Wohnen in Hamburg 2030
Impulse und Perspektiven

Fachkonferenz am 26. April 2016
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Hamburg

INHALTSVERZEICHNIS

Grußwort der Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt 3

Einführung „Wohnen in Hamburg 2030 – Impulse und Perspektiven“,
Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt 4

Auf dem Podium und am Rednerpult 7

Statements: Erwartungen an den zukünftigen Wohnungsbau,
Karin Loosen, Monika Böhm, Peter Jorzick, Dr. Thomas Krebs, Arne Dornquast 8

Ein Blick auf wachsende Städte:
Stadtwachstum und Wohnungsbau in Berlin, Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup 10
Stadtwachstum und Wohnungsbau in München, Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk 13
Stadtwachstum und Wohnungsbau in Wien, Stadtbaudirektorin Brigitte Jilka 16

Panel 1: Zukunft für den Stadtumbau –
Potenziale in den Siedlungen der 50er- / 60er- und 70er-Jahre
mit Inputs von Harald Rösler, Thomas Ritzenhoff, Joachim Braun 19
Panel 2: „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ –
von der Idee zur Wohnung
mit Inputs von Falko Droßmann, Dr. Thomas Krebs, Prof. Dr. Thomas Krüger 22
Panel 3: Mehr Stadt in der Stadt – innerstädtische Verdichtung: vielfältig, urban, grün
mit Inputs von Dr. Liane Melzer, Dr. Torsten Sevecke, Tim Behrendt 25
Panel 4: Mehr Stadt an neuen Orten – Hamburg weiter bauen
mit Inputs von Thomas Völsch, Arne Dornquast, Karen Pein 28

Schlussdiskussion „Wohnen in Hamburg 2030“,
Dr. Liane Melzer, Brigitte Jilka, Matthias Kock, Peter Kay, Peter Jorzick, Prof. Dr. Michael Mönninger 31

Handlungsempfehlungen im Überblick 33

Fazit und Ausblick,
Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt und Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter 34

Übersicht – Wohnen in Hamburg 2030 35

Impressum 36

GRUSSWORT

Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Fachkonferenz „Wohnen in Hamburg 2030 – Impulse und Perspektiven“,

Hamburg wird bis 2030 voraussichtlich um über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner wachsen. Der Wohnungsmarkt ist in Teilbereichen schon heute angespannt, und es muss uns gelingen, der anhaltend hohen Nachfrage nach bezahlbaren Wohnungen gerecht zu werden. Nicht ohne Grund hat der Hamburger Senat daher bereits 2011 beschlossen, die Wohnungsbauzahlen auf 6.000 neue Wohnungen pro Jahr zu erhöhen. Jetzt wollen wir diese Zahl erneut fast verdoppeln. Dabei wollen wir gleichzeitig die hohe Lebensqualität Hamburgs, auch als grüne Stadt am Wasser, erhalten. Wie schaffen wir das? Und wie schaffen wir einen guten kooperativen Planungsprozess mit den Beteiligten aus Bauwirtschaft und Verwaltung? Wie wird die Stadtgesellschaft insgesamt einbezogen?

Dies gilt es zu diskutieren, und dafür wollen wir jetzt auf allen Ebenen die notwendigen Planungsprozesse anstoßen. Diese Entwicklung braucht den Dialog zwischen Wohnungswirtschaft, Planern, Architekten, Unternehmen, Verwaltung und Politik. Daher hatte die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen zu einer Fachkonferenz mit 200 Expertinnen und Experten eingeladen. Darunter hochrangige Fachleute aus Wien, Berlin und München, die vergleichbare Herausforderungen wie in Hamburg kennen und wichtige Anregungen aus der Praxis ihrer Städte geben konnten.

In der Konferenz wurde offen, konstruktiv und auch kritisch diskutiert, Erfahrungen wurden ausgetauscht, Ideen entwickelt und Impulse gegeben. Dabei standen Wohnungsbaupotenziale durch innerstädtische Verdichtung, neue Stadttypologien, urbane Quartiersentwicklungen, integrierte Nutzungsmischung und die Implementation von kooperativen Formen der Stadtentwicklung zur Debatte. Über neue Gartenstädte des 21. Jahrhunderts in Neugraben-Fischbek und Öjendorf wurde dabei ebenso gesprochen wie über mögliche Modellprojekte zur Verdichtung entlang locker bebauter Magistralen in Altona und Eimsbüttel.

Die Veranstaltung am 26. April 2016 bildet den Auftakt für den Diskussionsprozess über Pläne und langfristige Strategien für den Wohnungsbau und die Stadtentwicklung in Hamburg. Über die Beiträge, Diskussionen und Ergebnisse der Fachkonferenz können Sie sich auf den nächsten Seiten informieren.

Ihre
Dr. Dorothee Stapelfeldt
Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

EINFÜHRUNG

Hamburgs Senatorin der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Dr. Dorothee Stapelfeldt, sprach zum Auftakt der Fachkonferenz „Wohnen in Hamburg 2030“ über die Herausforderungen und Zielsetzungen des zukünftigen Wohnungsbaus in Hamburg. Lesen Sie hier Auszüge aus ihrer Rede:

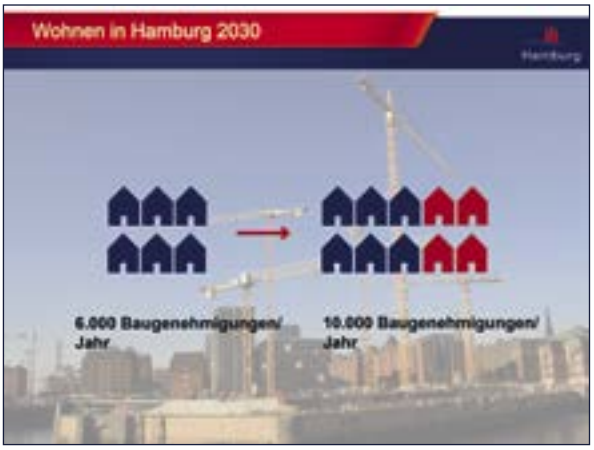
„Das Jahr 2030 klingt fern und nah zugleich. Aber nach Maßstäben der Stadtentwicklung sind die 14 Jahre bis 2030 eine mittelfristige Zeitperspektive. Viele von Ihnen kennen die „Mitte Altona“: ein riesiges Areal, bis vor kurzem eine Brachfläche der Deutschen Bahn und künftig ein neuer Stadtteil in Hamburgs Westen, der bis 2027 mit rund 3.500 Wohneinheiten bebaut sein wird. Von der ersten Idee 2007 bis zur Realisierung braucht es bei derartig großen Vorhaben gut 20 Jahre.

Heute eine derart große zusammenhängende Fläche städtebaulich entwickeln zu können, ist ein Glücksfall für Hamburg. Glücksfall heißt aber nicht Glückssache: Stadtentwicklung ist ein Prozess, den wir gestalten. Wir wollen nicht mehr und nicht weniger als das Hamburg der kommenden Jahrzehnte schaffen. Dabei bewegen wir uns nicht im luftleeren Raum, sondern die Rahmenbedingungen werden von deutschland-, europa- oder sogar weltweit herrschenden Megatrends bestimmt: Dazu gehört in Großstädten wie Hamburg der starke Zuzug von jungen Menschen, die Ausbildung und Urbanität suchen, aber auch von Familien und Älteren, die sich heute wieder verstärkt auf die Vorteile der Stadt besinnen. Auch die Zuwanderung aus dem Ausland hat deutlich zugenommen, sei es weil sich Menschen in den Metropolen Arbeit und vielfältige Lebenschancen versprechen, sei es weil sie hier Schutz suchen.

Das Statistische Bundesamt prognostiziert für Hamburg ein Bevölkerungswachstum bis 2030 um 103.000 auf dann knapp 1,9 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner, was einer Zunahme um rund 70.000 Haushalte entspricht. Zu den veränderten Rahmenbedingungen gehören auch steigende Wohnansprüche: Immer weniger Menschen wohnen in immer geräumigeren Wohnungen. Die Hälfte der Hamburger Haushalte sind inzwischen Singlehaushalte. Hinzu kommt die Gleichzeitigkeit von wachsendem Bedürfnis nach Mobilität einerseits und den Herausforderungen des Klimawandels andererseits. Ein weltweiter Megatrend, der den Städtebau beeinflusst, ist auch der ökonomische Strukturwandel: Die Arbeitswelt verändert sich im Zeitalter der Globalisierung grundlegend – hin zu mehr Dienstleistungsgewerbe, digital arbeitenden Start-ups und Kreativjobs. Generell rücken Wohnen und Arbeiten wieder enger zusammen.

Hamburg muss eine Stadt für alle bleiben

Der Senat hat den Wohnungsbau seit 2011 zum Herzstück seiner Politik gemacht und eines der ambitioniertesten Wohnungsbauprogramme Deutschlands aufgelegt. Dessen Erfolge sind beachtlich: In den vergangenen Jahren haben wir das selbst gesetzte Ziel von 6.000 Baugenehmigungen pro Jahr weit übererfüllt. Künftig aber lautet das Ziel, jährlich sogar 10.000 Baugenehmigungen zu erteilen. Dazu kommen noch einmal mehrere Tausend Wohnungen in den „Flüchtlingsunterkünften mit der Perspektive Wohnen“.



In den kommenden Jahren wollen wir ein Flächenpotenzial für 150.000 Wohneinheiten identifizieren. Außerdem erwägen wir, die soziale Wohnraumförderung weiter aufzustocken und mindestens 3.000 Wohnungen jährlich zu fördern. Wohnen in der Stadt muss bezahlbar sein – auch dadurch, dass der „Drittelmix“ aus frei finanzierten Mietwohnungen, Eigentumswohnungen und geförderten Mietwohnungen flächendeckend fortgeführt wird. Nur so erhalten wir den Charakter einer Stadt, in der alle gern leben und es sich auch leisten können. Hamburg muss eine Stadt für alle bleiben!

Mehr Stadt in der Stadt

Die Strategie „Mehr Stadt in der Stadt“ beschreibt unser Ziel, das Wachstum in bestehende Quartiere mit guter Infrastruktur zu lenken und ein ‚Mehr‘ an funktionaler Nutzungsmischung und sozialer Vielfalt zu erreichen. Dazu gehört Nachverdichtung mit Augenmaß. Parallel geht es um die Qualifizierung des innerstädtischen Freiraums einschließlich der Investitionen in das Fahrradnetz, den öffentlichen Personennahverkehr und insbesondere in die Schnellbahn für eine klimagerechte und stadtverträgliche Mobilität.

Mehr Stadt an neuen Orten

Das große Bevölkerungswachstum erfordert aber ebenfalls, anders als in den vergangenen Jahren, über Stadterweiterung nachzudenken – Bauen nicht nur in bisherigen Lücken und verstärkt in die Höhe, sondern auch in die Fläche: „Mehr Stadt an neuen Orten" haben wir diesen Ansatz betitelt. Fakt ist: Die vielen innerstädtischen Konversionsflächen wie die HafenCity, die Mitte Altona oder das AK Barmbek, die wir in der jüngeren Vergangenheit für die Stadtentwicklung genutzt haben, stehen uns in Zukunft nicht mehr zur Verfügung.

Da Hamburgs Außengrenzen aber nicht veränderlich sind, bedeutet das: Erhalt wertvoller Grünzonen und Parks und gleichzeitig städtebauliche Entwicklung von geeigneten Freiflächen oder landwirtschaftlich genutzten Räumen. Es darf kein Widerspruch sein, zu bauen und zugleich sensible Landschaften zu bewahren und qualitätvolle Freiräume zu einwickeln. Mehr Wohnungen sind das große, aber nicht das einzige Ziel. Die Verbesserung der Wohnqualität, der Grün- und Freiflächen ebenso wie der sozialen und kulturellen Einrichtungen gehört gleichermaßen dazu.

Groß denken und mutig sein, heißt das Gebot der Stunde. Neue Entwicklungen anzuschieben, das haben wir mit der Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg zugunsten von Hamburgs Süden über etliche Jahre hinweg bereits getan. Einen zusätzlichen Schwerpunkt setzen wir seit zwei Jahren mit dem Konzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille" in Hamburgs östlichen Stadtteilen. Beide Stadträume bleiben im Fokus und der Hamburger Westen kommt hinzu. Dort ist eine Vielzahl von Projekten in Planung oder schon in der Umsetzung: das neue Quartier Mitte Altona, der Autobahndeckel über der A7, der große Wohnungsbaupotenziale eröffnet, oder die Entwicklung der Trabrennbahn Bahrenfeld zu einem neuen Quartier – um nur einige zu nennen.

Planungen erklären, vermitteln und transparent machen

Neben den großen Stadtentwicklungsprojekten wollen wir den Weg für Wohnungsbau an möglichst vielen geeigneten Orten in der Stadt frei machen. Daran arbeiten wir mit Hochdruck: Dazu zählen die systematische Flächensuche, die Schaffung eines möglichst investitionsfreundlichen Baurechts, eine bedarfsgerechte Wohnungsbauförderung und auch das Konfliktmanagement durch den Wohnungsbaukoordinator. Und deswegen wollen wir die Akzeptanz für Investments auch in solchen Lagen befördern, die bislang nicht im Vordergrund des Interesses von Investoren wie von Wohnungssuchenden stehen.

Hamburgs Verdichtung nach innen und die punktuelle Erweiterung in der äußeren Stadt eröffnet große Chancen für quantitatives und qualitatives Wachstum. Die damit einhergehenden Veränderungen werden zweifellos eines der bestimmenden Themen der kommenden Jahre sein. Ein Thema, das alle hier lebenden Menschen berührt, viele begeistert, aber auch einige verunsichert. Wir müssen deshalb alles, was wir tun und planen, sorgfältig kommunizieren. Wir müssen erklären, vermitteln, transparent machen."

AUF DEM PODIUM UND AM REDNERPULT

Dr. Dorothee Stapelfeldt, Senatorin der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Tim Behrendt, Geschäftsführer Behrendt Gruppe

Monika Böhm, Vorstandsvorsitzende Arbeitskreis Hamburger Wohnungsbaugenossenschaften (AHW) e. V.

