

Hamburg 2021. Chancen für die Nach-Corona-Stadt

Einführung

Die Covid-19-Pandemie markierte einen tiefen Einschnitt im Zusammenleben der Menschen in den Städten. Seit zwei Dekaden wachsen die großen Städte kontinuierlich, weil immer weniger Menschen hinaus- und immer mehr hineinziehen. Es war und ist attraktiv, in der Stadt zu wohnen, mit all ihrer Urbanität, den vielen Angeboten und den kurzen Wegen. Dies trifft auch auf Hamburg zu. Die Pandemiekrise zeigte nun allerdings auch Probleme und Entwicklungen auf, die schon vorher vorhanden waren, nun jedoch verschärft und verstärkt werden. Gegenwärtig zeichnet sich ab, dass u.a. durch die verstärkte Arbeit im Home-Office für viele Menschen die Notwendigkeit entfällt, nahe dem Arbeitsplatz und damit in der Stadt zu wohnen. Durch die Pandemie erodiert die aus der Zeit der Industrialisierung stammende, durch die Digitalisierung immer weniger notwendige Verbindung von Arbeitsplatz und Ballungsraum umso rascher. Die Stadt benötigt infolgedessen ein neues Selbstverständnis, das auf Kreislaufwirtschaft und (kulturellem) Austausch beruht. Die notwendigen Transformationsprozesse umfassen notwendigerweise auch Aushandlungsprozesse zu städtischen Räumen: Wem gehören welche Räume, welchen Nutzern und Nutzungen stehen sie zur Verfügung, wie nutzungs offen sind sie? Angesichts der aktuellen Entwicklung und auch aufgrund weiter sehr hoher Miet- und Kaufpreise bei Wohnungen sowie einer abnehmenden Attraktivität der Innenstadt wird es von Sozialforschern, Demographen und Ökonomen für möglich gehalten, dass das Bevölkerungswachstum Hamburgs sich bereits in naher Zukunft deutlich abschwächt oder gar zum Erliegen kommt. Dies birgt Chancen und Risiken für die Stadt. Klar ist: Hamburg muss auf die skizzierten Veränderungen reagieren. Die Hamburgische Architektenkammer arbeitet kontinuierlich daran, die Lage zu analysieren und Lösungsvorschläge zu unterbreiten. Die Lehren, die wir aus dieser Krise ziehen, sind eine Chance, ein lebenswerteres, sozialeres und stabileres Hamburg zum Wohle aller Menschen zu schaffen.

1. Raum schaffen!

Problem

Während der Hochphase der Pandemie wurden u.a. Abstandsregeln erlassen, um die Ansteckungsgefahr in Innen- und Außenräumen zu minimieren. In engen und dicht bebauten Quartieren zeigten sich schnell Probleme: Die Bürgersteige sind zu schmal und die Menschen können einander nicht ausweichen. Sehr oft war zu beobachten, dass Fußgänger*innen deshalb in Nebenstraßen auf die Fahrbahn wechselten, wo sie wiederum in Konflikt gerieten mit Radfahrer*innen und dem Kfz-Verkehr. Es wurde deutlich, wie viel Stadtraum parkende Autos okkupieren. Generell zeigte sich, dass eine zu hohe Dichte Stress und Unwohlsein auslöst. Zu dichte und enge Bebauung kann dazu führen, dass Wohnungen kein direktes Sonnenlicht erhalten, zu wenig Frischluftzufuhr erhalten und zu stark von Nachbargebäuden einsehbar werden.

