit arbos Freiraumplanung; oben re.: Entwurf Lederer Ragnarsdottir Oei Architekten / Visualisierung HOF437; Mitte re.: akyol kamps : bbp architekten bda; unten re.: BIWERMAU Architekten

### **Patchwork-Stadtteil Wilhelmsburg**

Wilhelmsburg habe ich schon angesprochen. Von seiner Geschichte her ist Wilhelmsburg ein Patchwork-Stadtteil aus Gewerbe, Hafen und Wohnen. Das haben wir mit der Internationalen Bauausstellung und der Gartenschau zu einem Thema für den Stadtteil gemacht und wollen es auch in Zukunft fortsetzen. Wir wollen diese besondere Mischung weiterführen, dort Quartiere entwickeln, die nicht ganz so homogen sein müssen wie in anderen Teilen der Stadt. Nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße wollen wir entlang der Nord-Süd-Trasse neuartige Typologien mit einer modernen Mischung aus Wohnen und Arbeiten organisieren. In Wilhelmsburg ist vieles möglich, was an anderen Stellen – zumindest noch – nicht üblich ist.

### **Ökologische mit städtebaulichen Zielen verknüpfen**

Ein weiteres Thema ist die Frage des Siedlungsneubaus am Stadtrand, die Frage der räumlichen Qualitäten in der Peripherie. Welche Typologien bieten wir dort an? Für die geplante Gartenstadt Fischbeker Reethen etwa gibt es erste Entwürfe, die sich trauen, überhaupt mal wieder eine Mitte zu bauen. Generell wollen wir in den neuen Siedlungen nicht einfach Zeilenbauten „irgendwie“ in die Landschaft stellen, sondern neue Stadträume mit eigener Qualität schaffen, mit Schulen an der richtigen Stelle und vielem mehr. Generell können wir dort, wo neue Stadträume entstehen, ökologische Ziele anders und besser verfolgen und mit neuen Qualitäten verbinden. Im Projekt Jenfelder Au etwa werden Fragen der Entwässerung und Energieversorgung auch dazu genutzt, Aufenthaltsqualität am Wasser und neue Identitäten zu schaffen. Das Abwasser wird vor Ort aufbereitet und die Rückstände zur Gewinnung von Bioenergie genutzt

werden. Regenwasser und geklärtes Grauwasser werden in Teichen und kleinen Kanälen gesammelt. Diese Wasserflächen verbessern das Mikroklima und beleben die gemeinsamen Grünflächen des Quartiers.

### **Kostengünstiges Bauen durch Standardisierung**

Zu guter Letzt noch einige Anmerkungen zum Thema „bezahlbares Wohnen“: Eine mögliche Strategie ist die Typisierung, die Standardisierung von kostengünstigen Häusern mit hoher Wohnqualität. Schaut man sich den Wohnungsbau im Hamburg der 1920er- und 1950er-Jahre an, findet man viele gute, auch städtebaulich gelungene Beispiele. Eng damit verknüpft ist das Thema Modulbauweise. Dafür gibt es ebenfalls bereits viele, ganz unterschiedliche Beispiele – etwa ein Studierendenwohnheim in Holzmodulbauweise, das gerade neben der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen in Wilhelmsburg entsteht.

Einen weiteren interessanten Ansatzpunkt für kostengünstiges Bauen bieten Baugemeinschaften, also Bauen mit Eigenleistung. Eines der Probleme hierbei ist die Kommunikation. Baugemeinschaften haben zwar eine gewisse Tradition und große Erfahrungsschätze. Aber dieses Wissen wird bislang kaum weitergegeben. Bisher baut jede Gruppe für sich, macht die immer wieder gleichen Erfahrungen – auch die gleichen Fehler – und wenn die Wohnungen fertig sind, verschwindet das Wissen. Das zu ändern, darin sehe ich eine strategische Aufgabe für die Zukunft. Und gestatten Sie mir eine Abschlussbemerkung: Ja, Hamburg wächst und die Herausforderungen für den Wohnungsbau sind heute hoch – aber wir haben in der Geschichte schon weit größere Herausforderungen gemeistert.