Joachim Braun, Vorstand der Baugenossenschaft FLUWOG-NORDMARK eG

Arne Dornquast, Leiter des Bezirksamtes Bergedorf

Falko Droßmann, Leiter des Bezirksamtes Hamburg-Mitte

Brigitte Jilka, Stadtbaudirektorin in Wien

Peter Jorzick, Geschäftsführender Gesellschafter HamburgTeam

Peter Kay, Baugenossenschaft freier Gewerkschafter

Matthias Kock, Staatsrat der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Dr. Thomas Krebs, Sprecher der Geschäftsführung SAGA GWG

Prof. Dr. Thomas Krüger, HafenCity Universität Hamburg

Karin Loosen, Präsidentin der Hamburgischen Architektenkammer

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup, Staatssekretär in Berlin

Dr. Liane Melzer, Leiterin des Bezirksamtes Altona

Prof. Dr. (I)* Elisabeth Merk, Stadtbaurätin in München, *(I) – Italien

Prof. Dr. Michael Mönninger, Hochschule für Bildende Künste Braunschweig

Karen Pein, Geschäftsführerin IBA Hamburg GmbH

Thomas Ritzenhoff, Leiter des Bezirksamtes Wandsbek

Harald Rösler, Leiter des Bezirksamtes Hamburg-Nord

Dr. Torsten Sevecke, Leiter des Bezirksamtes Eimsbüttel

Thomas Völsch, Leiter des Bezirksamtes Harburg

Moderation:
Prof. Dr. Gesa Birnkraut – Gesamtmoderation
Katrin Fahrenkrug – Panel 1, Dr. Stefanie Bremer – Panel 2, Markus Birzer – Panel 3,
Dr. Anke Butscher – Panel 4

v. l. n. r.: Monika Böhm, Karin Loosen, Moderatorin Prof. Dr. Gesa Birnkraut, Peter Jorzick, Dr. Thomas Krebs, Arne Dornquast, Staatsrat Matthias Kock, Prof. Dr. Michael Mönninger, Moderatorin, Peter Kay, Dr. Liane Melzer, Peter Jorzick

ERWARTUNGEN AN DEN ZUKÜNFTIGEN WOHNUNGSBAU

-STATEMENTS-

Ob kommunale oder private Wohnungswirtschaft, Verwaltung oder Architekten – sie alle haben eine unterschiedliche Sicht auf die Herausforderungen des Wohnungsbaus. Lesen Sie hier die Positionen von fünf zentralen Akteurinnen und Akteuren.

Karin Loosen, Präsidentin der Hamburgischen Architektenkammer
Monika Böhm, Vorstandsvorsitzende Arbeitskreis Hamburger Wohnungsbaugenossenschaften e.V.
Peter Jorzik, Geschäftsführender Gesellschafter HamburgTeam
Dr. Thomas Krebs, Sprecher der Geschäftsführung SAGA GWG
Arne Dornquast, Leiter des Bezirksamtes Bergedorf

Karin Loosen

„Zuwanderung und ankommende Flüchtlinge bieten große Chancen. Beides zwingt uns dazu, wieder grundlegend über Stadtentwicklung nachzudenken. In welcher Stadt wollen wir leben? Wir brauchen bezahlbares Wohnen für alle und bezahlbar heißt auch: kompakter und dichter, weil Grundstücke in Hamburg teuer sind. Umgekehrt wird dann auch die Qualität der verbleibenden Freiräume wichtiger. Die Qualität der verdichteten Stadt ist in erster Linie die Qualität des öffentlichen Raums. Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr müssen gemeinsam gedacht werden. Daher wäre es sinnvoll, die jetzt getrennten Behörden für Stadtentwicklung und Verkehr wieder zusammenzuführen. Wir müssen mehr Nutzungsmischung ermöglichen, also urbanes Wohnen. Dazu gehören flexible Erdgeschosszonen und Raum für Eigeninitiative. Und wir müssen über neue Orte innerhalb der Stadt nachdenken – aber auch außerhalb in der Metropolregion. Zu guter Letzt wünsche ich mir eine Wohnungsbaukultur, die nicht nur Masse im Blick hat, sondern auch Klasse."

Monika Böhm

„Das große Thema heute ist bezahlbares Wohnen. Und es wird noch wichtiger werden, wenn die geburtenstarken Jahrgänge der 1960er demnächst in Rente gehen. An dem Thema müssen wir alle arbeiten, nicht nur die Wohnungsunternehmen, auch die Politik. Immer höhere Auflagen durch Bezirke, durch die Stadt, durch den Bund – geht das noch? Wir sollen mit dem Wohnungsbau die Umwelt retten, Stichwort Energieeinsparverordnung (ENEV). Durch die jüngste ENEV sinken die Energiewerte um lediglich ein Prozent – aber die Baukosten steigen um acht Prozent. Auch die Grundstückspreise sind zu hoch. Dennoch sollen wir am Ende günstige Wohnungen anbieten, und wirtschaftlich sollen sie dabei auch noch sein. Wie geht das alles zusammen? Ja, auch wir Investoren müssen an den Baukosten arbeiten, auch wenn mir die kostengünstigere, serielle Bauweise nicht gefällt. Hamburg wächst auf zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Das heißt, wir müssen auch flächenmäßig wachsen und uns verdichten. Sind Bundeslandgrenzen noch der richtige Weg?"

Peter Jorzik

„Wir verstehen uns als diejenigen, die aus Ihren Wünschen Wirklichkeit werden lassen. Das heißt, wir sind als erfahrene Dschungelkämpfer im Dschungel der Bürokratie diejenigen, die es immer noch geschafft haben, trotz der vielen Vorschriften relativ viele Wohnungen auf den Weg zu bringen. Wer jetzt heute fast doppelt so viele Wohnungen bauen lassen will, muss sich darüber klar werden, dass wir seitens der Wohnungswirtschaft das nicht alleine richten können. Der wichtigste Punkt, über den wir reden müssen, ist die Verschlankung der Verfahren. Wenn wir uns weiter so lange Zeit nehmen, um Planrecht zu schaffen, werden wir nicht doppelt so viele Wohnungen bauen können. Heute vergehen im Durchschnitt fünf Jahre zwischen Grundstücksankauf und Fertigstellung. Früher waren es nur drei Jahre. Außerdem: Warum sind die Grundstücke so teuer? Die

Stadt selbst ist einer der größten Grundeigentümer Hamburgs. Und wir müssen versuchen, trotz ressortgebundener Verwaltung gebietsbezogene Planung zu realisieren. Wir könnten hier andere Wege gehen und zum Beispiel in Arbeitsgruppen arbeiten, in denen die wichtigsten Schlüsselressorts vertreten sind, um so in kurzer Zeit Bebauungspläne aufzustellen. Unser Anspruch ist es, schneller zu werden bei gleicher Qualität."

Dr. Thomas Krebs

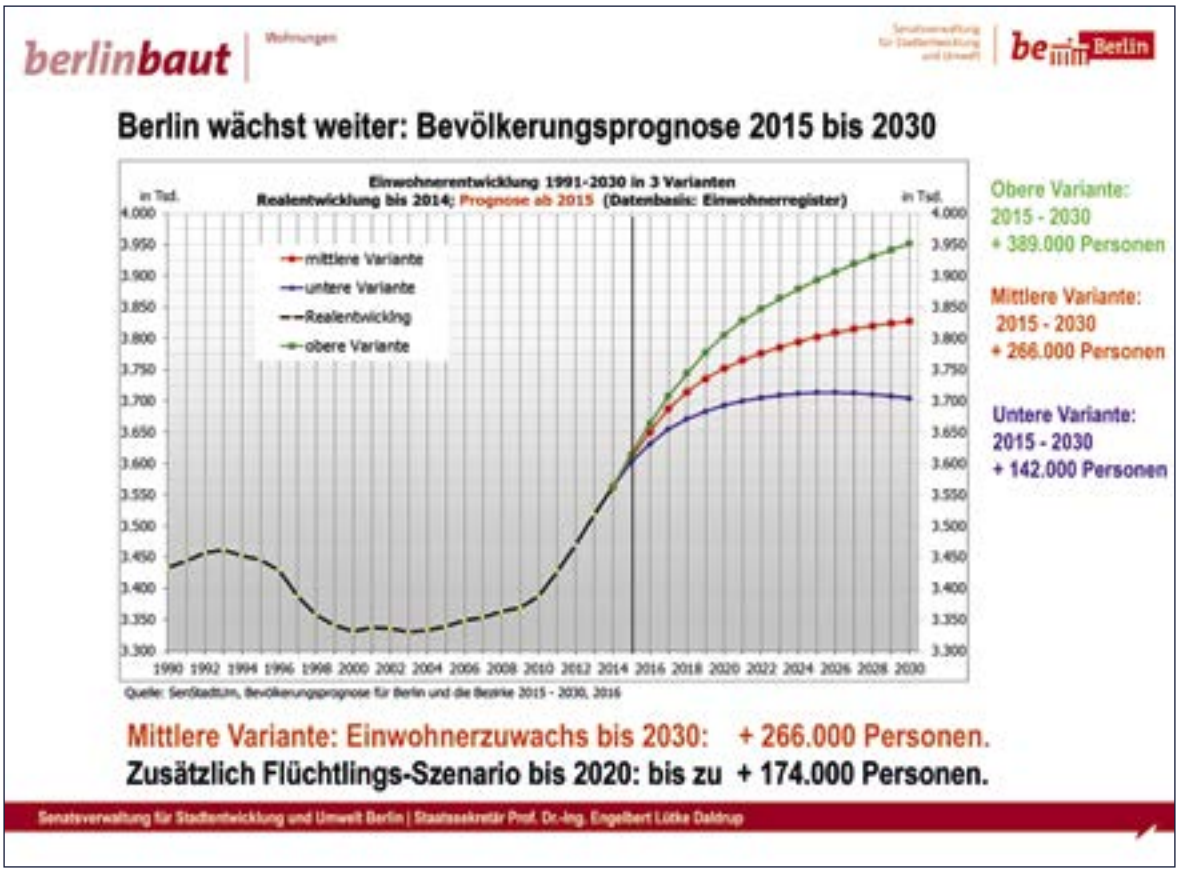
„10.000 neue Wohnungen jedes Jahr sind eine große Herausforderung. Wie macht man das vor dem Hintergrund ganz schwieriger Rahmenbedingungen? Uns fehlen Grundstücke, wir haben zu lange Verfahren, wir haben explosionsartige Baukostenentwicklungen. Deswegen brauchen wir neue Lösungen, wir brauchen eine kooperative Stadtplanung: Investoren müssen früher und stärker eingebunden werden. Das gilt insbesondere auch für die Stadterweiterungen, die aufgrund des Strategiewandels der Stadt jetzt geplant werden. Wie stellen wir sicher, dass wir keine Reihenhausghettos und keine Großwohnsiedlung alten Stils bauen? Auch hierfür brauchen wir neue Lösungen, neue Verfahren und neue Produkte. Was machen wir denn für die Menschen, die sich zwischen dem geförderten Wohnungsbau und dem frei finanziertem Wohnungsbau bewegen? Diese Menschen finden heute am Markt keine Angebote. Wenn wir uns über neue Produkte Gedanken machen und kooperativ zusammenarbeiten, dann kommen wir, glaube ich, auch zu guten Lösungen."

Arne Dornquast

„1972 wurde der erste Referentenentwurf des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vorgelegt. Das BImSchG war damals eine kluge Antwort auf Probleme. An einem Beispiel aus Bergedorf möchte ich einmal zeigen, was das Gesetz heute bedeutet: Wir planen ein Wohngebiet am Rand von Bergedorf. Von drei Seiten wird es vom BImSchG „in die Zange genommen": Einmal, weil da zwei Züge pro Woche fahren – also keine wirkliche Lärmemission. Ein weiteres Mal, weil ein kleiner Busbahnhof in der Nähe ist. Und als Drittes gibt es da ein bisschen Gewerbe. Kurz gesagt: Das BImschG war gut gedacht, ist aber heute eine echte Herausforderung. Hinzu kommt die Energieeinsparverordnung (ENEV). Der Mensch scheint sich heute beim Wohnen der Maschine anpassen zu müssen, wie ein Astronaut in seiner Kapsel. Ähnliches gilt für die Baunutzungsverordnung (BauNVO): Seit 1962 sind die Obergrenzen für die Bebauungsdichte in Wohngebieten unverändert. Heute haben wir aber andere Herausforderungen als 1962. Ich appelliere daher dafür, unseren Instrumentenkasten auszumisten. Wir sollten die nötigen Instrumente schärfen und die fehlenden erneuern. Dann wird es gelingen, unsere Bedingungen für die Stadtentwicklung und für das Wohnen in dieser Stadt zu verbessern."

STADTWACHSTUM UND WOHNUNGSBAU IN BERLIN

Vier Millionen Menschen könnten bald in Berlin leben. Um mit dem rasanten Wachstum fertig zu werden, sollen jetzt hunderttausende Wohnungen und zwölf neue Stadtteile gebaut werden. Alte Gewissheiten werden in Frage gestellt, experimentelle Bauformen und kooperative Planungsprozesse ausprobiert. Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup, Berlins Staatssekretär für Bauen und Wohnen, skizziert die Vorhaben:



„Berlin wächst. Jahrelang fast unbemerkt, ist das städtische Wachstum heute das dominante Thema in Berlin. Die Einwohnerzahl hat um über 270.000 Personen zugenommen in den letzten zehn Jahren. Weil die reale Entwicklung unsere letzte Bevölkerungsprognose massiv überholt hat, mussten wir sie gerade aktualisieren. Wir gehen davon aus, dass in den nächsten Jahren weitere 266.000 Menschen nach Berlin ziehen, hinzukommen rund 170.000 geflüchtete Menschen. Das heißt, Berlin ist auf dem Weg zu einer Vier-Millionen-Stadt. Wir wachsen um gut 40.000 Menschen jährlich und haben uns deshalb vorgenommen, 20.000 Wohnungen pro Jahr zu bauen.

Welche Möglichkeiten haben wir? Theoretisch haben wir Flächen für 250.000 Wohnungen durch Innenverdichtung, Aufstockung von Flachdächern und andere Maßnahmen. Aber praktisch stößt die Innenentwicklung genau wie in Hamburg auf vielfältige Hemmnisse: von der Infrastrukturproblematik bis zu Stadtklimadebatten, Nachbarschafts- und Verdichtungsdebatten und soziale Konfliktlagen. Neu ist, dass wir nach zehn Jahren Stagnation lernen, dass Wachstum ein Prozess ist, der Veränderung bedeutet, viele Wachstumsschmerzen verursacht und die stadtpolitische Debatte massiv prägt.