Chance

In Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung müssen Maßnahmen ergriffen werden, um mehr Platz für Anwohner*innen und Passant*innen zu schaffen. Ein Bürgersteig ist weit mehr als ein Fußweg und damit Verkehrsraum: es ist ein Aufenthaltsort, auf dem sich das städtische Leben abspielt. Dafür muss er ausreichend dimensioniert sein, doch werden in Hamburg oftmals sogar die Mindestanforderungen bezüglich der Breite unterschritten. Es ist

unumgänglich, dass in diesen Gebieten zusätzlicher Raum für Fußgänger*innen geschaffen werden muss – auch durch Aufgabe von Pkw-Stellplätzen. Neben der Verbreiterung der Bürgersteige sollten an günstig gelegenen Stellen auch zusätzliche gemeinschaftliche Flächen für flexible Nutzungen geschaffen werden: Solche Multi-Use-Flächen können zum Spielen, für Treffen von Nachbarn oder auch für die Außengastronomie von Cafés und Restaurants o.ä. genutzt werden. Diese Maßnahmen steigern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum enorm. Generell sind die heute oftmals realisierten Bebauungsdichten und Abstandsflächen, die teilweise die der Gründerzeitstadt über- bzw. unterschreiten, zu hinterfragen. Menschen brauchen in ihren Wohnungen Raum, Ausblick, Licht und Frischluft.

2. Grün- und Erholungsräume ausbauen!

Problem

Im Lockdown wurden viele Räumlichkeiten geschlossen: Büros, Schulen, Kitas, Spielplätze, Sportstätten, Geschäfte, Cafés und Restaurants usw. Große Teile der Bevölkerung mussten sich somit vor allem in ihren eigenen vier Wänden aufhalten. Das Bedürfnis nach Ausgleich in Parks, Grün- und Erholungsräumen war groß. Dabei zeigte sich überdeutlich, dass gerade in eng und dicht bebauten Quartieren und Stadtteilen die wenigen und oftmals kleinen Grünanlagen nicht ausreichten, um dem Andrang aufzufangen. Verschiedene Nutzergruppen kamen sich auf engem Raum ins Gehege: Spaziergänger*innen, Hundebesitzer*innen, Läufer*innen, Sporttreibende, spielende Kinder. Orte der Erholung und des Ausgleichs wurden rasch zu Konfliktzonen.

Chance

Es sind dies Probleme, die bereits vor Corona vorhanden waren, in der Pandemiezeit sich jedoch massiv verstärkten. In der Konsequenz müssen Parks, Grün- und Erholungsflächen sowie Sportareale vergrößert und ausgebaut werden. Sportflächen sollten künftig nicht mehr exklusiv Vereinen zur Verfügung stehen, weil dies eine Vielzahl von nicht-organisierten Menschen und Gruppen von der Nutzung ausschließt. Ziel müssen Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und vielen Nutzungsmöglichkeiten sein. Wichtig sind insbesondere Multifunktionsflächen, die für unterschiedliche Nutzungen geeignet sind (siehe 1.). Wichtig ist, dass Freiräume so beschaffen sind, dass sich unterschiedliche Nutzer wie Spaziergänger*innen und Sportler*innen nicht ins Gehege kommen. Große Flächen in der Stadt sind bewachsen mit Hecken und Büschen, die weder einen Nutzen für die Tierwelt noch für die Stadtbewohner*innen haben. Sie sollten ersetzt werden durch eine vielfältigere Bepflanzung mit einem deutlich höheren ökologischen Nutzen oder könnten auch für Gemeinschaftsgärten von Anwohner*innen genutzt werden. Wo immer möglich, sollten Neu- und Bestandsbauten begehbare Dachterrassen erhalten, die von den Bewohner*innen begrünt werden können. Sie werden so zu Aufenthaltsflächen, die noch dazu einen kleinen Beitrag für eine klimaresiliente Stadt leisten.