# VIER THESEN FÜR DEN WEG ZU EINER LEBENSWERTEN STADT – REPLIK



**Replik auf Senatorin Dr. Stapelfeldt und Oberbaudirektor Walter: Berthold Bose, Landesbezirksleiter ver.di:**

**„Wenn wir eine soziale, integrative, bezahlbare und inklusive – also lebenswerte – Stadt**

**für Alle wollen, müssen wir diese gemeinsam gestalten. Dazu vier Thesen:**

**1. Eine Stadt für Alle ist eine inklusive Stadt** ■ Jeder Mensch, ob jung oder alt, ob mit oder ohne Behinderung, soll in der eigenen Wohnung im Quartier leben können. Für alle öffentlich geförderten Wohnungen ist Barrierefreiheit deshalb eine wichtige Voraussetzung.

**2. Eine Stadt für Alle ist eine Stadt der guten Arbeit mit bezahlbarem Wohnraum** ■ Die Zahl der Beschäftigten mit einem Gehalt, das zum Leben reicht, nimmt ab. Damit ist bezahlbarer Wohnraum keine Frage der Tüchtigkeit, sondern eine Frage der sozialen Marktwirtschaft.

**3. Eine Stadt für Alle ist eine integrative Stadt** ■ Wohnprojekte, die ein Zusammenleben von mehreren Generationen und Menschen mit und ohne Behinderung oder mit und ohne Migrationshintergrund ermöglichen, sind ein Schritt für eine gute Integration und Unterstützung Bedürftiger. Solche Projekte sollten gefördert werden.

**4. Eine Stadt für Alle ist eine soziale Stadt** ■ Wir müssen den sich ändernden Bedürfnissen Rechnung tragen. Wir brauchen Räume, in denen Menschen zusammenkommen können. Bei zunehmender Verdichtung gehören dazu auch Grün- und Erholungsflächen.“

## **Nachfragen und Kommentare der Gäste**

Auch bei der 13. Stadtwerkstatt meldeten sich zahlreiche Gäste mit Fragen und kritischen Anmerkungen zu Wort. Schwerpunkt waren dabei das Thema Nachverdichtung und deren Folgen für die Menschen. Mehrere Bürgerinnen und Bürger kritisierten beispielsweise ein konkretes Bauvorhaben in Eimsbüttel. Am Lenzweg sollen Kleingärten Wohnungen weichen und umgesiedelt werden. Kritisiert wurden die Kommunikation und der Planungsprozess des Projekts – aber auch generell, dass im stark verdichteten Eimsbüttel Grünflächen bebaut werden sollen. Für Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt handelt es sich bei dem Projekt um „ein typisches Problem der Interessensabwägung, das an jeder anderen innerstädtischen Stelle in Hamburg entstehen könnte.“ Oberbaudirektor Jörn Walter betonte, dass den betroffenen Kleingärtnern wie in vergleichbaren Fällen auch Alternativstandorte angeboten werden und

die Gespräche noch laufen würden. Auch in Eimsbüttel könne man „gemeinsam eine gute Lösung finden“, es gehe darum, ein „Sowohl-als-auch“ zu ermöglichen.

Eine Bürgerin plädierte ganz allgemein für die „Qualifizierung von Freiräumen“, damit sich dort „diverse Interessen begegnen können“. Mit öffentlichen Freiräumen lasse sich ein „latentes Aggressionspotenzial in der Stadt abfedern.“ Oberbaudirektor Jörn Walter stimmte zu: „Wir haben eine Menge von Grünflächen, die taugen, so wie sie da liegen, wenig. Quantität alleine ist nicht entscheidend. Die Lösung kann nur in mehr Qualität liegen.“ Angesichts des zunehmenden Platzmangels wurde auch gefragt, ob es sinnvoll sei, weiterhin „eingeschossige Discounter und Autohäuser“ zu genehmigen. Senatorin Dr. Stapelfeldt nannte diese Art der Gewerbebauten „nicht zukunftsfähig“. Ziel müsse es sein, solche Bauten aufzustocken und neue Einzelhandelsflächen mit anderen Nutzungen zu kombinieren.

# PANEL 1

## „MEHR STADT IN DER STADT“ UND „MEHR STADT AN NEUEN ORTEN“

Im Panel 1 diskutierten: Volker Halbach, Vorsitzender des Bundes Deutscher Architekten und Architektinnen BDA der FHH e. V., Sönke Struck, Vorsitzender des Landesverbandes Hamburg im Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen e. V., Karen Pein, Geschäftsführerin IBA Hamburg GmbH, Alexander Porschke, 1. Vorsitzender Vorstand NABU Hamburg. Moderation: Dr. Julian Petrin

In ihrer Ansprache hatte Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt die Doppelstrategie aus Innenentwicklung „Mehr Stadt in der Stadt“ und Außenentwicklung „Mehr Stadt an neuen Orten“ vorgestellt. Im nachfolgenden ersten Panel wurde über die rechtlichen und praktischen Herausforderungen und Konsequenzen dieser Strategien gesprochen.