Wachstum verursacht Wachstumsschmerzen

Was haben wir getan? Bündnisse mit den Bezirken und den Verbänden geschlossen, mehr Personal in die Baugenehmigungsbehörden gesteckt. Wir haben eine Prämie ausgelobt: Für jede Wohnung, die der Bezirk genehmigt, erhält er 500 Euro extra. Wir haben eine Wohnungsbauleitstelle eingeführt, wir haben ein Wohnungsbaubeschleunigungsgesetz beschlossen, und wir sind dabei, eine Planungs-Task Force aufzubauen. Vor drei Jahren haben wir unsere Liegenschaftspolitik umgestellt von „Alles muss raus" auf ein Verfahren, bei dem wir Wohnungsbauflächen zunächst unseren sechs landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften kostenfrei anbieten. Dafür erwarten wir, dass sie entsprechend viele preisgünstige Wohnungen bauen und für 25 Jahre garantieren.

Mit ihren 300.000 Wohnungen sind die landeseigenen Gesellschaften ein zentraler Akteur für uns. Innerhalb von zehn Jahren sollen durch Neubau und Erwerb 100.000 weitere kommunale Wohnungen hinzukommen. Dazu wollen wir jedes Jahr mindestens 6.000 Wohnungen im öffentlichen Sektor bauen, von denen 30 Prozent Sozialwohnungen sein müssen. Um 20.000 Wohnungen pro Jahr zu bauen, soll der private Sektor 14.000 Wohnungen beisteuern.
Um die Innovationskraft anzuregen, haben wir letztes Jahr ein Programm für experimentellen Wohnungsbau aufgelegt. Damit loben wir 30 Millionen Euro an Baukostenzuschüssen aus für Projekte, die besonders innovativ sind – etwa auf einem Grundstück, das eigentlich gar nicht da ist: Auf einem Bahndamm wird jetzt ein Wohnhaus gebaut. An anderer Stelle werden Häuser aus Ultraleichtbeton gebaut. Es werden Clusterwohnungsgrundrisse realisiert, die wir normalerweise im sozialen Wohnungsbau nicht hinbekommen würden.

Zwölf neue Stadtquartiere – ein Paradigmenwechsel

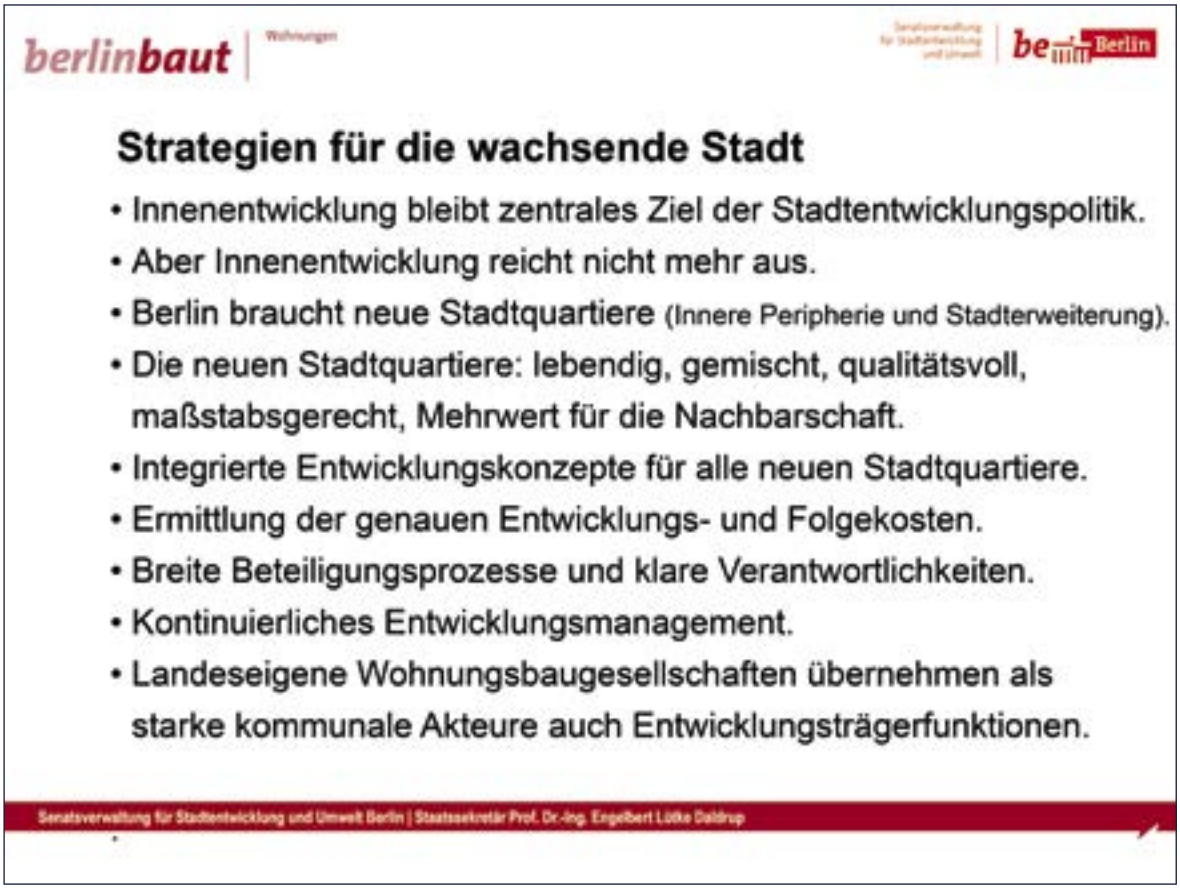
20 Jahre galt in Berlin das Paradigma, die Stadt nicht zu erweitern. Kürzlich hat Berlins Senator für Stadtentwicklung verkündet, dieses Paradigma zu ändern und zwölf neue Quartiere zu schaffen – zum Teil auf der grünen Wiese, größtenteils aber auf Konversionsflächen. Drei der zwölf Quartiere will ich hier kurz vorstellen. Im Norden Berlins planen wir mit der Elisabeth-Aue eine klassische Stadterweiterung auf der grünen Wiese. Dort werden 5.000 Wohnungen als neues Stadtquartier entstehen. Die Kunst wird sein, dort eine wirklich gemischte Stadt zu bauen. Ein zweites Quartier entsteht seit einigen Jahren im Herzen der Stadt, direkt am Hauptbahnhof: die EuropaCity. Wir werden in den nächsten drei, vier Jahren 4.000 Wohnungen bauen und noch mehr Bruttogeschossfläche im gewerblichen Bereich unterbringen, also ein Stadtquartier mitten in der Stadt. Ein drittes Quartier ist der noch betriebene Flughafen Tegel. Dort wollen wir 5.000 bis 10.000 Wohnungen bauen und 17.500 Arbeitsplätze in Gewerbe, Wissenschaft und Forschung schaffen.

Die Entwicklung der inneren Stadt bleibt eine zentrale Strategie. Die Masse des Wohnungsbaus wird auch in Zukunft dort stattfinden. Aber wir brauchen auch neue Stadtquartiere. Wir müssen diese nach allem, was wir gelernt haben, gemischt, lebendig, qualitäts- und maßstabsgerecht bauen. Wir werden sie mit Stadterneuerungsinstrumenten begleiten, mit umfassenden Beteiligungsverfahren, mit einem guten Entwicklungsmanagement. Wir erarbeiten für jedes neue Quartier integrierte Stadtteilentwicklungskonzepte.

Sektorale Optimierung bremst Wohnungsbau

Um die angestrebte Zahl von 20.000 neuen Wohnungen pro Jahr zu schaffen, müssen wir uns von dem Denken der sektoralen Optimierung lösen. Das ist das Kernproblem unserer Profession. Alle, vom Trittschall bis zur ENEV, haben sich sektoral optimiert in 50 Jahren Baugesetzgebung. Wenn wir es nicht schaffen, das zu ändern, werden wir mit dem Wohnungsbauprojekt scheitern. Insofern müssen wir dafür kämpfen, als Bauminister in den Ländern, auf vielen Ebenen der Fachdiskussion, dass wir zu maßvolleren Standards kommen. Und natürlich müssen wir auch um verträgliche Dichten ringen.

In Berlin wird versucht, die Baulandspekulation zu begrenzen, beispielsweise indem Sanierungs- und Entwicklungsrecht eingesetzt und mehr Flächen auf den Markt gebracht werden. Wir müssen – wie in München seit 20 Jahren mit dem Instrument der „Sozialgerechten Bodennutzung" (SoBoN) vorgemacht – die moderne, kooperative Baulandentwicklung kompromisslos umsetzen. Das tun wir in Berlin seit zwei Jahren mit einigem Erfolg, wenngleich nicht jeder davon begeistert ist. Aber wir werden nicht von dem Ziel ablassen, eine gemischte Stadt zu bauen. Und wir werden auch den sozialen Wohnungsbau weiter steigern müssen.
Wir werden viele Diskurse führen über Qualität und gemischte Stadtstrukturen. Aber wir müssen auch für Akzeptanz werben, dafür kämpfen, dass wir in der Stadt weiterbauen und dass wir neue Stadtquartiere neu bauen müssen – und diese Diskussion ist in vollem Gange."



STADTWACHSTUM UND WOHNUNGSBAU IN MÜNCHEN

München hat viele Jahre Erfahrung mit städtischem Wachstum. Im Inneren scheinen die Grenzen des Wachstums jetzt erreicht. Zunehmend werden Grünflächen am Stadtrand genutzt. Gleichzeitig eröffnet der anhaltend hohe Investitionsdruck Verhandlungsspielräume in der Kooperation mit Projektentwicklern und Wohnungsbauunternehmen, wie Münchens Stadtbaurätin Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk erklärt:

„Was München von Berlin unterscheidet: Wir wachsen schon immer. Nicht nur die Stadt, auch die Region München. Und wir wachsen bis 2030 weiter. Dabei geht es nicht nur um die vielen Wohnungen, die gebaut werden müssen, sondern auch um Schulbau, Verkehr und Infrastruktur. Das ist schwierig in einer gebauten Stadt, in der wir fast keine Grundstücke haben. Was uns aber ebenso beschäftigt, ist die emotionale Seite der Stadt. Wenn Sie München besuchen, werden Sie nicht den Eindruck einer dichten Stadt haben. Aber der Münchner spürt das, wenn er in der Früh in der vollen S-Bahn steht oder im Stau. Dann wird Dichte zum Riesenproblem. Daher ist die Infrastruktur das A und O des Wachstums.

Das ist ein wichtiger Punkt, an dem wir uns derzeit abarbeiten. Ein anderer Punkt: Nur noch 14 Prozent unserer Haushalte sind klassische Familien. Das heißt, wenn wir über das weitere Wachsen sprechen, wenn wir über Wohnungstypologien und über experimentellen Wohnungsbau sprechen, wird das Älterwerden in der Stadt ein großes Thema, aber es gibt auch sehr unterschiedliche Lebensmodelle. Aktuell sind auch in München viele Vorhaben überlagert mit den Verfahren

für Flüchtlingsunterkünfte und einem neuen Wohnungsbauprogramm, das wir „Wohnen für alle“ nennen und für einkommensschwache Familien, Auszubildende und Flüchtlinge gleichermaßen gedacht ist.

Eigentlich sind wir in München ziemlich gut in Partizipationsverfahren mit den Bürgerinnen und Bürgern. Aber in der jetzigen Situation haben wir dafür schlichtweg keine Zeit. Und an der Stelle wird deutlich, dass es auch in München eine Grenze gibt, die Bürger in ihren Stadtquartieren bereit sind zu akzeptieren. Da sind wir dann wieder beim Thema Infrastruktur, Schulen und Kitas.

Gewerbeflächen versus Grünflächen

Wir haben seit rund 20 Jahren ein strategisches Stadtentwicklungskonzept, die „Perspektive München“, an dem wir ständig weiter arbeiten. Dort haben wir uns konzeptionell mit dem Weiterwachsen der Stadt, der langfristigen Siedlungsentwicklung beschäftigt und dabei drei Hauptthemen ins Visier genommen: die innere Nachverdichtung, die Umstrukturierung von Produktions- und Gewerbeflächen und den Stadtrand. Trotz eher geringen Leerstands bei Büroimmobilien haben wir seit 2011 ca. 120 Hektar Gewerbeflächen in Wohnungen umgewandelt. Das hat zur Folge, dass wir kaum noch Gewerbeflächen haben, vor allem für einfaches Gewerbe. Ein echter Zielkonflikt.

Das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm muss fortgeschrieben werden, und es gibt Begehrlichkeiten, wieder auf die grüne Wiese zu gehen. Das ist genau das, was ich mit meinem Wohnungsbau eigentlich nie wieder tun wollte. Die Verzweiflung ist aber so groß und die Vorschriften etwa beim Lärmschutz so zahlreich, dass neue Gewerbeflächen kaum noch anderweitig untergebracht werden können. Die Bahnflächen, die Brachen, die Flughafen- und Messeverlagerungen und alles was wir im Portfolio hatten, haben wir schon „verbraten“. Nun versuchen wir uns an einer langfristigen Freiraumentwicklung, um die 44 Prozent Freiraum und Grünräume, die München noch hat, zu verteidigen. Der Münchner Grüngürtel befindet sich zu großen Flächenanteilen im Umland. Aber es ist ein Versprechen im Rahmen der regionalen Kooperation, den Grüngürtel in Zukunft auch auf Münchner Flächen weiter zu entwickeln und nicht ausschließlich in der Region.

Wir brauchen auch neue Verkehrsentwicklungskonzepte. Politisch wird hier trefflich gestritten. In München ist es nicht immer das Geld, es sind die Zuständigkeiten und das Uneinigkeit darüber, dass Mobilität der Schlüssel zu neuen Quartieren ist. Die Bürgerinnen und Bürger sagen zu Recht: „Es kann nicht sein, dass ihr hier schon wieder 5.000 neue Wohneinheiten hinpackt, aber keine zusätzlichen Verkehrsmittel.“

Mobilität als Schlüssel für neue Quartiere

Politisch ist das insoweit ein großes Problem, weil man mit der Forderung nach Gesamtkonzepten oder Verkehrsentwicklungskonzepten immer wieder Beschlüsse im Stadtrat verschieben kann. Eigentlich wollen wir unsere Verfahren ja beschleunigen und haben jetzt das Projektmanagement in der Bebauungsplanung eingeführt. Aber wenn die Politik dann für die Entscheidungsfindung Bebauungspläne sechs, sieben Monate verschiebt, kann die Verwaltung das niemals einholen.

Im Wohnungsbau sind wir bekannt dafür, dass wir seit Jahrzehnten immer wieder neue Projekte erfinden und weiterentwickeln. Im aktuellen wohnungspolitischen Handlungsprogramm haben wir ca. 800 Millionen Euro im Zeitraum von fünf Jahren alleine an städtischen Eigenmitteln. Wir haben jetzt einen konzeptionellen Mietwohnungsbau erfunden: für frei finanzierten Wohnungsbau für Mietwohnungen mit einer Bindung von 60 Jahren.