3. Wohnen vielfältiger machen!

Problem

Zahlreiche Menschen waren und sind gezwungen, im Home-Office von zu Hause aus zu arbeiten. Gleichzeitig waren auch Kinder und Jugendliche infolge Kita-, Schul- und Spielplatzschließungen fast ganztägig zu Hause. Die Grundrisse vieler Wohnungen erwiesen sich in dieser Situation als unzulänglich. Dies ist umso problematischer, als Home-Office sich als Arbeitsform dauerhaft etablieren wird. Es fehlt konkret oftmals die Möglichkeit, sich in Wohnungen mit mehreren Bewohnern zum Arbeiten in einen abtrennbaren Bereich

zurückzuziehen. Kinderzimmer erwiesen sich zudem als zu klein und für Home-Schooling ungeeignet. Viele Menschen vermiss(t)en in der Krise einen Balkon als einem der Wohnung zugeordneten Erholungsort mit Frischluft oder einen Zugang zu anderen geeigneten Freiflächen. Während des dauerhaften Aufenthalts vieler Menschen zeigte sich, dass monofunktionale reine Wohnquartiere, die sogenannte Schlafstadt, mit enormen Nachteilen behaftet ist: Es fehlten nahegelegene Einkaufsmöglichkeiten sowie Orte für Erholung, Sport und Freizeit. Zudem zeigte sich, dass die technische Infrastruktur für ein Arbeiten von zu Hause aus oftmals ungenügend ist.

Chance

Corona hat gezeigt, dass wir eine viel größere Flexibilität in den Wohngebäuden benötigen, um die sich immer mehr durchsetzende Kombination von Wohnen und Arbeiten räumlich zu ermöglichen. Dabei sollten, wenn möglich, Wohngebäude so beschaffen sein, dass sie Arbeitsräume, beispielsweise in den Erdgeschossen, vorsehen. Auf diese Weise werden die Wohnungen nicht unnötig vergrößert und damit verteuert. Dennoch müssen auch Wohnungsgrundrisse viel variabler werden, um vielfältige Nutzungen zu ermöglichen. Aufenthaltsräume sollten möglichst nutzungsneutral geplant werden und bestimmte Größen nicht unterschreiten. Wünschenswert wäre es, wenn es zuschaltbare und abtrennbare Raumbereiche gäbe, in die man sich temporär zurückziehen kann. Auch die Innenarchitektur könnte hier Verbesserungen beisteuern, beispielsweise mit flexiblen, multifunktionalen, möglicherweise rollbaren Möbelementen. Jede Wohnung sollte über mindestens zwei Seiten belichtet und auch belüftet werden und zumindest einen Balkon besitzen. Zudem sind weitere Erholungsorte, wie beispielsweise Dach-, Vor- und Hofgärten sinnvoll. Erdgeschosse sollten nicht als Wohnflächen genutzt, sondern für weitere Gemeinschaftsflächen genutzt werden: einzeln oder gemeinschaftlich nutzbare Arbeitsräume, Werkstätten etc. Der Trend zu kleineren Wohnungsgrößen ohne ergänzenden Wohnfunktionen (wie beispielsweise bei Clusterwohnungen) erscheint aufgrund der Erfahrungen in der Pandemie als problematisch und sollte hinterfragt werden. Reine Wohnquartiere sollten unbedingt vermieden bzw. durch zusätzliche Funktionen (Einkauf, Erholung, Sport, Freizeit) erweitert werden. Kleinteilige, flexible Strukturen und Nutzungsmischungen erhöhen die Nutzungsmöglichkeiten, Anpassungsfähigkeit und Robustheit von Stadtquartieren. Wünschenswert wäre in den Quartieren die Schaffung kleiner Quartierstreifs in Innen- und Außenräumen, wo die Bewohner*innen zum Austausch und Treffen zusammenkommen können. Sie würden auch der Identifizierung der Bewohner*innen mit ihrem Quartier dienen. Weiterhin muss die technische Infrastruktur in Wohngebieten rasch ausgebaut werden, denn stabiles und schnelles Internet ist eine Grundvoraussetzung für Home-Office und Home-Schooling. Gerade strukturschwache Stadtteile können durch solche Maßnahmen rasch attraktiver gemacht werden. Eine weitere Neuerung könnten Quartiersmanager*innen in Wohnquartieren sein, die als Ansprechpartner*innen, Kümmerer, Ermöglicher und Trouble Shooter dienen und als Vermittler*innen Probleme und Wünsche an die Bezirke melden.