### Ist Hamburg nicht ganz dicht? Wo sollen die Leute denn alle hin?

Angemahnt wurde von mehreren Podiumsteilnehmern und Gästen, bei der Neubautätigkeit keine wichtigen Grün- und Erholungsflächen zu überbauen. Aktuell würden viele kleinere und größere Bebauungspläne verabschiedet, die sich summieren und dazu führen, dass jährlich 100 Hektar für Wohnungen, Gewerbe und Verkehr in Anspruch genommen werden, darunter Brachen, Kleingartensiedlungen, Feuchtwiesen und landwirtschaftliche Flächen. Häufig würde zwar die Bedeutung und Schutzwürdigkeit der Grünflächen zwischen den traditionellen Siedlungsachsen betont, wonach sich Hamburg vor allem entlang von Ausfallstraßen und Bahnlinien entwickelt. Mit einer „Salamitaktik“ würden die wertvollen Achsenzwischenräume aber dennoch immer weiter „angeknabbert“, bis sie



NABU-Vorstandsvorsitzender Alexander Porschke: „Salamitaktik“

letztlich nicht mehr zu retten seien. Ein möglicher Ausweg könne aber darin bestehen, die Siedlungsachsen über die Landesgrenzen hinweg ins Hamburger Umland nach Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu verlängern, also die Nachfrage nach Wohnungen verstärkt entlang der S-Bahnen zu befriedigen. Andere Rednerinnen und Redner hoben hingegen hervor, dass Hamburg gerade im Vergleich mit anderen Großstädten noch sehr locker bebaut sei und keineswegs schon „ganz dicht“ sei. Vor dem Zweiten Weltkrieg seien die inneren Stadtteile dichter bebaut gewesen als heute. Erst die Zerstörungen im Krieg und der Wiederaufbau mit niedrigen Wohnhäusern und Gewerbebauten hätten zu dem heute verbreiteten Bild einer locker bebauten Stadt geführt. Auch würden die Landschaftsachsen durchaus geschützt und ein Teil der 100 Hektar, die heute jedes Jahr bebaut würden, sei auch vorher keine Grünfläche gewesen, wie etwa das Bahn-, das Brauereigelände in Altona und die Hafencity. Im Übrigen würde Dichte unterschiedlich erlebt

und bewertet. Als Argument wurde dabei auf sehr dicht bebaute Stadtteile wie Ottensen verwiesen, die gerade deshalb so stark nachgefragt seien, weil sie als besonders urban gelten.

### **Freiflächen müssen nicht grün sein**

Klaus Hoppe, Leiter der Abteilung Landschaftsplanung und Stadtgrün bei der Behörde für Umwelt und Energie, verwies zudem auf ein neues Instrument: „Es wird ein Naturcent erhoben und eingesetzt für die Grünflächenpflege und Qualifizierung von Freiflächen in der inneren Stadt. Am Stadtrand werden jetzt vermehrt auch landwirtschaftliche Flächen in Bauland umgewandelt. Die sind vier Euro je Quadratmeter wert und als Bauland 400 Euro. Dort setzt die Politik jetzt an und sagt, mit diesem Mehrwert sichern wir Grünqualität.“ Mehrere Diskussionsteilnehmer betonten zudem, dass Grünflächen nicht immer grün sein müssten, um als Frei- und Erholungsflächen für die Menschen zu dienen. Auch an anderer Stelle würden selbst in sehr urbanen Quartieren auf neuartige Weise attraktive Freiflächen geschaffen, wie etwa mit dem geplanten Gründach auf dem Hochbunker an der Feldstraße oder bei der anstehenden Neubebauung des „Esso-Häuser“-Areal am Spielbudenplatz, wo jetzt auch ein öffentlich zugänglicher „Stadtbalkon“ entsteht.