Es gibt bei uns städtische Wohnungsbaugesellschaften, die ca. 12 Prozent des Bestands halten. Mit ihnen bauen wir verstärkt weiter, geben ihnen viele Flächen. Wir beraten Wohnungsgenossenschaften in ihrer Gründung, haben eine Beratungsstelle und aktuell zweieinhalbtausend Wohnungen mit Genossenschaften in der Planung. Wir glauben, dass Genossenschaften ein gutes Segment in München sind, das sich vom klassischen Eigentumsbau unterscheidet und Mitbestimmung ermöglicht, in einer Form, die selbst vor dem Hintergrund unseres Marktes finanzierbar ist.

Baukultur trotz Zeitdruck nicht vergessen

Größtes Wohnbauprojekt ist Freiham mit perspektivisch bis zu 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Münchner Westen. Es ist kleinteilig geplant, nicht die übliche Zeilenbauweise, sondern eher in Hof- und Blockkonzepten mit einem Grünraum als Grundstruktur. Die ersten Architekturwettbewerbe laufen. Trotz des Zeitdrucks verzichten wir nicht auf Wettbewerbe, weil wir glauben, dass Baukultur und Qualität große Bedeutung haben in der immer dichter werdenden Stadt.

Generell denke ich, dass wir eine ganze Menge optimieren können im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, in den Abläufen vor Ort und in der Planung. Dazu müssen wir vieles über Bord werfen, und ich warte sehnlich auf die Baugesetzbuchnovelle, die endlich die Kategorie „Urbanes Gebiet“ ermöglicht, um die gewollten gemischte Quartiere einfacher hinzubekommen. Die Baugesetzbuchnovelle zieht sich so lange hin, weil alle Ressorts immer das Maximum wollen. Ich glaube, wir sind in den Städten wesentlich weiter in ressortübergreifendem Denken. Wir sehen ja in der aktuellen Schaffung von Wohnraum für Flüchtlinge, dass die Kommunen vieles in kurzer Zeit leisten können. Ich hoffe, dass ähnlich schlanke Verfahren auch im regulären Wohnungsbau zur Regel werden.“

STADTWACHSTUM UND WOHNUNGSBAU IN WIEN

Wien verfolgt ähnliche Stadtentwicklungsstrategien wie Hamburg. Große Konversionsflächen werden zu urbanen Quartieren, der Wohnungsbau wird stark forciert – und gefördert. Sozialer Wohnungsbau spielt in Wien traditionell eine große Rolle. Fast zwei Drittel der Menschen leben heute in geförderten Wohnungen. Wiens Stadtbaudirektorin Brigitte Jilka berichtet aus Österreichs Hauptstadt:

„Mehr Stadt in der Stadt“ und „Mehr Stadt an neuen Orten“ gilt als Strategie auch in Wien. Inzwischen sind wir sogar zu „Stadt, wo nur geht“ übergegangen. So könnte man unseren aktuellen Stadtentwicklungsplan 2025 zusammenfassen, der 2015 verabschiedet wurde. Das klingt fast wie ein Kampfruf und ist auch so gemeint – im Positiven wie im Negativen. Das heißt auch, dass an vorher für unmöglich gehaltenen Standorten Wohnungen gebaut werden.

In unserem Leitbild Siedlungsentwicklung sind eine Reihe von Hotspots bezeichnet, die ich vorstellen möchte. Es sind drei große Bahnhofsareale und die Seestadt Aspern. Warum entwickeln wir diese Areale? Die Bevölkerung Wiens ist um die Einwohnerzahl von Linz und Salzburg gewachsen. Wir hatten voriges Jahr einen Bevölkerungszuwachs von 43.000 Personen – zuzüglich der Flüchtlinge mit verfestigtem Aufenthaltsstatus.

Drei Bahnhöfe werden zu Stadtquartieren

Wie wollen wir das machen? Zunächst zum Thema „Mehr Stadt in der Stadt" am Beispiel der ehemaligen Bahnhofsareale Nordbahnhof, Nordwestbahnhof und Südbahnhof. Rund um den früheren Nordbahnhof ist das Gebiet sehr dicht bebaut. Bei der Entwicklung des 85 Hektar großen Areals versuchen wir, die Blockstruktur der Umgebung weiterzustricken, auch um die Übergänge und die Akzeptanz vom Altgebiet ins Neugebiet zu schaffen. In mehreren Bauphasen entstehen hier bis 2025 rund 10.000 Wohnungen sowie Gastronomie, Einzelhandel, Parks und vieles mehr. Die Hälfte des Areals ist heute entwickelt.

In der Nähe befindet sich der noch bis 2018 genutzte Nordwestbahnhof. Es ist das letzte innerstädtische Brownfield. Hier soll auf 44 Hektar ein neues gemischtes Quartier für 12.000 Menschen entstehen. Das dritte innerstädtische Bahnhofsareal, das wir momentan entwickeln, ist das Umfeld des ehemaligen Südbahnhofs. 2014 eröffnete hier der neue Hauptbahnhof Wien. Wo vorher eine Terra Incognita innerhalb der Stadt war, entstehen nun das Sonnwendviertel mit 5.000 Wohnungen und ein neuer zentraler Park. Östlich des Bahnhofs wird derzeit am neuen Wohn- und Geschäftsviertel Quartier Belvedere gebaut.

Großprojekt an künstlichem See: Seestadt Aspern

Auch die so genannte Seestadt Aspern auf dem Gelände eines ehemaligen Flugfelds ist ein Beispiel für „Mehr Stadt an neuen Orten". Es ist eines der größten Stadtentwicklungsvorhaben Europas und für über 20.000 Menschen gedacht. Rund um den künstlich angelegten See sieht der Masterplan bis 2028 eine große Vielfalt mit allen Arten von Angeboten vor – Wohnen, Büros, Gewerbe und ein Bildungscampus für 1–10-Jährige mit einem großen Teil für Sonderpädagogik. 20.000 Arbeitsplätze sollen insgesamt entstehen, darunter auch sozial geförderte: „Wien works" steht dafür, dass Langzeitarbeitslose und Menschen mit Handicap in den Arbeitsmarkt eingegliedert werden. Unter dem Stichwort Vielfalt der Kulturen haben wir auch einen „Campus der Religionen" mit zehn Religionsgemeinschaften vorgesehen.

Ganz wichtig für ein urbanes Viertel sind die Erdgeschosszonen, der entsprechende Mix an Angeboten, die Belebung. Wir haben einen Plan, in dem genau festgelegt ist, welche Branchenzugehörigkeit die Geschäfte in den Straßen haben sollten. Eine eigene Gesellschaft, die Geschäftsstraßenmanagementgesellschaft, vergibt die Flächen aus einer Hand. Wenn jemand anfragt, der aus der falschen Branche kommt, dann muss er einfach warten, bis in der Gegend seine Branche „drankommt", um den Mix zu garantieren.

Es gibt Märkte, Sportangebote wie Laufstrecken, ein Theater am See, und wir haben ein Technologiezentrum mit einer großen Anzahl vielversprechender Start-ups. Das Gästehaus der Wiener Universitäten entsteht hier und ein Stadthaus mit Polizei, Ärztezentrum und anderen Services. Ähnlich vielfältig sind die Wohntypologien. Dabei sind unter anderem Baugruppen, die als Kristallisationspunkt der Urbanität gelten können. Baugruppen sind sehr agil und sehr freudig am Gestalten und an der Teilhabe an der Gesellschaft.

Geförderter Wohnungsbau auch für Mittelschicht

Abschließend ein paar Worte zur Wohnbauleistung in Wien insgesamt. Auch unsere Wohnbauzahlen steigen wie in den deutschen Großstädten stark an, aber das Verhältnis von geförderten zu frei finanzierten Wohnungen unterscheidet sich deutlich. In Wien bauen wir ab 2017 etwa 10.000 geförderte Wohnungen und 4.000 frei finanzierte Wohnungen. Diese Relation ist natürlich sehr stark politisch gestützt. Das gehört traditionell zur Wiener Wohnbaupolitik dazu, dass wir einen sehr großen Anteil an geförderten Wohnungen haben: etwa 62 Prozent der Bevölkerung leben in geförderten Wohnungen.

Wem nutzt diese große Anstrengung, der geförderte Wohnbau? Wer darf eine geförderte Wohnung beanspruchen? Für einen Einpersonenhaushalt sind das bis maximal 44.410 Euro Jahresnettoeinkommen. Das ist das Doppelte des mittleren Jahresnettoeinkommens und heißt nichts anderes, als dass das Programm sehr hoch in den Mittelstand hineingeht. Das ist ein politisches Programm, weil man unterschiedliche Gruppen bedienen will, damit keine Konzentrationen von niederen Einkommen oder nur hohen Einkommen in bestimmten Stadtteilen entstehen.

Für eine Eigentumswohnung mit 70 Quadratmetern muss man in Wien, bei 25 Jahren Rückzahlung, eine monatliche Belastung von 1.200 – 1.400 Euro rechnen. Wenn man das Ganze als Miete auf 30 Jahre macht, kommen wir hinunter auf 690 bis 830 Euro. Und wenn man es mit Wohnbauförderung finanziert, so wie das bei uns in den meisten Fällen zutrifft, dann kommen wir auf eine monatliche Belastung von nur noch 530 bis 560 Euro.

Das ermöglicht auch den Beziehern von Durchschnitteinkommen bezahlbares Wohnen!“

PANEL 1

ZUKUNFT FÜR DEN STADTUMBAU – POTENZIALE IN DEN SIEDLUNGEN DER 50ER- / 60ER- UND 70ER- JAHRE

Welche Nachverdichtungspotenziale können wir in diesen Siedlungen entwickeln? Wie können wir sie in die vorhandenen Nachbarschaften integrieren?

Harald Rösler, Bezirksamtsleiter in Hamburg-Nord
Thomas Ritzenhoff, Bezirksamtsleiter in Wandsbek
Joachim Braun, Vorstand der Baugenossenschaft Fluwog-Nordmark

Zunächst stellte **Harald Rösler** Beispiele der Nachverdichtung in seinem Bezirk vor, darunter das Projekt „Treehouses“: Die zweigeschossige Wohnanlage aus den 1950er- Jahren mit mehreren Zeilen in der Bebelallee musste grundsaniert werden. Bei der Gelegenheit wurden die Flachdächer in Holzständerbauweise aufgestockt, wodurch 47 zusätzliche Wohnungen entstanden. Von der Nachverdichtung einer gartenstadtähnlichen Vorkriegssiedlung der SAGA GWG in Langenhorn wurde hingegen zunächst abgesehen, da man Widerstand der Bewohnerinnen und Bewohner erwartete. Rösler betonte, dass es wichtig sei, Bewohnern auch die mit einer Nachverdichtung verbundenen Vorteile aufzuzeigen.

Thomas Ritzenhoff illustrierte das Thema anhand der aus den 1970er- Jahren stammenden Großwohnsiedlung Steilshoop. Dort stellt sich die Frage der Nachverdichtung im Zusammenhang mit größeren Infrastrukturvorhaben wie dem U-Bahnbau oder dem neuen Campus Steilshoop, die zu einer spürbaren Verbesserung der Wohn- und Standortqualität führen werden. So realisiert die SAGA GWG bereits einen Neubau mit seniorengerechten Wohnungen als Blockrandschluss. Anders die Situation in Eilbek: vor dem Krieg ein urbaner Stadtteil, der seit dem Wiederaufbau der 1950er- und 1960er- Jahre entsprechend dem damaligen Zeitgeist aber nur noch Wohnungen für rund ein Drittel der ursprünglichen Bevölkerungszahl bietet. Dem großen Nachverdichtungspotenzial stünden jedoch aufwändige planungsrechtliche Änderungen sowie Einwände der Bürgerinnen und Bürger entgegen. Thomas Ritzenhoff plädierte daher generell für eine frühzeitige Bürgerbeteiligung.

Auch **Joachim Braun** sagte, dass die Zustimmung der Bewohnerinnen und Bewohner entscheidend sei. Diese müssten ebenfalls von den Maßnahmen profitieren, so wie in der Ritterstraße in Eilbek. Um dort neue Wohnungen und eine Kita bauen zu können, mussten Garagen und Außenstellplätze weichen. Im Gegenzug wurde eine Tiefgarage errichtet, Wintergärten modernisiert, und die Bewohnerinnen und Bewohner konnten sich an der Planung der Grünanlagen beteiligen. Dies führte dazu, dass die Nachverdichtung insgesamt akzeptiert wurde.

Den Einzelfall betrachten

In der anschließenden Diskussion wiesen vor allem Vertreter des Denkmalschutzes und der Architektenschaft darauf hin, dass für die Nachkriegssiedlungen aufgrund ihrer diversen Typologien unterschiedliche Nachverdichtungsmaßnahmen in Frage kämen. Auch die Betroffenheit der Bewohnerinnen und Bewohner sei in Großwohnsiedlungen eine andere als in kleinteiligen Siedlungen mit hohem Grünanteil. Gegebenenfalls könne der Denkmalschutz ein Erfolgsfaktor für behutsame Nachverdichtung sein, wenn die Bewohnerinnen und Bewohner sich besonders mit ihrer Siedlung identifizierten. Als Gegenposition wurde aber auch geäußert, dass in Einzelfällen der partielle Abriss und Neubau in

Nachkriegssiedlungen zu guten Ergebnisse führen könne. In jedem Fall sei eine individuelle Strukturanalyse des Bestandes, der planerisch-konzeptionellen Grundlagen und eine städtebauliche Leitidee Voraussetzung für eine Entscheidung über Nachverdichtung, Sanierung, Abriss oder Neubau.

Logik des Handlungsdrucks folgen

Ein Erfolgsfaktor – so die einhellige Meinung – sei der konkrete Handlungsdruck vor Ort. So lasse sich offensichtlicher Sanierungsbedarf mit dem Thema Nachverdichtung kombinieren. Handlungsdruck könne aber auch gesamtstädtische Dimensionen besitzen, etwa im Sinne der Wohnraumversorgung und der Infrastrukturkosten. Ein Beispiel für individuellen und übergeordneten Nutzen sei der Neubau von seniorengerechten Wohnungen in Steilshoop, der es den Älteren ermögliche, ihre zu großen Wohnungen zu verlassen, aber im Quartier wohnen zu bleiben. Gleichzeitig würden so familiengerechte Wohnungen frei.