4. Verkehr in die Stadt integrieren!

Problem

Wegen der Ansteckungsgefahr mieden und meiden viele Menschen den ÖPNV. Aufgrund der mangelhaften Qualität und Quantität des Fußwege- und Radwegenetzes stiegen viele Personen auf den PKW um, was zu einer großen Zunahme des Autoverkehrs führte. Soll sich dieser Trend nicht verstetigen, muss schnell gehandelt werden. Zudem erwiesen sich gerade

in Wohnquartieren die umfangreichen Parkflächen für PKWs als Problem, weil sie große Teile des öffentlichen Raums okkupieren, die als Aufenthaltsräume sowie für breitere und sichere Fuß- und Radwege dringend benötigt werden. Als Kinder nicht auf die Spielplätze konnten, blieben ihnen in manchen Quartieren gerade einmal 1,50 Meter breite Fußwege als Räume für Spiel, Bewegung und Sport. Das Problem des zunehmenden motorisierten Verkehrs zeigte sich an vielbefahrenen Straßen in der Krise ganz besonders, weil ein eigentlich angezeigtes dauerhaftes Lüften der Wohnungen aufgrund hoher Lärm- und Schadstoffemissionen dort nicht möglich war.

Chance

Die Pandemie hat gezeigt, wie dringend notwendig eine Verkehrswende in den deutschen Städten ist. Ad-hoc-Maßnahmen wie Pop-up-Radwege sind ein guter Weg, um den Komfort und die Sicherheit beim Fahrradfahren in der Stadt rasch zu erhöhen und Menschen zum Umstieg aufs Rad zu motivieren. Temporäre, versuchsweise Sperrungen von Straßen können Orte schaffen, an denen sich die Menschen frei und ungefährdet bewegen und begegnen können. Ziel muss es sein, dass sich alle Verkehrsteilnehmer*innen, auch die sogenannten schwachen, frei, ungefährdet und gleichberechtigt im Stadtraum bewegen können. Mittel- und langfristig müssen Fußwege und Radwege auch auf Kosten von Autofahrspuren geschaffen bzw. ausgebaut werden, um die Attraktivität einer Fortbewegung aus eigener Kraft zu erhöhen. Dies ist gleichzeitig auch die Chance, die Aufenthaltsqualität in der Stadt insgesamt zu erhöhen: das Flanieren, Erholen, Treffen wird so wieder möglich.

Wünschenswert wären zudem nutzungsneutrale Flächen, die je nach Erfordernis mal Spielfläche, mal Sportfläche, mal Ort für Außengastronomie, mal Ruheort mit Bänken sein können. Erforderlich dafür ist eine Begrenzung der viel Raum verbrauchenden Parkplätze v.a. in den Wohnquartieren. Ebenso wichtig ist der weitere Ausbau des ÖPNV: Nur wenn Busse und Bahnen ein engmaschiges Netz bilden und in hoher Frequenz verkehren, werden die Menschen umsteigen. Insbesondere die Pendlerverkehre haben sich in den letzten Jahren erhöht: Dies bedeutet, dass nicht nur der ÖPNV innerhalb der Stadt, sondern auch die Anbindung des Umlands mit dem ÖPNV deutlich verbessert werden muss. In Hamburg wäre es beispielsweise denkbar, Express-Metrolinien zu planen, die aus dem Umland auf eigenen Trassen entlang der Magistralen bis ins Zentrum führen. Auch eine Begrenzung der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den inneren Stadtbereichen ist zu prüfen. Durch eine solche Maßnahme könnte die Verkehrssicherheit sofort erhöht und die Abgas- und Schadstoffbelastung stark gesenkt werden. Ganz allgemein gilt: Die Mobilitätswende ist keine rein verkehrsplanerische, sondern immer auch eine Gestaltungsaufgabe, die von Verkehrsplaner*innen, Stadtplaner*innen und Landschaftsarchitekt*innen gemeinsamen angegangen werden muss, denn das Ziel soll nicht nur eine störungsfreie, möglichst klimaneutrale Fortbewegung sein, sondern auch Straßenräume, die zu Lebensräumen werden.