### **Das Gleiche in grün: Hochhäuser auf der grünen Wiese wie in den 1960er-Jahren?**

Nicht nur die Frage, ob „Dichte“ relativ und Nachverdichtung für die Bewohnerinnen und Bewohner verträglich ist wurde diskutiert, sondern auch, ob und in welcher Form neue Siedlungen am Stadtrand sinnvoll sind. Manche Gäste im Publikum befürchteten etwa neue Hochhaussiedlungen auf der grünen Wiese wie in den 1960er- und 1970er-Jahren. Hier waren sich



Projektgebiet Oberbillwerder

alle Podiumsteilnehmer einig, dass Planungsfehler der Vergangenheit nicht wiederholt werden dürfen. Als entscheidender Fehler gilt Stadtplanern und Architekten heute, dass viele der damaligen Siedlungen funktionsgetrennt angelegt und bis heute nicht mit S- oder U-Bahn an die City angebunden wurden. Bei den neuen Siedlungen, die in den kommenden Jahren beispielsweise entlang der S3 in Fischbek oder auch an der S2 bei Allermöhe entstehen, solle hingegen auf eine gute Mischung geachtet werden: nicht nur Wohnen, sondern auch Einzelhandel, Gastronomie, Schulen und kulturelle Einrichtungen. Unterschiedlichen Bauherren und Architekten sollen verschiedene Wohntypologien anbieten. So sollen lebendige und lebenswerte Stadtteile entstehen.

Dabei gingen die Vorstellungen durchaus auseinander, wie gemischt die neuen Stadtteile sein sollen. Aus dem Publikum war zu hören, dass man sich auch in neuen Siedlungen auf drei bis fünf Stockwerke beschränken solle. Die Podiumsteilnehmer plädierten hingegen für höhere Bauweisen. Die Zukunft von Städten könne nicht in Einfamilienhaussiedlungen oder dreigeschossigen Häusern liegen. Hier sei die Politik gefragt, höhere Bauweisen zuzulassen.

# ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

## RUND UM HAMBURG UND DEN WOHNUNGSBAU

### Bevölkerung

im Jahr:

1900: 1,0 Mio.	2016: 1,8 Mio.
1960: 1,8 Mio.	2030: 1,9 Mio. (geschätzt)
1989: 1,6 Mio.	

### Bevölkerungswachstum

Aktuell: ca. 10.000 Menschen / Jahr (ohne Geflüchtete)

### Steigende Wohnansprüche

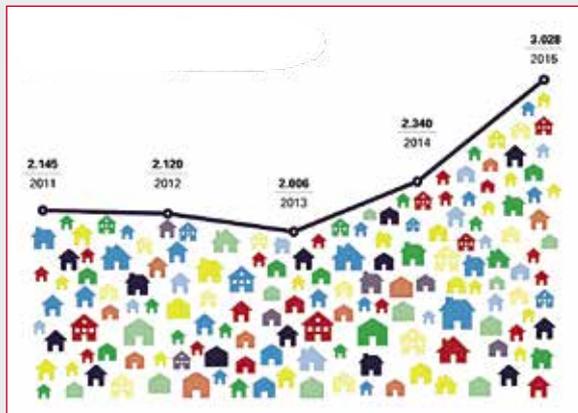
80% aller Wohnungen in Hamburg werden von maximal 2 Personen bewohnt

50% aller Wohnungen werden von 1 Person bewohnt

Wohnflächenvergleich pro Kopf vor 30 Jahren und heute:

1988: 34m<sup>2</sup>                      2013: 40,6m<sup>2</sup>

### Geförderte Wohnungen (Bewilligungen)



### Wohnungen

Baugenehmigungen 2011 – bis 2016: 58.858

Davon Sozialwohnungen: 15.000 (seit 2011) (inklusive Flüchtlingsunterkünfte mit der Perspektive Wohnen)

Bewilligte Sozialwohnungen pro Jahr:	Fertigstellungen (1. und 2. Förderweg):
2011: 2.147	1.182
2012: 2.120	608
2013: 2.006	1.330
2014: 2.340	2.039
2015: 3.029*	2.192

\*inkl. „Flüchtlingsunterkünfte mit der Perspektive Wohnen“

Wohnungsbestand insgesamt

1960: 730.000                      2016: 930.000

Wohnungsbestand SAGA: **132.000**

Wohnungsbestand

Wohnungsbaugenossenschaften: **130.000**

Leerstand Mietwohnungen in Hamburg:

2014: 0,7%\*\*                      2015: 0,6%\*\*

\*\* empirica – Leerstandsindex

### Mieten

SAGA Euro 6,15/ Quadratmeter (Durchschnitt)

Zum Vergleich Durchschnittsmieten in Hamburg im Bestand:  
8,34€/m<sup>2</sup> (Mietenspiegel 2015)

Angebotsmiete 2015: 11.07€/m<sup>2</sup> (Median)

# PANEL 2

## HAMBURG „FÜR ALLE“ ENTWICKELN

**Im Panel 2 diskutierten: Prof. Bernd Kniess, HafenCity Universität, Dr. Liane Melzer, Leiterin des Bezirksamtes Altona, Karin Schmalriede, Vorstand der Johann-Daniel-Lawaetz- Stiftung, Marko Lohmann, Vorsitzender des Verbandes Norddeutscher Wohnungsunternehmen, Landesverband Hamburg e.V., Staatsrat Matthias Kock brachte aufgrund reger Nachfrage zusätzlich seinen Standpunkt ein. Moderation: Dr. Anke Butscher.**

### **Wohnungen mit mehr als zehn Zimmern**

Im zweiten Panel ging es um soziale Aspekte einer „Stadt für Alle“. Über Wohnkosten und Mietpreisbindungen wurde ebenso gesprochen wie über zivilgesellschaftliches Engagement oder mögliche Wohnkonzepte der Zukunft. Eine radikale Idee äußerte beispielsweise Prof. Bernd Kniess, indem er anregte, sehr große Wohnungen zu bauen, Wohnungen mit mehr als zehn Zimmern, um dort neue Formen des Wohnens und Zusammenlebens zu organisieren. Angesichts des demografischen Wandels und der Überalterung unserer Gesellschaft sei es ein Fehler, weiterhin Apartments mit nur ein, zwei oder drei Zimmern zu bauen. „Wollen wir wirklich allen Ernstes in Einzimmerapartments alleine sterben?“, formulierte er zugespitzt eine Frage, vor der die Gesellschaft insgesamt steht. Heute ist jeder zweite Hamburger Haushalt ein Einpersonenhaushalt, in 80 Prozent aller Wohnungen wohnen höchstens zwei Menschen. Diese Art der Belegung gilt als eine der Hauptursachen für den aktuellen Wohnungsmangel. Mehr-Generationen-Wohnen oder Wohngemeinschaften würden somit den Pro-Kopf-Verbrauch an Wohnfläche reduzieren.

### **Baugemeinschaften als sozialer Motor**

Weniger radikal ist die Idee der Baugemeinschaften, die auch in Hamburg immer populärer werden. Für diesen Trend gibt es viele Gründe: Dem Einzelnen bieten Baugemeinschaften die Möglichkeit, relativ günstig an Wohnraum zu kommen. Gleichzeitig schaffen sich die Bewohnerinnen und Bewohner selbst eine Gemeinschaft, ein soziales Umfeld. Sie kombinieren die Vertrautheit des Dorfes mit den Annehmlichkeiten einer Großstadt. Auch aus Sicht der Stadtentwicklung bieten Baugemeinschaften viele Vorteile. Gelobt wurden in der Diskussionsrunde etwa die Baugemeinschaften, die jetzt in „Mitte Altona“ gebaut werden und dort zum Entstehen einer „Stadt für Alle“ beitragen. Engagierte Bürger haben dort das Thema Inklusion eingebracht und Mitstreiter für ihre Ideen gewonnen. So ist eine Gemeinschaft entstanden, die bei allen Projekten in „Mitte“ Inklusion mitdenkt und umsetzt. Mittlerweile beeinflusst diese Idee auch Neubauprojekte an anderer Stelle. Im Holsten-Quartier, das nebenan entsteht, wird Inklusion jetzt ebenfalls von Anfang an berücksichtigt.

Innovative Mobilitätskonzepte und kulturelle Angebote lassen sich mit Baugemeinschaften ebenfalls leichter realisieren. Als Beispiel wurde das Thema Carsharing diskutiert oder die vermehrte Förderung des Fahrradverkehrs. In Hamburg gibt es bereits Baugemeinschaften, in denen auch Lastenräder mit Elektromotor der Gemeinschaft gehören und geteilt werden, was dazu beiträgt, den Autoverkehr zu reduzieren. Die Mitglieder von Baugemeinschaften sind bereit, individuelle Bedürfnisse zurückzustellen, hat eine Diskussionsteilnehmerin beobachtet. Solche

Gruppen würden sich als Teil einer Gemeinschaft verstehen, als Teil eines Stadtteils, in den sie sich einbringen wollen. Baugemeinschaften hätten daher eine wichtige soziale Funktion für die Stadt.