Beseitigung baurechtlicher und erbbaurechtlicher Hemmnisse

Vor dem Hintergrund gesamtstädtischer Interessen wurde auch die Notwendigkeit von Anreizsystemen diskutiert. Der Einsatz finanzieller Anreize wurde als nicht erfolgsversprechend bewertet. Wesentlich entscheidender sei es, baurechtliche sowie erbbaurechtliche Hemmnisse zu beseitigen. So würde es beispielsweise eine wesentliche Erleichterung darstellen, ließen sich ausgewiesene Stellplatz-/Garagenflächen auch mit Wohngebäuden überbauen. Dies sei von Seiten der BSW und der Bezirke zu prüfen. Zudem sollten die privaten Erbbaurechte verlängert werden, um auf den betroffenen Flächen Nachverdichtungen wirtschaftlich realisieren zu können. Als Problem wurde benannt, dass punktuelle Nachverdichtungsmaßnahmen eine Vielzahl kleiner Bebauungspläne nach sich zöge, die in den Bezirken erhebliche Personalressourcen binden würde. Dem wurde entgegengehalten, dass durch frühe Einbeziehung der Anwohnerinnen und Anwohner Vertrauen geschaffen und im Ergebnis die Verfahrensdauer minimiert werden könne. Fachlich seien Bebauungspläne wenig anspruchsvoll. Es müsse auch nicht immer ein Bebauungsplan aufgestellt werden – in vielen Fällen ließen sich auch baurechtliche Befreiungen prüfen.

Befürworter suchen und zusammenschließen

Ein zentraler Punkt in der Diskussion war die Frage der Initiative, der Kommunikation und der Steuerung von Nachverdichtungsmaßnahmen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sahen es als unerlässlich an, dass sich Wohnungswirtschaft und Bezirke abstimmen, sie gemeinsam Befürworter eines Projekts suchen und sich diese zusammenschließen müssen, um gegenüber den Betroffenen gemeinsam auftreten zu können. Dabei sehen sich die Genossenschaften nicht nur als Bestandshalter, sondern in einer aktiven Rolle. In Bezug auf die Kommunikation und die Steuerung der Projekte wurde zu bedenken gegeben, dass Bürgerinnen und Bürger die Bezirke oftmals nicht als neutrale Moderatoren akzeptieren würden. Daher sei ggf. auch über den Einsatz externer Moderatorinnen und Moderatoren bzw. Mediatorinnen und Mediatoren sowie von Anwohnerbeiräten nachzudenken. Ehemalige bzw. bestehende Fördergebiete der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE) können dafür Anknüpfungspunkte bieten.

Win-win-Situationen herbeiführen

Als weiterer Erfolgsfaktor wurde einhellig die Herbeiführung von Win-win-Situationen für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern benannt. Hierzu bedarf es im Vorfeld der Identifizierung möglicher Nutzen für das Quartier und die Betroffenen, wie beispielsweise bauliche, freiräumliche, programmatische oder energetische Zugewinne.

INPUT PANEL 1

Siedlungen der Nachkriegszeit bis hin zu den 1970er-Jahren bieten aufgrund ihrer offenen städtebaulichen Strukturen und ihrer oftmals verhältnismäßig geringen Dichten besondere Möglichkeiten der Nachverdichtung in gut erschlossenen Lagen. Allerdings gestaltet sich die Umsetzung aufgrund der Eigentumsverhältnisse, baurechtlichen Rahmenbedingungen und fehlenden Anreizmechanismen häufig schwierig. Im Panel sollten daher gemeinsam Möglichkeiten ausgelotet und diskutiert werden, die Potenziale zukünftig noch stärker auszuschöpfen und sie erfolgreich in die Nachbarschaften zu integrieren.

Harald Rösler, Bezirksamtsleiter Hamburg-Nord

Treehouses Bebelallee/ Alsterdorf
Quelle: Blauraum Architekten

„Technisch geht fast alles: Das Lehrstück von der Entwicklung der Treehouses in der Bebelallee.
Vermieter-Mieter-Stadt: Verdichtung funktioniert nicht ohne Win-Win-Situation.
Veränderte Rahmenbedingungen senken Hürden für Verdichtungsprozesse: Beispiel 50er Jahre-Siedlung Porschpfad/ Wollgrasweg."

Thomas Ritzenhoff, Bezirksamtsleiter Wandsbek

Großwohnsiedlung Steilshoop
Quelle: Bezirksamt Wandsbek

„Die Nachverdichtung und Gewinnung von Wohnungsbaupotenzialen sind nur in einem intensiven Planungs- und Beteiligungsprozess möglich. Für die Umsetzung ist es erforderlich, dass es einen Schrittmacher gibt, der den Mut hat, die Ideen Realität werden zu lassen."

Joachim Braun, Vorstand der Baugenossenschaft FLUWOG-NORDMARK eG

Neubau Ritterstraße/ Eilbek
Quelle: FLUWOG-NORDMARK eG

„Der Neubau Ritterstraße in Eilbek umfasst 24 geförderte und freifinanzierte Familienwohnungen, eine Kita sowie eine Tiefgarage. Die Bestandswohnungen der FLUWOG wurden im Rahmen des Neubaus energetisch saniert und erhielten neue vorgestellte Balkone. Den früheren Nutzern wurden übergangsweise Ersatzstellplätze und dann Stellplätze in der neuen Tiefgarage angeboten."

PANEL 2

„STROMAUFWÄRTS AN ELBE UND BILLE“ – VON DER IDEE ZUR WOHNUNG

Wie können wir die Potenziale für rund 20.000 neue Wohnungen realisieren? Wie implementieren wir in diesem Prozess kooperative Formen der Stadtentwicklung?

Falko Droßmann, Bezirksamtsleiter, Bezirk Hamburg-Mitte
Dr. Thomas Krebs, Sprecher der Geschäftsführung, SAGA / GWG
Prof. Dr. Thomas Krüger, HafenCity Universität Hamburg

Falko Droßmann skizzierte das bezirkliche Wohnungsbauprogramm mit einem kurz- und mittelfristigen Potenzial von bis zu 6.700 WE und einer Perspektive bis 2030 von bis zu 12.000 WE. Die vielfältigen räumlichen Situationen erfordern eine große Diversität hinsichtlich Prozessgestaltung, Lösungsfindung und Realisierung.
Beispiele für Bauvorhaben und Wohnungsbaupotenziale in unterschiedlichen Entwicklungsstadien sind u.a. das Sonninquartier (Hammerbrook), das Sportzentrum HT 16 (Hamm), der Schleemer Weg (Billstedt), der Dudenweg (Billstedt), das Gebiet östlich Haferblöcken (Öjendorf) sowie die Neue Gartenstadt Öjendorf.

Dr. Thomas Krebs betonte die Chancen, die der Hamburger Osten als „Versuchslabor für die kooperative Stadtentwicklung“ hat. Von besonderer Bedeutung ist die gemeinsame Planung von Verwaltung und Wohnungswirtschaft, um realisierbare Projekte zu entwickeln, um dann im Anschluss die Bevölkerung einzubinden. Beispiele sind die Entwicklung eines Handlungskonzepts im Bündnis für die Quartiere sowie das gemeinsame Werkstattverfahren mit Investoren und Bevölkerung für die Entwicklung eines neuen Wohnquartiers östlich Haferblöcken mit Integration von Wohnungen für Flüchtlinge.

Prof. Dr. Thomas Krüger bezog sich auf die Akteursvielfalt in HamburgOst, die ein kohärentes Konzept und eine Stelle zur Koordination erforderlich mache. Informations-, Abwägungs-und Entscheidungsverfahren sollten nach dem Vorbild der Anhörungstermine in Planfeststellungsverfahren verdichtet werden.
Wohnungsbau sei Teil eines integrierten Ansatzes zur Verbesserung der Lebensqualität und müsse daher mit der sozialen Quartiersentwicklung, der Entwicklung von Freiräumen, der Nutzungsmischung, der Nahversorgung, der sozialen Infrastruktur und den Verkehrsverbindungen einhergehen. Für die Quartiere und ihre Bewohner muss ein Mehrwert entstehen.

In der Diskussion wiesen Vertreter der Verwaltung darauf hin, dass das Senatskonzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ Fokusräume beschreibt, in denen Wohnen, industrielle und gewerbliche Entwicklungen forciert werden sollen. Für die jeweiligen Fokusräume wurden verantwortliche Institutionen festgelegt bzw. geschaffen. Ein Merkmal des Konzepts ist die in Teilbereichen angestrebte Nutzungsmischung sowie die Einbindung der Fokusräume in ein übergeordnetes Freiraumnetz.

Zur Integration der unterschiedlichen Nutzungsziele sowie der vorhandenen fachlichen Kompetenzen wurde eine Arbeits- und Entscheidungsstruktur der zuständigen Fachbehörden, des Bezirksamts Hamburg-Mitte sowie der beteiligten städtischen Gesellschaften aufgebaut, die von der BSW koordiniert wird.

Beteiligung hat hohe Bedeutung

Alle Teilnehmer hoben den hohen Stellenwert der Beteiligung von Bewohnerinnen und Bewohnern hervor, die – in ihren jeweils spezifischen Betroffenheiten und Lebenssituationen – kompetente Beiträge für eine qualitätvolle Planung leisten können. Zuerst ist es aber die politische Aufgabe, Ziele zu formulieren, die dann in Zusammenarbeit von Verwaltung und Wohnungswirtschaft zu realisierbaren Planungen konkretisiert werden müssen. Mit der Integrierten Stadteilentwicklung (RISE) in Billstedt/ Horn, die strategisch mit dem Konzept „Stromaufwärts“ verknüpft ist, wurden bereits seit 2005 ca. 150 Projekte mit dem Fokus auf sozialräumlich wirksame Projekte abgeschlossen, weitere 60 Projekte befinden sich in der Umsetzung.

Es wurde auch auf das Interesse von Bestandshaltern und privaten Bauträgern an einer guten Entwicklung des sozialen Raums hingewiesen. Dies hat sich z. B. in der Zusammenarbeit bei RISE positiv ausgewirkt, aber auch bei einzelnen konkreten Bauvorhaben. Mit dem „Bündnis für die Quartiere“ wurde ein neues Instrument der kooperativen Stadtteilentwicklung verabredet, mit dem Ziel der Mobilisierung von Grundstückspotenzialen in Verbindung mit einer ganzheitlichen Quartiersentwicklung. Eingebunden sind die Verwaltung, Kommunalpolitik, Bewohner und Investoren.

Zukunftsperspektive für alle

Mehrere Teilnehmer betonten hier die besondere Bedeutung und das Erfordernis von zusätzlichem Nutzen für die Bewohner, z. B. bessere Verkehrsverbindungen oder neue Geschäfte und Freizeitangebote, die mit neuen Bauvorhaben einhergehen.
Als besondere Qualität wurden die 12 Landschaftsachsen in Hamburg genannt, die in Verbindung mit den Grünen Ringen eine stabile grüne Struktur als Rahmen für die Entwicklung der Quartiere bilden. Die in HamburgOst liegende, 9 km lange Horner Geest-Achse soll zum längsten Park Hamburgs entwickelt werden. Die Achse wird den Hauptbahnhof mit dem Öjendorfer Park verbinden und ermöglicht den Bewohnern, Natur in der Stadt zu erleben. Aktuell werden hier Stadtteilprojekte im Umfang von 1 Mio. Euro umgesetzt.

Seitens der Architekten und der Wissenschaft wurde der Aspekt der städtebaulichen und architektonischen Qualität in die Diskussion eingebracht. Die Stadt ist in einer Qualität zu entwickeln, die für die gesamte Gesellschaft eine Zukunftsperspektive hat und nicht nur einzelne Sparten im Blick hat. Erinnert wurde an das Hamburger Stadtentwicklungsforum von 1993, in dem die Entwicklung von Hammerbrook thematisiert wurde.

Im Ergebnis bestand Einigkeit, dass nicht so sehr die Entwicklung und Abstimmung von Konzepten, sondern die Konzentration auf konkrete Bauvorhaben im Vordergrund steht. Mit der erforderlichen Zeit für Beteiligungsverfahren wurde es für möglich gehalten, die angestrebte Anzahl neuer Wohnungen, die Wirtschaftlichkeit, bauliche Qualität und Zustimmung der Bevölkerung miteinander in Einklang zu bringen.

INPUT PANEL 2

In Hamburg Ost bieten sich viele Potenziale für neue Wohn- und Arbeitswelten. Die gleichzeitige Weiterentwicklung der beeindruckenden grünen und wasserbezogenen Freiraumkulisse lässt Stadtquartiere von hoher Lebensqualität entstehen. Der Gesamtplan zeigt erste städtebauliche und freiraumplanerische Ideen einer möglichen Entwicklung.

In dem Gesamtraum bieten sich Verdichtungspotenziale im Bestand, die bauliche Weiterentwicklung der Backsteinstadt und mögliche Standorte für neue Wohnformen und Nutzungen in gewerblicher Nachbarschaft und am Wasser.

Falko Droßmann, Bezirksamtsleiter Hamburg-Mitte

Bebauungsplan-Entwurf
Hammerbrook 12 „Sonninpark“

Eckgebäude Sonninstraße / Planstraße Öffentlich geförderter Mietwohnungsbau / Gewerbe
Bauherr: WHM GmbH & Co.KG
Architekt: Heitmann Montufar Architekten

Wohnungsbau am Hegerweg
Architekt: KBNK Architekten

„Wohnungsbaupotenziale im Osten werden im großen Umfang aktuell über mehrere Bebauungsplanverfahren erschlossen (von Hammerbrook über Hamm bis Billstedt). Die aktuelle Gesamtfortschreibung ‚Bezirkliches Wohnungsbauprogramm 2016‘ nimmt neue Potenzialflächen unter dem Gesichtspunkt ihrer Realisierbarkeit unter die Lupe. Der Drittelmix ist gerade im Osten ein wichtiger und stabilisierender Faktor (Kaufkraft, Bildung, Image/Adressbildung). Die Kooperation des Bezirksamtes mit der Wohnungswirtschaft und die Einbindung der Bewohnerinnen und Bewohner bei der Quartiersentwicklung 'Östlich Haferblöcken' ist beispielhaft (Werkstattverfahren!) und übertragbar. Die Unterstützung der Fachbehörden ist dabei ebenso wichtig wie privates Engagement.“

Dr. Thomas Krebs, Vorstand/Geschäftsführer SAGA GWG

Wohnhöfe Washingtonallee, Abb. SAGA GWG

„Die Lehren aus dem ´Bündnis für das Wohnen´ wie auch des ´Bündnis für die Quartiere´ sind eindeutig: Erfolgreiche kooperative Stadtplanung und -entwicklung setzen notwendigerweise voraus, dass die verschiedenen Partner frühzeitig eingebunden werden und ein Projekt gemeinsam angehen. Nur so kann kostengünstiger Neubau in großer Stückzahl mittelfristig und vor allem nachhaltig realisiert werden.“

Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger, HafenCity Universität Hamburg

Senatskonzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille“
Ausschnitt Strategieplan

„Qualität vor Geschwindigkeit. Auf Quartiere bezogene integrierte Ansätze sind erforderlich:
Im Rahmen der Innenentwicklung muss ein echter Mehrwert für die Quartiere geschaffen werden!
Koordinierungsstelle für Fachbehörden, Bezirk und Entwicklungsmanagement.
Verdichtung/Konzentration von Informations-, Abwägungs- und Entscheidungsverfahren: Vorbild Anhörungstermin Planfeststellungsverfahren.“

PANEL 3

MEHR STADT IN DER STADT – INNERSTÄDTISCHE VERDICHTUNG: VIELFÄLTIG, URBAN, GRÜN

Wie schaffen wir neuen innerstädtischen Wohnraum mit hoher urbaner Qualität und hoher Freiraumqualität?