5. Die Innenstadt neu denken!

Problem

Infolge der Pandemie beschleunigte sich die schon vorher vorhandene Krise des Einzelhandels massiv. Wochenlange Ladenschließungen, das Betreten der Geschäfte nur mit Mund-Nase-Schutz und eine begrenzte Kundenzahl verringerten die Attraktivität, shoppen zu gehen, drastisch. Dies traf eher weniger die Läden für die Nahversorgung des täglichen Bedarfs in den Stadtteilen, dafür umso mehr die Innenstadt. Bekleidung und technische Produkte etc. werden von immer mehr Menschen im Internet gekauft. Der Handelsverband

Deutschland (HDE) warnt: „Unsere Innenstädte stehen vor einem nie gekannten, rasanten Niedergang.“ In der Hamburger Innenstadt sind die Probleme bereits sichtbar: Es gibt zahlreiche Leerstände. Von besonderer Bedeutung ist die Schließung gleich zweier großer Kaufhäuser eingangs der Mönckebergstraße: Karstadt Sport und Kaufhof. Teil der nachlassenden Attraktivität der Innenstadt sind die Schließungen zahlreicher inhabergeführter Geschäfte, die durch Filialen deutscher und internationaler Einzelhandelsketten ersetzt wurden, wodurch die Vielfalt des Angebots gelitten hat.

Chance

Die Einzelhandelskrise muss zu einem tiefgreifenden Wandel der Innenstadt führen. Dabei darf es keine Tabus geben. Notwendig ist eine intensive Zusammenarbeit aller Beteiligten: Politiker*innen, Stadtplaner*innen, Investor*innen, Vermieter*innen, Mieter*innen, Quartiersmanager*innen. Wann immer sich Einzelhandelsketten von einzelnen Verkaufsstandorten zurückziehen, muss die Chance ergriffen werden, dort wieder individuelle, inhabergeführte Geschäfte anzusiedeln. Auch neue innovative Konzepte von Start-ups, Popup-Stores, Gläsernen Manufakturen, digitaler Produktion u.a. müssen die Chance haben, sich in der Innenstadt anzusiedeln. Bei entsprechenden Mieten könnten auch wieder Handwerksbetriebe in der Innenstadt Standorte finden. Oftmals sind die Flächen hierfür zu groß, weshalb es sinnvoll erscheint, sie in mehrere kleine aufzuteilen oder auch andere Funktionen auf Teilflächen anzusiedeln. Dies kann sogar in ehemaligen Kaufhäusern gelingen, wie die Stadt Recklinghausen gezeigt hat. Quartiersmanager*innen müssen bei Immobilieneigentümer*innen dafür werben, neue Konzepte zu erproben und von angesichts der Einzelhandelskrise unrealistischen Maximalerwartungen bei den Mieten abzusehen. Wo immer es möglich ist, sollte die Stadt auch mittels Vorkaufsrecht Immobilien erwerben, um den Wandel zu unterstützen und lange Leerstände zu verhindern. Hamburg sollte sich auf Bundesebene für den Vorschlag des Deutschen Städtetags stark machen, einen von Bund und Ländern finanzierten Bodenfonds aufzulegen, mit dessen Geldern die Städte dann Immobilien in zentralen Innenstadtlagen erwerben können. Zudem wäre zu prüfen, ob es in Lagen mit besonders stark steigenden Ladenmieten temporär Mietpreisbremsen oder ein Mietpreisdeckel für Gewerberäume eingeführt werden können.