### **Bedeutet mehr Sozialwohnungen eine sozialere Stadt?**

Der Hamburger Drittmix im Wohnungsbau sieht vor, dass ein Drittel aller neuen Wohnungen öffentlich geförderte Sozialwohnungen sein müssen. Es gibt verschiedene Auffassungen darüber, ob dieser Anteil ausreicht – generell, aber auch speziell bei dem großen Neubauvorhaben „Mitte Altona“. Die Diskussion spiegelte die verschiedenen Meinungen wieder. Einige Bürger äußerten Kritik daran, dass in Altona nicht mehr als ein Drittel geförderte Wohnungen errichtet werden. Die Befürworter argumentierten hingegen mit der positiven Wirkung sozial gemischter Stadtteile. Der Drittmix gilt flächendeckend in Hamburg, in allen Stadtteilen, in Altona ebenso wie in Othmarschen, wo an den Schulen nun Kinder aus unterschiedlichen Zusammenhängen und mit unterschiedlicher Herkunft unterrichtet werden. Heterogene Stadtteile seien lebendiger als homogene Stadtteile, wurde angeführt.



Hinterfragt wurde auch, ob die 15-jährige Mietpreisbindung im geförderten Wohnungsbau lange genug sei oder ob die Bindung verlängert werden sollte. „Wir bauen jetzt fast dreimal so viele Sozialwohnungen wie noch vor wenigen Jahren, zurzeit sind das 3.000 pro Jahr“, so

Foto v. l. n. r.: Dr. Liane Melzer, Karin Schmalriede, Marko Lohmann

Staatsrat Matthias Kock. „Und auch in Hamburg sind die Haushaltsmittel ja nicht unendlich.“ Deshalb werden die Fördermittel auch nicht 30 oder 60 Jahre gewährt – zumal die Hauptempfänger der Mittel, SAGA und Genossenschaften, auch nach Ablauf der Bindung ohnehin die Mieten niedrig halten. Derzeit liegen die Mieten der SAGA durchschnittlich bei 5,50 bis 6,00 Euro.

### **Grundstücksverkauf an Bauherren mit bestem Konzept**

Als Problem erkannt wurden von etlichen Diskussionsteilnehmerinnen und -teilnehmern die hohen Grundstückspreise. Wie schon im ersten Panel, wo sich Vertreter der freien Wohnungswirtschaft und Architekten einig waren, dass hohe Grundstückskosten zu hohen Baukosten und am Ende zu hohen Wohnkosten führen, sahen es auch die Teilnehmer des zweiten Panels. Hohe Grundstückspreise stellen ein Hindernis beispielsweise für genossenschaftliches Bauen dar. Genossenschaften halten in Hamburg 130.000 Wohnungen und leisten viel für den Erhalt und die Entwicklung ihres Wohnungsbestandes – hieß es auf dem Podium. Energetische Sanierung, Bau und Unterhaltung von Spielplätzen und Umfeldgestaltung seien Aufgaben, denen sich Genossenschaften widmen. Positiv hervorgehoben wurde auch, dass sie sich den Themen Vielfalt und Inklusion widmen und innovative Mobilitätskonzepte praktisch umsetzen. Vergangenes Jahr hätten Genossenschaften zudem rund 1.000 Wohnungen neu gebaut.

Diskutiert wurde daher, ob Genossenschaften beim Verkauf städtischer Grundstücke bevorzugt werden sollten. Bislang müssen sich Genossenschaften beim Kauf städtischer Grundstücke genauso bewerben wie alle anderen Interessenten. Stattdessen könne mehr auf Konzeptausreibungen gesetzt werden, damit nicht die Bauherren mit dem höchsten Gebot den Zuschlag erhalten, sondern jene mit dem stadtentwicklungspolitisch besten Konzept.