Dr. Liane Melzer, Altonas Bezirksamtsleiterin
Dr. Torsten Sevecke, Bezirksamtsleiter in Eimsbüttel
Tim Behrendt, Geschäftsführer der Behrendt Gruppe

Dr. Liane Melzer eröffnete mit einem Impulsvortrag zu den städtebaulichen Leitideen in Altona. Das Konzept beinhalte Nachverdichtung durch drei Säulen: **Bauen im Bestand sowie entlang der Magistralen und der Schnellbahntrassen.** Gelungene Beispiele für das Bauen und die Umnutzung im Bestand seien die Projekte Thadenstraße (97 WE), Othmarschenpark (660 WE), Chemnitzstraße (160 WE) und Elektrolux (185 WE). Großes Nachverdichtungspotenzial hätten die drei Magistralen Luruper Hauptstraße, Osdorfer und Sülldorfer Landstraße. Alleine an der Luruper Hauptstraße könnten bei fünfgeschossiger Bebauung 9.000 Wohneinheiten errichtet werden.

Tim Behrendt, Geschäftsführer Behrendt Gruppe

Dr. Torsten Sevecke schilderte die besondere Herausforderung des Bezirks, 1000 neue Wohneinheiten pro Jahr in der „zu Ende gebauten Stadt" zu schaffen. Es gebe in Eimsbüttel keine Konversionsflächen und kaum Flächen im öffentlichen Eigentum. Diese Problematik solle durch Strategien wie Nachverdichtung an Magistralen, im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen und in 50er/60er-Jahre-Quartieren, Gewerbeumwandlung, Baulückenschließung und intelligente Flächenrochaden gelöst werden. Grundsätzlich gelte in Eimsbüttel, dass Schulen, Sportflächen und Kleingärten nicht angefasst werden. Als Beispiel für Flächenrochaden nannte Dr. Sevecke die Entwicklung am Sportplatzring in Stellingen: dort werde der Sportbereich an eine neue Stelle verlagert, zwei Schulen würden zusammengeführt und Kleingärtenanlagen umgelagert. So werde Raum für neue Wohnungen geschaffen.

Als Beispiel einer umgenutzten ehemaligen Gewerbefläche stellte **Tim Behrendt** das Quartier Othmarschen Park vor. Auf dem Gelände einer ehemaligen Magarinefabrik wurden ca. 660 Wohnungen in unterschiedlichen Wohnformen errichtet. Bemerkenswert sei die sehr kurze Verfahrensdauer von fünfeinhalb Jahren, vom B-Plan-Aufstellungsbeschluss bis zur Fertigstellung der Wohnungen gewesen.

Nachverdichtung an Magistralen und in den Siedlungen der 50er-/60er- und 70er-Jahre

Nach welchen Kriterien kann „Mehr Stadt in der Stadt" gebaut werden? Die Idee, an Magistralen, in 50er-70er-Jahre-Siedlungen und auf Gewerbeflächen nachzuverdichten, begrüßten viele Panel-Teilnehmer, äußerten aber auch eigentums- und baurechtliche Bedenken. So würde für einige Verdichtungskonzepte das Baurecht fehlen und es dauere lange, solches zu erhalten. Diskutiert wurde, ob anstelle der langwierigen Aufstellung eines Bebauungsplans auch §34 BauGB angewendet werden könne. Aufgrund der Eigentümergemengelage seien teilweise auch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen als Instrument nötig. Es wurde die Frage gestellt, wie mit der Wertsteigerung umgegangen werden könne, sobald die Planungen bekannt würden.

Liane Melzer erklärte dazu, dass die Grundstücke in Hamburg überwiegend Privateigentümern gehören. Die Sorge, mit zusätzlicher Wohnbebauung in die Grünbereiche hineinzugehen, sei jedoch größer als die Sorge vor Wertsteigerungen. Auch daher sei die Idee, entlang der Magistralen zu bauen, zentrales Element in den Überlegungen zur zukünftigen Stadtentwicklung Altonas. Sie regte an, an einer Magistrale ein Modellprojekt zu starten.

Mehrere Teilnehmer bekräftigten, dass Nachverdichtung einer der wichtigsten Bausteine für den Wohnungsneubau in Hamburg sei, Potenzial sahen sie vor allem in den häufig genossenschaftlichen Siedlungen der 1950–70er Jahre. Aufstockungen, Um- und Neubau seien dort aber nur mit intensiver Beteiligung der Bewohner möglich. Eine wichtige Voraussetzung sei, dass die Bewohnerinnen und Bewohner in den Maßnahmen Vorteile erkennen könnten. So gäbe es in vielen „überalterten" Quartieren keine ausreichende Nahversorgung durch Bäcker oder Supermärkte mehr. Nachverdichtung biete hier die Chance zur Verbesserung der Nahversorgung. Auch über den Abriss von flächenintensiven Garagen und anschließende Bebauung durch z. B. seniorengerechte Wohnungen könne nachgedacht werden. Offener Dialog, Projektmanagement und Entwicklungsfonds könnten die Maßnahmen begleiten und vereinfachen.

Im Zusammenhang mit Nachverdichtung wurden auch die kreative Mehrfachnutzung und die Qualifizierung von Freiflächen und die derzeit planungsrechtlich problematische Kombination von Wohnen und Gewerbe thematisiert. Eingeschossige Supermarktgebäude könnten aufgestockt werden und Wohnraum bieten – oder Supermärkte seien im Stadtinneren künftig generell nicht mehr eingeschossig zu genehmigen.

Matthias Kock, Staatsrat der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Innovative Mobilitätskonzepte

Mit stärkerer Nutzungsmischung und Nachverdichtung eng verknüpft ist auch das Thema Mobilität. Ein Verkehrsplaner regte an, wie in Mitte Altona auch bei weiteren Neubauprojekten neue Mobilitätskonzepte zu integrieren. So könnte z. B. der Stellplatzschlüssel reduziert werden, um die daraus resultierenden finanziellen Einsparungen für die Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte zu verwenden. Dass weniger PKW-Stellplätze im Wohnungsbau praktikabel sind, bestätigte Projektentwickler Tim Behrendt und verwies neben dem allgemeinen Trend zu abnehmender Autonutzung auch auf gute Beispiele mit einem Stellplatzschlüssel von 0,4 bei Wohnungsbauprojekten in Berlin und Bremen. Generell würden Mieter ohnehin weniger Stellplätze nachfragen als die Bewohner von Eigentumswohnungen.

Andere Teilnehmer plädierten für Car-Sharing-Angebote, mehr und größere Fahrradstellplätze, die auch für Fahrradanhänger Platz bieten, für öffentliche E-Bike-Ladestationen, Fahrradschnellstraßen nach Kopenhagener Vorbild und für entsprechende Modellprojekte. Noch einen Schritt weiter ging Bezirksamtsleiter Torsten Sevecke und berichtete von einer 14-tägigen Sperrung des Eppendorfer Weges für Straßenbauarbeiten auf einer Länge von 500 Metern. Durch eine dauerhafte Sperrung könnten der Eppendorfer Weg oder vergleichbare Straßen zu „attraktiven Stadträumen" werden. Politisch sei dies jedoch nicht durchsetzbar.

INPUT PANEL 3

Die Weiterentwicklung und Stärkung des Wohnungsbaus in urbanen Lagen bei gleichzeitiger Weiterqualifizierung der öffentlichen Grün- und Freiräume ist seit geraumer Zeit ein zentrales Ziel der Hamburger Stadtentwicklung. So erschienen bereits 2013 die namensgebenden Fachbeiträge „Mehr Stadt in der Stadt – Chancen für urbane Wohnqualitäten in Hamburg“ und „Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg“. Im Panel sollte nun gemeinsam darüber diskutiert werden, wie diese Entwicklung trotz oftmals schwierigen Gemengelagen und rechtlichen Regelungen weiter befördert und beschleunigt werden kann.

Dr. Liane Melzer, Bezirksamtsleiterin Altona

Wohnquartier Chemnitzstraße
Quelle: APB Architekten

„Innenverdichtung in zentralen Bereichen;
Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten;
Entwicklung und Verdichtung an den Magistralen.“

Dr. Torsten Sevecke, Bezirksamtsleiter Eimsbüttel

Stadtgärten Lokstedt
Quelle: Bezirksamt Eimsbüttel

„Für den hoch verdichteten Bezirk Eimsbüttel muss überprüft werden, ob bestehende Nutzungen an bestimmten Orten angemessen sind oder ob durch intelligente Flächenrochaden eine für alle Seiten vorteilhafte Situation geschaffen werden kann. Als Orientierungsrahmen dient dazu der Bezirkliche Entwicklungsplan (BEP), der seit fast zwanzig Jahren fortgeschrieben wird.“

Tim Behrendt, Geschäftsführer Behrendt Gruppe GmbH & Co. KG

Othmarscher Höfe
Quelle: Behrendt Gruppe GmbH & Co. KG

„Das Konzept des Othmarschen Parks wurde in einem beschränkten Gutachterverfahren stadtplanerisch entwickelt. Die Freiraumplanung wurde bei Erstellung dieses Konzeptes bereits integrativ berücksichtigt. Die Quartiersentwicklung zeigt deutlich, wie bei gut funktionierenden eingespielten Prozessen schnell eine große Anzahl von mehreren hundert Wohnungen entstehen kann. Es entstanden genossenschaftliche Wohnungen, Sozialwohnungen, frei finanzierte Mietwohnungen und Eigentumswohnungen.“

PANEL 4

MEHR STADT AN NEUEN ORTEN – HAMBURG WEITER BAUEN

Wo und wie entwickeln wir neue städtische und lebenswerte Wohnquartiere?

Arne Dornquast, Bezirksamtsleiter Bergedorf
Thomas Völsch, Bezirksamtsleiter Harburg
Karen Pein, Geschäftsführerin der IBA Hamburg

Diese Frage diskutierte Moderatorin Dr. Anke Butscher mit den Teilnehmern von Panel 4 unter anderem am Beispiel von Stadterweiterungsgebieten in Neugraben-Fischbek und Bergedorf.

In seinem einführenden Impulsvortrag beschrieb Arne Dornquast den Planungsstand für Oberbillwerder, ein neues Quartier für bis zu 10.000 Bewohner „auf der grünen Wiese". Die politische Entscheidung zum Bau nördlich der S-Bahn-Station Allermöhe sei gefallen, nun müsse ein städtebauliches Leitbild für die Entwicklung des Quartiers gefunden werden. Ein mögliches Stichwort ist etwa „Gartenstadt des 21. Jahrhunderts". Besondere Herausforderung wird die Ansiedlung von Gewerbe und Arbeitsplätzen sein.

Thomas Völsch skizzierte anschließend gemeinsam mit Karen Pein drei große Neubauquartiere mit über 4.000 Wohneinheiten in Neugraben-Fischbek. Diese sind zum Teil bereits im Bau und bewohnt. Zu erwarten sei hier, dass im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern die Themen soziale Infrastruktur, Einzelhandel, Verkehrsanbindung und die Akzeptanz neuer Nachbarschaften zentrale Bedeutung bekommen, weil Neugraben-Fischbek heute ein Stadtteil mit überdurchschnittlich junger und migrantisch geprägter Bevölkerung und die S-Bahn Richtung Innenstadt bereits heute regelmäßig überlastet ist. Karen Pein ergänzte, dass die neuen Quartiere in Allermöhe und Neugraben-Fischbek an Hamburgs Entwicklungsachsen liegen. Weitere Standorte im Stadtraum seien vorstellbar.

Neue Flächen sind vorhanden!

Als einen zukünftigen Wohnstandort schlug eine Architektin in der anschließenden Diskussion den Kleinen Grasbrook vor, der in den gescheiterten Olympia-Planungen eine zentrale Rolle gespielt hatte. Der Gartenstadt-Idee setzte sie eine Vorstellung von höherer Dichte und Urbanität in Neubauquartieren entgegen. Ein anderer Teilnehmer empfahl untergenutzte, zentral gelegene Gewerbeflächen etwa an der Kieler Straße und anderen Magistralen für Wohnbebauung zu nutzen. Auch in Rothenburgsort und Billbrook gebe es solche untergenutzten Flächen in großer Zahl. Kleingärten an den Stadtrand zu verlegen, lautete ein Vorschlag, beispielsweise auf der Billerhuder Insel. Weitere Flächen lassen sich durch vertikale Stapelung von Nutzungen gewinnen, wenn zum Beispiel Schulen auf Supermärkten errichtet oder Parkplätze überbaut werden. In Wien gibt es bereits gebaute Beispiele für unterschiedliche Kombination etwa von Schulen und Wohnungen. In Hamburg sei die Kombination von öffentlicher und privater Nutzung derzeit undenkbar. Dazu wäre u.a. eine bessere Ressortzusammenarbeit notwendig, eine strategische Ankaufspolitik des LIG und auf Bundesebene die Änderung der Baunutzungsverordnung (BauNVO), damit eine – sowohl horizontal als auch vertikal – gemischte Nutzung genehmigt werden könne.