Neben einem vielfältigeren Einzelhandelsangebot ist es notwendig, die Monostruktur des Konsums aufzubrechen. Die Innenstadt muss ein attraktiver Ort werden auch wenn man nicht einkaufen, shoppen oder essen gehen möchte. Die Innenstadt braucht neue Kultur- und Freizeitangebote, die möglicherweise auch den Außenraum mit einbeziehen. Warum beispielsweise schließen sich die Kulturhäuser entlang der Kunstmeile sowie das Bucerius Kunst Forum nicht zusammen zu einem jährlichen Kunst- und Musikfestival auf Glockengießerwall, Klosterwall und Mönckebergstraße (ähnlich des Dockville/Artville-Festivals in Wilhelmsburg)? Warum gibt es in der Innenstadt nicht schon längst in angemieteten Ladenlokalen Galerieräume für die Arbeiten von Student*innen von HfbK, HCU, HAW und privaten Designhochschulen? Warum nicht auf temporär gesperrten Innenstadtstraßen informelle Spiel- und Sportplätze einrichten? Auch das Wohnen muss in der Innenstadt massiv ausgebaut werden. Umnutzungen von Büro- und Gewerbeimmobilien zu erschwinglichem Wohnraum sollten von der Stadt gefördert werden. Der Neubau von Wohnraum sollte forciert werden und insbesondere Angebote für Menschen mit kleinen und mittleren Einkommen geschaffen werden, um eine soziale Mischung zu erreichen. Durch eine ausreichende Zahl von Bewohner*innen könnte sich in der Innenstadt wieder eine Infrastruktur etablieren, die auf deren Bedürfnisse ausgerichtet ist: kleine Läden für den

täglichen Bedarf, eine Markthalle, Schulen, Kitas, Spielplätze, Bars, Gaststätten. All diese Orte tragen zu einer vitalen Innenstadt bei, die auch nach 20 Uhr und am Wochenende lebendig ist. Die Außenräume spielen dabei eine wichtige Rolle: Bestens gelegene, aber unattraktive Stadtplätze wie der Burchardtplatz, der Gerhart-Hauptmann-Platz und der Gertrudenkirchhof müssen endlich zu Anziehungspunkten und Orten des Verweilens werden. Restaurants und Lokale müssen Möglichkeiten für die dauerhafte Nutzung von Außenbereichen erhalten. Weitere Straßen müssen für den Autoverkehr gesperrt und zu attraktiven Räumen für Fußgänger, Flaneure, Radfahrer umgestaltet werden. Der Abbau von Parkplätzen ist dabei unumgänglich.

6. Die Metropolregion schaffen!

Problem

Die verstärkte Nutzung von Home-Office führt zu einer größeren Attraktivität der Umlandgemeinden und insbesondere zu einem vermehrten Wegzug von Familien in den „Speckgürtel“. Es ist absehbar, dass dies ein langfristiger Trend wird. Schon jetzt steigt die Verkehrsbelastung durch immer mehr Pendler*innen, die mit dem Auto in die Stadt hinein- und wieder herausfahren. Trotz eines immer stärkeren Austauschs von Menschen und Waren zwischen Stadt und Umland gibt es noch immer kein Konzept, dies möglichst sinnvoll und effektiv zu gestalten.

Chance

Notwendig ist eine gemeinsame Landesplanung und ein Metropolregion-Konzept, dass von Hamburg gemeinsam mit den betreffenden Umlandgemeinden erarbeitet wird. Sein Gegenstand sollte nicht nur der Ausbau des ÖPNV zwischen Stadt und Umland sein, sondern auch eine übergreifende, generelle Raumplanung: Wo liegen sinnvollerweise Wohngebiete, wo Arbeitsstätten, Freizeit- und Naherholungsorte? Hierzu sind eine grenzübergreifende Zusammenarbeit und die Überwindung von Egoismen notwendig: Manches ist in der Stadt besser aufgehoben, manches im Umland. Das Beispiel „Regio-Konzept“ für den Raum Hamburg-Bergedorf und das Mittelzentrum Reinbek/Glinde/Wentorf zeigt, dass die länderübergreifende Erarbeitung von konkreten Handlungs- und Maßnahmenkatalogen mit dem Fokus auf der Weiterentwicklung und Harmonisierung der regionalen und lokalen Verkehrs-, Siedlungs- und Freiraumsituation möglich und zum Wohle aller ist.