## Themenstationen

An neun verschiedenen Themenstationen konnten sich die Gäste informieren, mit Expertinnen und Experten diskutieren, Anregungen geben oder Fragen stellen: **1. Mehr Stadt in der Stadt** ■ **2. Mehr Stadt an neuen Orten** ■ **3. Quartiere für Alle** ■ **4. Wohnungsbauförderung** ■ **5. Baugemeinschaften** ■ **6. Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE)** ■ **7. Qualitätsoffensive Freiraum (QoF) Horner Geest** ■ **8. HafenCity Universität (HCU) Finding Places** ■ **9. SAGA**

## Anregungen der Gäste

### „300 WA-Wohnungen/ Jahr sind viel zu wenig!“

Mit dem Gesamtkonzept zur besseren Versorgung von anerkannt vordringlich Wohnungsuchenden mit Wohnraum hat der Senat im Januar 2016 ein Maßnahmenpaket beschlossen, das neben der Aufstockung der jährlichen Wohnraumförderung um 300 Wohnungsamt- (WA-) Wohnungen für vordringlich Wohnungssuchende noch viele weitere Maßnahmen umfasst: So wurde die Versorgungsverpflichtung der SAGA um 300 auf 2.000 vordringlich wohnungssuchende Haushalte jährlich erhöht, es wurde ein neues Förderprogramm geschaffen für den Neubau von 100% WA-Wohnungen mit 40-jähriger Bindung, es werden städtische Grundstücke für besondere Konzeptausschreibungen bereitgestellt, auf denen ausschließlich WA-Wohnungen errichtet werden, „fördern & wohnen AöR“ (Anstalt des öffentlichen Rechts) soll zukünftig Wohnungen für vordringlich Wohnungssuchende errichten und betreiben, und das Förderprogramm „Ankauf von Belegungsbindungen“, mit dem Belegungsbindungen im Bestand angekauft werden, wird derzeit überarbeitet, um die Inanspruchnahme zu erhöhen. Im Zusammenwirken dieser Maßnahmen wird mittelfristig eine spürbare Verbesserung der Wohnraumversorgungssituation für vordringlich Wohnungssuchende erwartet\*.

### „Wir brauchen mehr WA-Wohnungen für Obdachlose, jugendliche Leistungsbezieher, Frauen in Frauenhäusern“

Die zuvor beschriebenen Maßnahmen kommen allen vordringlich Wohnungssuchenden gleichermaßen zugute,

also auch Obdachlosen, jugendlichen/jungerwachsenen Leistungsbeziehern nach dem Sozialgesetzbuch SGB VIII und Frauen aus Frauenhäusern\*.

### „Große Familien finden keine Sozialwohnungen“

Große Familien – mit 3 und mehr Kindern – mit niedrigen Einkommen haben erfahrungsgemäß in allen deutschen Großstädten, so auch in Hamburg, besondere Schwierigkeiten, sich angemessen mit Wohnraum zu versorgen. Auf dem freien Markt konkurrieren sie mit einkommensstärkeren kleinen Haushalten um die relativ geringe Anzahl an großen Wohnungen. Auch im Sozialwohnungsbestand ist die Zahl der großen Sozialwohnungen (mit 5 und mehr Zimmern) sehr gering; es sind ca. 1% des Bestandes bzw. 800 Wohneinheiten.

Außerdem ist die Fluktuationsrate bei großen Wohnungen in der Regel auch sehr niedrig. Entsprechend stehen jedes Jahr nur wenige große Sozialwohnungen für eine Anmietung zur Verfügung. Anzumerken ist allerdings auch, dass die Gruppe der „großen Familien“ in Hamburg insgesamt deutlich weniger als 10% aller sozialwohnungsberechtigten Haushalte (Wohnberechtigungsschein-/Dringlichkeitsschein-Inhaberinnen und -inhaber) umfasst. In 2016 lag ihr Anteil bei den erteilten Wohnberechtigungsscheinen bei rund 4% (465 von 12.700) und bei den Dringlichkeitsscheinen bei rund 8% (470 von 5.700)\*.

\*Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen hat die Anregungen aufgegriffen und beantwortet sie an dieser Stelle.

# BAUEN GEGEN DIE SOZIALE SPALTUNG

## Plädoyer von Staatsrat Matthias Kock



Mit unserem „Bündnis für das Wohnen“ wollen wir mit allen Akteuren am Wohnungsmarkt zusammenarbeiten, unabhängig davon, ob es Genossenschaften sind, Projektentwickler, private Investoren oder unsere stadt-eigene SAGA. Das Hamburger Modell

einer kooperativen Wohnungspolitik hat sich bewährt. Eine „Stadt für Alle“ heißt auch: für alle Unternehmensformen und Unternehmensziele.