Auch Verkehrsflächen bieten nach Meinung einiger Teilnehmer städtebauliche Potenziale: Entlang der AKN-Trasse und anderer (bestehender und zukünftiger) Schnellbahnachsen befinden sich untergenutzte Flächen, die für den Wohnungsbau entwickelt werden sollten, hieß es beispielsweise. Entsprechende Untersuchungen z. B. im Bereich der AKN / S 21 würden gerade vorbereitet – unter Beteiligung der Umlandgemeinden und der Metropolregion. Die Zusammenarbeit könne aber noch intensiviert werden. Beim Bau der neuen Bahnlinie S4 Richtung Bad Oldesloe könnte ein zusätzlicher Haltepunkt in Meiendorf eingerichtet werden, wodurch neue Bauflächen erschlossen würden. Ein weiterer Vorschlag lautete, wie bei der Überdeckelung der A7, durch Autobahntunnel Platz zu schaffen, etwa auf der Veddel oder im Zuge des Baus der A 26 in Kirchdorf-Süd.

Hamburgs Grüne Infrastruktur wird erhalten, qualifiziert und an neuen Orten neu gebaut.

Schwerpunkte gesamtstädtischer Freiraumqualitäten

Hans Gabanyi, Leiter des Amtes für Naturschutz, Grünplanung und Energie der Behörde für Umwelt und Energie, erläutert das Freiflächensicherungskonzept (siehe Karte): Das Grüne Netz Hamburg mit den Landschaftsachsen, Grünen Ringen, Parkanlagen und bedeutsamen Grünverbindungen gliedert den Stadtraum und trägt wesentlich zum Erhalt der unverwechselbaren Identität und Lebensqualität in Hamburg bei. Im innerstädtischen Bereich (Urbanisierungszone) werden die Flächen des Grünen Netzes von Bebauung freigehalten. Wo es zu einer weiteren Verdichtung kommt, wird das ökologische und erholungsbezogene Potenzial der Freiflächen aufgewertet. In der äußeren Stadt jenseits des 2. Grünen Rings bleiben die Landschaftsachsen mit den Flächen des Biotopverbundes und den Landschaftsschutzgebieten als großflächig wahrnehmbare Naturräume erhalten. Dies schließt eine zukünftige Siedlungsentwicklung nicht aus, die sich räumlich überwiegend an der Fortführung der Siedlungsachsen orientiert. In Naturschutzgebieten und flächigen Naturdenkmälern ist eine Bebauung nicht möglich.

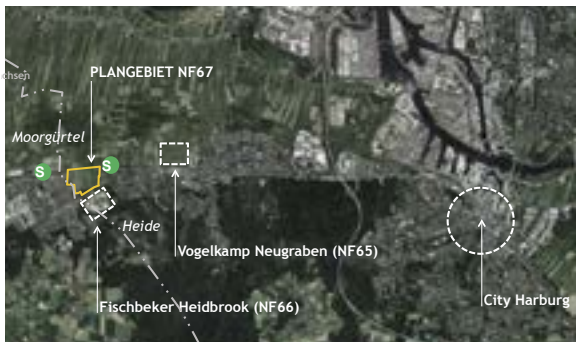
Bürgerbeteiligung und integrierte Planung

Ein wichtiger Aspekt bei der Schaffung neuer Quartiere bzw. neuer Nachbarschaften sei es, Akzeptanz für eine Siedlungserweiterung im Rahmen einer gesamtstädtischen Öffentlichkeitsarbeit zu schaffen. Bestehende Nachbarschaften und Investoren sollten frühzeitig in die Planung im Sinne kooperativer Planungsprozesse einbezogen werden. Nach Vorbild von RISE sollten Instrumente der Integrierten Stadtteilentwicklung auch für die Entwicklung neuer Quartiere genutzt werden – etwa das Quartiersmanagement und die Aufstellung Integrierter Entwicklungskonzepte. Sinnvoll sei es auch, Grundstücke nicht nur an wenige große Bauträger zu vergeben, sondern an einzelne Investoren und Baugemeinschaften. Letztere seien auch für spätere Bürgerbeteiligungsprozesse gut geeignet, weil sie sich besonders engagierten und vielfach soziale Projekte integrierten. Aus Sicht eines Teilnehmers geht es nicht um „Akzeptanzschaffung“, sondern um einen Dialog auf Augenhöhe. Die Bürgerinnen und Bürger müssten bereits einbezogen werden, wenn noch alle Optionen offen sind, so wie es im Planungsgebiet Nord-Süd-Achse in Wilhelmsburg geschehe. Dieses Vorgehen sei im Ergebnis schneller und billiger. Ebenso wurde darauf hingewiesen, dass verstärkt mit den Hamburger Nachbargemeinden der Kontakt gesucht werden sollte, um zu grenzübergreifenden Lösungen der Wohnungsbauentwicklung zu gelangen.

INPUT PANEL 4

Der absehbare Bevölkerungszuwachs in Hamburg zwingt dazu, auch über punktuelle Stadterweiterungen und größere Entwicklungsprojekte nachzudenken. Neue Standorte für solche Stadtquartiere bieten sich insbesondere dort an, wo größere Flächenpotenziale in guter Erreichbarkeit durch den ÖPNV vorhanden und gute Voraussetzungen für eine städtebauliche Integration gegeben sind. Attraktiv sind auch Arbeitsplatzangebote und die Nähe von Freiräumen und ein positives Standortimage. Welche Standorte in Frage kommen, welcher Impulse es zu ihrer Entwicklung bedarf und welche Akteurskonstellationen für deren kooperative Entwicklung von Nöten sind, stand im Mittelpunkt dieses Panels.

Thomas Völsch, Bezirksamtsleiter Harburg



Quelle: Bezirksamt Harburg

„Der Stadtteil Neugraben - Fischbek erfährt derzeit durch laufende Projekte schon einen Entwicklungsschub, der durch das neue Plangebiet noch einmal eine deutlich stärkere Dynamik erhalten wird. Das bedeutet eine enorme Herausforderung für die Quartiersentwicklung im Plangebiet und im gesamten Stadtteil."

Arne Dornquast, Bezirksamtsleiter Bergedorf

Quelle: Bezirksamt Bergedorf

„Die „grüne Wiese" als Schatz im Angebotsportfolio der attraktiven Metropole oder: 100 Hektar in Oberbillwerder brauchen eine Idee.
Kein „weiter so" zeitgenössischen Städtebaus, keine Phantastereien, kein städtebaulicher Sündenfall von morgen.
Robust und gut. Gedacht und geplant mit und für die Menschen."

Karen Pein, Geschäftsführerin IBA Hamburg GmbH

Quelle: IBA Hamburg GmbH

„Gerade vor dem Hintergrund des steigenden Drucks auf den Wohnungsmarkt erweist sich das Modell der IBA Hamburg GmbH als städtischer Projektentwickler als sinnvoll: Mit ihrer Beauftragung wird die wirtschaftliche und zeitliche Verantwortung für die ganzheitliche Quartiersentwicklung in eine Hand gelegt. An der Schnittstelle zwischen Verwaltung, Bürgerinnen und Bürgern sowie Investoren optimiert sie die zeitliche und wirtschaftliche Realisierung des Vorhabens. Die Planungshoheit der Verwaltung bleibt dabei gewahrt."

SCHLUSSDISKUSSION „WOHNEN IN HAMBURG 2030“

Dr. Liane Melzer, Leiterin des Bezirksamtes Altona, Brigitte Jilka, Stadtbaudirektorin in Wien; Peter Jorzick, Geschäftsführender Gesellschafter HamburgTeam; Peter Kay, Baugenossenschaft freier Gewerkschafter; Matthias Kock, Staatsrat der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen; Prof. Dr. Michael Mönninger, Hochschule für Bildende Künste Braunschweig

Hochrangige Vertreter der Stadtentwicklungspolitik in Berlin, München und Wien hatten in Vorträgen ihre Erfahrungen mit dem Wachstum ihrer Städte vorgestellt, ihre besonderen Herausforderungen und ihre Strategien. Nach den einführenden Vorträgen und Statements und nachdem die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen in Stichworten vorgetragen worden waren hatte Moderatorin Prof. Dr. Gesa Birnkraut viel Stoff für die Diskussion der Experten auf dem Podium.
Ob Hamburg, Berlin, München oder Wien, alle vier Metropolen reagieren auf den erheblichen Bevölkerungszuwachs mit ambitionierten Plänen, verstärkter Wohnungsbauförderung, der Planung neuer Quartiere und kooperativen Verfahren. Können die Städte damit die Herausforderungen bewältigen?
Prof. Dr. Michael Mönninger zeigte sich da sehr zuversichtlich. Der Architekturkritiker und Hochschulprofessor erinnerte an historische Phasen, in denen das städtische Wachstum wesentlich dramatischer ausfiel als heute: „In der Gründerzeit ist Berlin jedes Jahr um zehn Prozent gewachsen, hat sich also innerhalb von zehn Jahren verdoppelt. Heute haben die Agglomerationen ein Prozent Wachstum – ein Bruchteil dessen, was sie historisch schon geleistet haben.“ Jenseits des „deutschen Perfektionswahns“ gebe es Möglichkeiten, Planungsverfahren zu beschleunigen und in der Stadtentwicklung mehr auf Eigeninitiative zu setzen.
Auch Staatsrat Matthias Kock plädierte: „Wir müssen schneller werden mit dem Bebauungsplanverfahren, wir müssen uns die Genehmigungsverfahren anschauen und sie entbürokratisieren.“ Dazu kämen immer umfangreichere Auflagen. „Wir müssen als Stadt aufpassen, dass wir das Kostenbewusstsein nicht aus den Augen verlieren, dass wir nicht zu viel fordern.“ Überhaupt waren sich alle Podiumsgäste einig, dass das Regelwerk vereinfacht werden müsse. Peter Jorzick rechnete vor, wie sehr politisch gewollte und gesetzlich vorgeschriebene Auflagen zur Energieeinsparung, zum Brandschutz oder zur Zahl der Stellplätze die Kosten nach oben treiben.

Hohe Baukosten führen zu teuren Wohnungen

Ein Kostentreiber seien auch die hohen Grundstückpreise in der inneren Stadt, so Jorzick. „Dort müssen wir zu viel bezahlen, als dass wir einer Krankenschwester oder einem Polizisten noch eine Neubauwohnung bauen können. Das können wir definitiv nicht.“ Als Ausweg sah er entweder „sehr erhebliche Subventionen“ durch die öffentliche Hand oder „etwas außerhalb zu bauen, wo der Baugrund günstiger ist“. Dort könnten „halb verdichtete Vorortsiedlungsstrukturen“ entstehen, für die „neue Formen“ gefunden werden müssten, etwa nach dem historischen Vorbild der Gartenstädte.
Subventionen sind auch für Peter Kay ein möglicher Schlüssel zur gezielten Lenkung von Investitionen. Der Vorstand der Baugenossenschaft freier Gewerkschafter empfahl, die Fördermittel „intelligenter“ einzusetzen. „Wir haben keinen einheitlichen Markt in Hamburg, wir haben viele Teilmärkte mit ganz unterschiedlichen Aspekten, und da ist das Förderinstrument leider ein bisschen einäugig, weil es über die ganze Stadt geht.“ Er bot an, gemeinsam mit der Politik Verfahren zu einer „zielgerichteteren Förderung“ zu entwickeln.
Matthias Kock hingegen betonte die bereits existierende Lenkungswirkung: „Wir wollen natürlich unsere Neubauförderung nicht nur in Gebieten anbieten, die Entwicklungsbedarfe haben, sondern auch in Gebieten, die sehr nachgefragt sind, wo wir Segregation vermeiden wollen und wo wir teilweise gegen den Markt anfördern, um Sozialwohnungen oder auch den zweiten Förderweg da zu implementieren.“ Die Hamburger Wohnungsbauförderung „kann sich blicken lassen,“ so Staatsrat Kock, „und wir wollen diese in den nächsten Jahren auf 3.000 Wohneinheiten pro Jahr erhöhen.“ Er appellierte an alle Investoren, die Neubauförderung der Investitions- und Förderbank zu nutzen.

Wiener Modell der Bauträgerwettbewerbe

Dass in Wien sehr viele Wohnungen gefördert werden und Sozialpolitik über die Wohnungspolitik betrieben wird, hatte Wiens Stadtbaudirektorin Brigitte Jilka bereits während ihres Vortrags ausgeführt (vgl. S. 16 – 18). Neben den kommunalen Wohnungsunternehmen sind natürlich auch in Wien private Bauherren aktiv. „Wenn jemand ein Grundstück hat, das er bebauen und dafür Wohnbauförderung erhalten will, dann muss er sich einem sogenannten Bauträgerwettbewerb unterziehen," erläuterte Jilka. „Dazu muss er sein Grundstück in den Topf werfen und dann wird durch den Wohnfonds Wien ausgeschrieben, was man auf dem Grundstück bauen darf. Vorschrieben wird die Baudichte und was die Wohnungen später kosten dürfen. Üblicherweise gewinnt der Bauträger, der das qualitativ beste Projekt mit den besten Zusatzeinrichtungen hat." Das gilt für große Quartiersentwicklungen, wo es mehrere Bauplätze gibt. Einen Bauplatz darf der Bauträger weitgehend nach eigenen Vorstellungen bebauen. Für alle anderen Bauplätze ist der Mietpreis gedeckelt.
Das Wiener Modell überzeugte Peter Jorzick als Vertreter eines privaten Projektentwicklers: „Vielleicht können wir von Wien lernen", so Jorzick. „Das sollte die Stadt von uns fordern. Bei der Grundstückvergabe könnte Hamburg sagen: ‚Wir wünschen uns als Stadt für eine bestimmte Nutzerstruktur eine Endmiete X und zwar für 20 Jahre. Macht uns ein Angebot, was ihr dann noch für das Grundstück bezahlen könnt.' So herum kann man ja auch denken. Das ist ein Weg, den wir gerne auch mal gemeinsam ausprobieren wollen."
Neue Wege ausprobieren möchte auch Altonas Bezirksamtsleiterin Dr. Liane Melzer und spricht eine Idee an, die zuvor in Panel 3 (S. 25/26) entwickelt wurde. „Wir haben uns über neue Flächen Gedanken gemacht. Eine Möglichkeit sind die Magistralen, eine andere Möglichkeit sind die Verdichtungen der Bereiche aus den 1950er, 60er Jahren. Dort gibt es noch eine ganze Reihe von ungenutzten Flächen." Sie regte an, in Altona „ein Modellprojekt an einer Magistrale gemeinsam zu entwickeln und zu überlegen, welche Maßnahmen erforderlich sind, um hier zu einer dichteren Bebauung zu kommen." Ihr Credo: „Einfach mal ausprobieren und schauen, ob es funktioniert."
Peter Kay sah ebenfalls noch Flächenpotenziale in zentralen Lagen und sprach sich gegen Denkverbote aus: „Man muss auch prominente Flächen in den Fokus rücken, zum Beispiel das Messegelände: Muss eine Messe mitten in der Stadt liegen? Da gibt es Riesenpotenzial für „Mehr der Stadt in der Stadt", sagte Kay. Auch das Heiliggeistfeld sei vielleicht nicht zu bebauen, könne aber „eine städtebauliche Einfassung" am Rand erfahren.

Bürger als Gestalter ihrer Stadt

Natürlich ist Nachverdichtung ein großes Thema im Hinblick auf die erwartete Bevölkerungsentwicklung und den anhaltenden Trend zum urbanen Wohnen. Wobei der Druck auf die Innenstadtquartiere sehr ungleich verteilt ist und sich auf relativ wenige „angesagte" Quartiere konzentriert – mit entsprechenden Konsequenzen auf Miethöhen und Zusammensetzung der Bewohnerschaft. Matthias Kock stellte klar: „Hamburg ist größer als manch einer denkt und besteht nicht nur aus Schanze, Ottensen oder St. Georg." Aus seiner Sicht gilt es die Stadtentwicklung so weit voranzutreiben, etwa durch das Bündnis für Quartiere oder durch die RISE-Maßnahmen, dass der Fokus der Nachfrage wandert in der Stadt." Gute Beispiele für eine veränderte Wahrnehmung ehemals weniger populärer Stadtteile seien Barmbek oder Hamm.
Zum Abschluss der Runde äußerte Michael Mönninger einen „frommen Wunsch": „Dass man stadtökonomisch eine viel feinkörnigere ökonomische Streuung" hinbekommen sollte. „Also nicht immer nur die bauenden Oligopole, die Kapitalsammler, ob öffentlich oder privat. Sondern dass Sie und ich uns nicht nur als Bewohner der Stadt verstehen, sondern – wie vor 100 Jahren – sondern auch als bauende Citoyens, als Gestalter unserer Stadt."

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN IM ÜBERBLICK

Hamburg und andere Großstädte wachsen. Wie dieses Wachstum möglichst zukunftsfähig gestaltet werden kann, wurde auf der Konferenz in Vorträgen, Podiumsdiskussionen und Panels diskutiert. Hier die wichtigsten Ergebnisse im Überblick.

I. Bauliches: Flächen sind vorhanden – sie müssen nur gefunden werden

- Nachverdichtung innerstädtischer Quartiere ist wichtigster Baustein für Wohnungsbau
- Siedlungen der 1950er bis 1970er bieten großes Potenzial zur Nachverdichtung: Aufstockung, Lückenschließung und Abriss-/Neubau
- Priorisierung von Standorten in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft
- Einzelgaragen in Nachkriegsquartieren durch Tiefgaragen ersetzen
- Urbanität der neuen und der nachverdichteten Quartiere sicherstellen
- Viele Magistralen könnten dichter bebaut werden. Modellprojekt an Luruper Hauptstraße denkbar
- zentral gelegene bzw. ineffizient genutzte Gewerbeflächen umnutzen
- Freiflächen werden weniger – die verbliebenen müssen gestärkt werden
- Siedlungsachsen in der äußeren Stadt weiterentwickeln, Landschaftsachsen und Grünes Netz erhalten
- Kleingartensiedlungen in zentralen Lagen auf den Prüfstand stellen
- Baukosten überprüfen, Grundstückpreise müssen sinken oder subventioniert werden
- neue Produkte/Wohntypologien für Nachfrager zwischen gefördertem und frei finanziertem Mietwohnungsbau nötig
- Verkehrstrassen (Schnellbahnen und Autobahnen) und deren Nahbereich bieten Flächenpotenziale
- „Gartenstadt des 21. Jahrhunderts" als Leitidee für neue Quartiere konkretisieren
- weniger Stellplätze für PKW – spart Kosten und Fläche
- Modellprojekte für innovative Verkehrskonzepte (Car-Sharing im Quartier u. ä.) probieren

II. Politisches & Rechtliches: Instrumentenkasten neu sortieren

- Entbürokratisierung und Beschleunigung von Verfahren (Bauleitplanung, Flächenverkauf)
- Verordnungen und Auflagen wie ENEV und BImSchG auf den Prüfstand stellen
- ressortübergreifende Zusammenarbeit statt sektoraler Optimierung
- Liegenschaftsmanagement und Ankaufspolitik an stadtplanerischen Konzepten ausrichten
- Liegenschaftspolitik in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen ansiedeln
- eher kleinteilige Mischung von mehreren Investorenangeboten als wenige große
- wo möglich, §34 BauGB nutzen statt langwieriger B-Plan-Verfahren
- konzeptionelle Neuausrichtung der Bauleitplanung in Hamburg: höher und dichter bauen statt zwei-, dreigeschossig
- „Urbanes Gebiet" als Kategorie in BauNVO verankern (Bundesebene)
- bei Wohnungsneubau auch an Umland denken – Kooperation in der Metropolregion
- Verlängerung privater Erbbaurechte, um Nachverdichtung (wirtschaftlich) umsetzen zu können

III. Prozesse & Sonstiges: Wir müssen reden!

- Kooperative Stadtplanung: Behörden, Bezirke, Wohnungswirtschaft an einen Tisch bringen
- Instrumente der Integrierten Stadtteilentwicklung anwenden
- vermehrte Transparenz, Bereitschaft zum Dialog, Öffentlichkeitsarbeit
- bei Nachverdichtung Vorteile für Bewohnerinnen und Bewohner vermitteln
- von Erfahrungen anderer Städte lernen – etwa ‚Sozialgerechte Bodennutzung' wie in München oder Bauherrenwettbewerbe in Wien

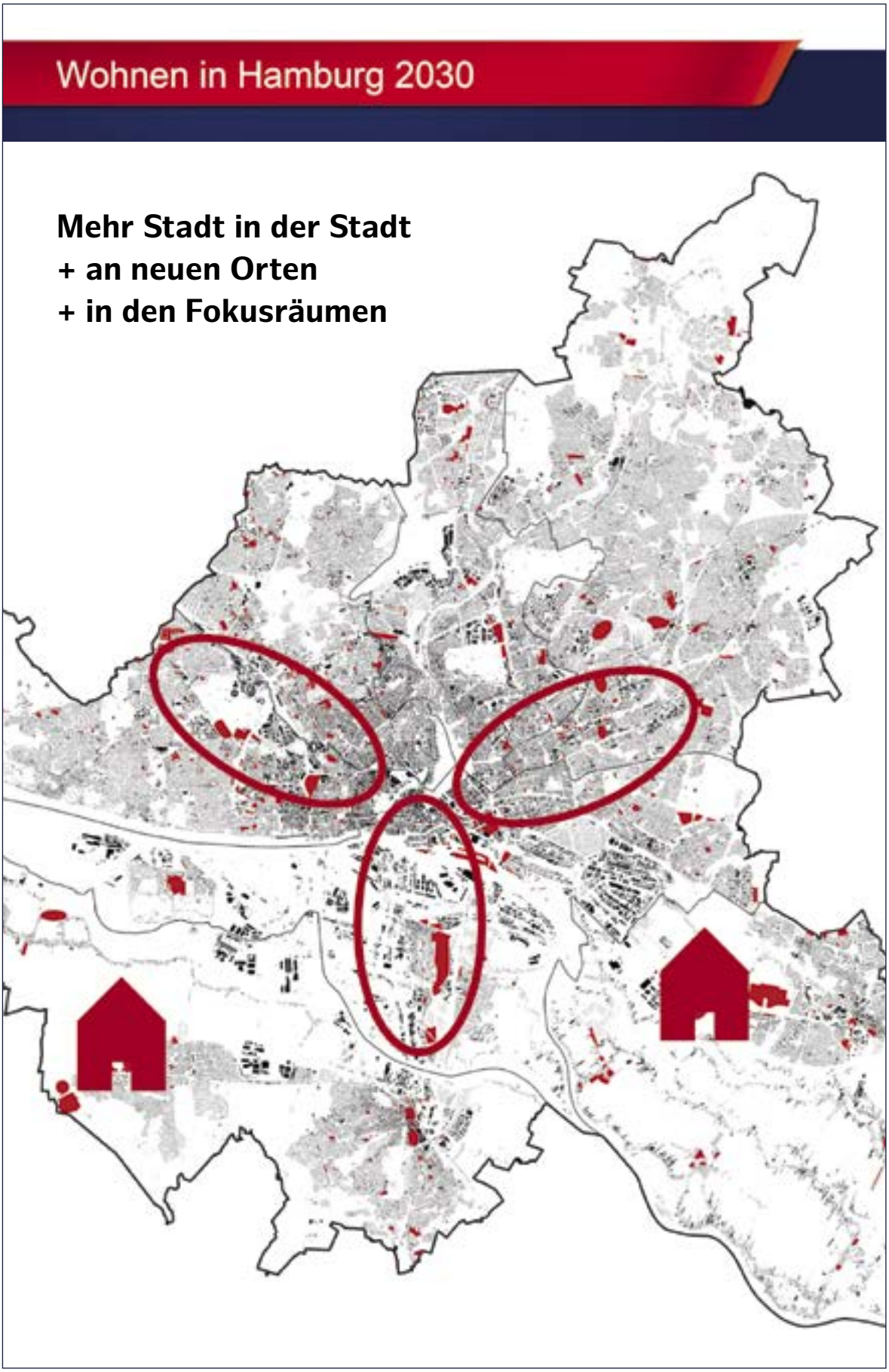
FAZIT UND AUSBLICK

Zum Abschluss der Fachkonferenz bat Moderatorin Gesa Birnkraut nochmals Gastgeberin **Dr. Dorothee Stapelfeldt** und Hamburgs Oberbaudirektor **Prof. Jörn Walter** auf das Podium für ein Resümee aus ihrer Sicht und einen kurzen Ausblick.

Dr. Dorothee Stapelfeldt unterstrich die Bedeutung der Ankündigung von Hamburgs Erstem Bürgermeister Olaf Scholz „Wir hören nicht mehr auf zu bauen". Diese gemeinsame Position sah die Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen in der Fachkonferenz bestätigt. Sie verglich Hamburgs Stadtentwicklungsstrategie mit der von Berlin, München und Wien. Die drei Großstädte erleben ebenso wie Hamburg und viele andere Metropolen in Deutschland und Europa ein Wachstum, das vermutlich Jahrzehnte anhält, und sie alle antworten auf diese Herausforderung mit erheblichen Anstrengungen im Wohnungsbau. Vergleicht man Hamburg mit Wien, Berlin und München zeigt sich, dass Hamburg nur halb so dicht bebaut ist und es noch Potenziale im Inneren gibt. Angesichts der Wachstumsrate der kommenden Jahre und Jahrzehnte, sei es jedoch wie in den anderen Städten auch unvermeidlich, Außenbereichsflächen in Anspruch zu nehmen, betonten **Dorothee Stapelfeldt** und **Jörn Walter** gleichermaßen.
Die Fachkonferenz machte deutlich, dass die Freie und Hansestadt Hamburg die zahlreichen Herausforderungen nicht alleine meistern kann. Kooperative Planung wurde von Expertinnen und Experten aus Politik, Verwaltung, Wohnungswirtschaft und Architektur gleichermaßen gefordert. Städtische und private Wohnungswirtschaft ebenso wie Genossenschaften oder private Bauherren müssen in die Lage versetzt werden, die benötigten Wohnungen zu bauen. Wichtige und konkrete Anregungen lauteten, auf Landes- und Bundesebene das Baurecht punktuell zu ändern und die Liegenschaftspolitik entsprechend der wohnungspolitischen Ziele zu gestalten.
Offen und kritisch wurde auf der Konferenz auch über die Gefahr des Verlusts von Grünflächen und städtebaulicher Qualität angesichts des großen Zeitdrucks gesprochen. **Prof. Jörn Walter** sah diese mögliche Gefahr ebenfalls. Er erinnerte aber auch an die Gründerzeit und andere Epochen, in denen es gelang, unter erheblichem Zeitdruck hervorragende Architektur und Städtebau zu schaffen. **Walter** betonte die während der Konferenz vielfach eingeforderte Beschleunigung von Verfahren. Im Prozessmanagement liege großes Potenzial, indem vorbereitende Prozesse parallel organisiert werden. Durch das Bündnis für das Wohnen und aus Großprojekten wie der HafenCity und der Internationalen Bauausstellung (IBA) konnte Hamburg viel lernen in der Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft und anderen Partnern.
Auch aus den Fehlern der Vergangenheit habe man gelernt. Etwa bezüglich der städtebaulichen Qualität und Maßstäbe der Großwohnsiedlungen aus den 1960ern und 1970ern. Aber auch bezüglich fehlender sozialer und funktionaler Mischung. Ein Schlüssel zur Vermeidung solcher Fehler sei eine Mischung von großen und kleinen Investoren. Bei den neuen Siedlungen, die Hamburg aktuell baut oder auf den Weg bringt, wie die geplante Gartenstadt in Neugraben-Fischbek, benötige man 10 bis 15 Partner, um keine einseitig strukturierten Siedlungen zu schaffen, darunter Partner, die im Sinne der Urbanität auch Gewerbeflächen schaffen, um künftig die Trennung von Wohnen, Arbeiten und Versorgen – und damit Monotonie und erzwungene Mobilität – zu vermeiden. Auch innerhalb der städtischen Verwaltung und Unternehmen könne noch konsequenter integrierte Stadtentwicklungspolitik betrieben werden. Ein Beispiel ist die Berücksichtigung von Ideen der Stadtentwicklung im Schulbau.

In ihrer Verabschiedung schließlich dankte **Senatorin Stapelfeldt** allen Konferenzteilnehmern für die zahlreichen konkreten Ideen und Impulse. Sie kündigte nicht nur an, die Veranstaltung zu dokumentieren – das Ergebnis halten Sie in Ihren Händen – sondern auch, dass weitere Veranstaltungen und unterschiedliche Gesprächsformate zu bestimmten Themen und Stadträumen folgen werden.

ÜBERSICHT – WOHNEN IN HAMBURG 2030



IMPRESSUM

Herausgeber:
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung
und Wohnen (BSW)
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

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

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

Konzeption und Redaktion:
Almut Blume-Gleim
Referat Stadtwerkstatt
und Partizipation (BSW)

Texte tlw.: Rainer Müller, www.texturban.de

Gestaltung:
Landesbetrieb Geoinformation
und Vermessung

Abbildungsnachweis:
S. 4, 5, 6 und 35: BSW
S. 36:
HafenCity Hamburg GmbH/Thomas Hampel
alle anderen Fotos: Michael Zapf
sonstige Quellenangaben
direkt an der jeweiligen Visualisierung

Auflage: 2.500, Juni 2016