Ich bin davon überzeugt, dass dieser Weg der richtige ist, wenn wir den großen Bedarf an Wohnraum decken wollen. Und das wollen und müssen wir. Bei allen Erfolgen müssen wir darauf achten, dass Hamburg insgesamt lebenswert bleibt. Auch südlich der Elbe, in Bergedorf und überall sonst in Hamburg muss attraktives Wohnen selbstverständlich sein. Deshalb sind die Programme „Mehr Stadt an neuen Orten“ und „Mehr Stadt in der Stadt“ immer qualitätsorientiert. Es sind Programme gegen die Segregation, gegen die soziale Spaltung der Stadt. Deshalb haben wir auch den sozialen Wohnungsbau massiv ausgeweitet. Noch vor einiger Zeit wurden jedes Jahr 1.200 öffentlich geförderte Wohnungen gebaut, wir haben die Anzahl

auf 2.000 und jetzt sogar 3.000 Wohnungen pro Jahr gesteigert. Das sage ich in Richtung jener, die meinen, wir sollten sogar noch mehr Sozialwohnungen bauen. Die Lösung für den objektiv vorhandenen großen Bedarf liegt vor allem im Bestand. Es gibt 930.000 Wohnungen in Hamburg, davon ca. 600.000 Mietwohnungen. Der SAGA und den Genossenschaften gehören davon 262.000, mit jeweils moderaten Mieten. Zur Forderung nach längerer Mietpreisbindung verweise ich wieder auf die SAGA: Das ist ein kommunales Unternehmen. Warum sollten wir der SAGA durch Subventionen Belegungsbindungen von 30 oder gar 60 Jahren geben, wenn das politisch beschlossene Mietkonzept auch nach Ablauf der Sozialbindung meist unter dem Mietenspiegel liegt? Sinnvoller ist es, in besonders nachgefragten Stadtteilen Bindungen einzukaufen oder bestehende Bindungen zu verlängern. Ich sage: Ja, wir werden zu längeren Bindungen kommen. Aber zu einem Geschäft gehören ja immer zwei: die Stadt, die Subventionen gibt, und ein Eigentümer, der Mietpreisbindung und Belegungsbindung für sich akzeptiert. Das gelingt leider nicht immer.

Ein anderer Aspekt ist mir ebenfalls sehr wichtig: Wir dürfen die Normalverdienerinnen und Normalverdiener nicht aus den Augen verlieren. Deshalb kümmern wir uns im Neubau auch um das Segment zwischen dem sozialen Wohnungsbau und dem frei finanzierten Wohnungsbau, weil wir Mietwohnungen für 8 Euro je Quadratmeter brauchen. Nur wenn wir es schaffen, Wohnraum in allen Stadtteilen und für Menschen aller Einkommenschichten anzubieten, erreichen wir unser Ziel: Hamburg, eine „Stadt für Alle“.

# IMPRESSIONEN 2



## Impressum

Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen  
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

V.i.S.d.P.: Dr. Magnus-Sebastian Kutz

E-Mail: [stadtwerkstatt@bsw.hamburg.de](mailto:stadtwerkstatt@bsw.hamburg.de)

Weitere Informationen:

[www.hamburg.de/stadtwerkstatt](http://www.hamburg.de/stadtwerkstatt)

Bestellungen über:

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen  
„Stadtmodell Hamburg“

Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

Tel: 040 / 428 40 - 50 50

E-Mail:

[stadtmodell-hamburg@bsw.hamburg.de](mailto:stadtmodell-hamburg@bsw.hamburg.de)

Konzeption und Redaktion:

Almut Blume-Gleim

Referat Stadtwerkstatt und Partizipation

Texte tlw.: Rainer Müller, [www.texturban.de](http://www.texturban.de)

Gestaltung: Landesbetrieb Geoinformation  
und Vermessung

Abbildungsnachweis:

S. 7 und 14, Grafiken: BSW,

S. 9 re: Hafencity GmbH/Thomas Hampel,

Visualisierung o. li.: Atelier Loidl

alle anderen Fotos: Michael Zapf

Auflage: 2.000 | Februar 2017

**STADT  
WERK  
STATT**  
auf Dialoge bauen

EINE STADT FÜR ALLE



  
**Hamburg**

Behörde für  
Stadtentwicklung  
und Wohnen