

HAM BURG 2050

**IMPULSE FÜR
DIE ZUKUNFT
HAMBURGS**

»ZUKUNFT FÄLLT NICHT VOM HIMMEL. SIE WIRD VON UNS GEMACHT«

Hamburg ist eine wachsende Stadt und steht damit seit geraumer Zeit unter hohem Veränderungsdruck. Die Aufgaben für die Stadt sind so groß wie seit fünfzig Jahren nicht mehr: Zuzug von Menschen und Firmen, Flächenknappheit, Wohnungsnot, mehr und anderer Verkehr, immer vielfältigere Lebens-, Wohn- und Arbeitsmodelle, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung sind einige der Themen, die Hamburg auf Jahrzehnte prägen werden.

Es sind dies zugleich die wesentlichen Aufgabenstellungen für die europäischen Städte im 21. Jahrhundert – eine große Herausforderung nicht zuletzt auch für die Architekt*innen und Stadtplaner*innen. Sie sind aufgefordert, die Stadt neu zu denken und Antworten zu finden auf die großen Zukunftsfragen. Welche Ideen und Visionen haben sie für ein lebenswertes, gerechtes, florierendes Hamburg der Zukunft?

Am 8. und 9. September haben die Hamburgische Architektenkammer und die Hamburgische Ingenieurkammer - Bau zu einem Workshop eingeladen, in dem Fachleute zahlreicher Disziplinen gemeinsam Szenarien für Hamburg im Jahr 2050 entwickelten, die erste Antworten auf die Zukunftsfragen der Stadtentwicklung geben. Ziel war es, Impulse für die Hamburger Stadtentwicklung zu geben – als Aufschlag für eine Debatte, die weit in die Stadtgesellschaft hineinreichen soll.

Ausgangspunkt der Arbeitsrunden am zweiten Workshoptag waren drei Themenfelder, die drei wesentliche Herausforderungen der Stadtentwicklung adressieren.

Die Arbeitsgruppe **Stadt ohne Arbeit** nahm die Auswirkungen der Digitalisierung und von technologischen Erneuerungen auf die Arbeitswelt in den Fokus. Welche neuen Orte und Räume der Produktivität wird es 2050 geben? Dabei geht es auch um die Schnittstellen und Verbindungen zwischen Privatheit und Arbeit, die sich durch neue Arbeitsmodelle und technologische Trends stark verändern bzw. entwickeln werden. Und: Was bedeutet es, wenn durch Automatisierung und Digitalisierung immer mehr Arbeitsplätze wegfallen?

Die zweite Arbeitsgruppe zum Thema **Weite in der Stadt** kehrte die Diskussion über die Verdichtung der Stadt um und führte sie von ihrem Gegenstück her – den notwendigen urbanen Freiräumen im Sinne nicht bebauter Orte und Räume für die individuelle Entfaltung. In den Blick genommen wurden neben Hamburgs traditionellen urbanen Weiten – Elbe, Alster, Parks – bisher wenig beachtete Potenzialräume wie Dachlandschaften, Hafenflächen, Magistralen oder Bahntrassen sowie Möglichkeitsräume und Nischen für neue Formen der Selbermach-Stadt. Wie können solche Orte in einer weiter wachsenden Stadt erhalten werden? Wo und wie können neue Weiten geschaffen werden?

Die Gruppe **Stadt zu Fuß** beschäftigte sich am Beispiel konkreter Stadträume mit den Auswirkungen der kommenden Mobilitätswende auf den Stadtraum und seine Nutzung: Wie werden neue Formen der Fortbewegung die öffentlichen Räume verändern? Wie kann die Teilhabe an der neuen Mobilitätswelt gesichert werden? Wie wird sich der Gütertransport verändern – und was heißt das für die Stadt? Und: Wie kann dem momentan an den Rand gedrängten Fußgänger, ohne den gleichwohl Stadt und Urbanität nicht denkbar sind, wieder Raum gegeben werden?

Im Folgenden werden die Ergebnisse der drei Arbeitsgruppen zusammengefasst und vorgestellt – in Form von Thesen, Handlungsaufforderungen und ersten Bildern, die zeigen, wie sich Hamburg bis 2050 verändern könnte und aufzeigen, was es braucht, damit die Stadt auch weiterhin lebenswert bleibt.

_IMPRESSIONEN AUS DEM WORKSHOP

PROGRAMM TAG 1

14 Uhr: Beginn

14.30: Inspirationen - Runde 1

- ▶ „1986 - 2018 - 2050 - Baukultur als Motor der Stadtentwicklung“ Reiner Nagel, Bundesstiftung Baukultur
- ▶ „Hamburg 2050 - Karte oder Kompass?“ Jan Berlage, Unternehmensberater
- ▶ „Wohnen und Arbeiten 2050, Thesen für Übermorgen“ Doris Sibum, Zukunftsforscherin

Diskussion im Plenum

17 Uhr: Inspirationen - Runde 2

- ▶ „Urbane Kapazitäten. Dichte und Weite in der Stadt“ Dr. Saskia Hebert, Architektin/Stadtforscherin
- ▶ „Die Zukunft der Mobilität“ Dr. Ingo Kucz, Mobilitätsforscher

18 Uhr: Die Moderatoren im Gespräch

19 Uhr Start der Gruppenarbeit und gemeinsames Abendessen



PROGRAMM TAG 2

9.30 Begrüßung und Arbeitsrunde 1

12:30 Mittagspause und Querblicke

14 Uhr: Arbeitsrunde 2

18.30: Öffentliche Ergebnisdiskussion

19.30: Austausch und Aperó



HAMBURG 2050: DAS ZEITALTER DER QUARTIERE

Im Hamburg von übermorgen gewinnen die Quartiere weiter an Bedeutung – als Rahmen für neue Formen des gemeinschaftlichen Tätigseins und als Spielorte neuer Mischungen von Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Nicht weniger, sondern andere Arbeit wird die Stadt prägen. Neue Orte des Produzierens und des Austausches bilden die Zentren einer Stadtökonomie, die das Quartier in den Mittelpunkt rückt.

THESEN

1. Neue Mischformen von Arbeit und Wohnen werden neue Formen von Orten und Quartieren hervorbringen.

Die Art der Arbeit verändert sich und damit auch die Orte, an denen gearbeitet wird. Arbeitsstätten und Wohnorte werden sich immer mehr räumlich annähern oder sogar mischen. Hierfür müssen neue bauliche Formen gefunden werden: Wir nennen sie Mischmoleküle.

Wenn das Arbeiten zum Wohnen kommt oder das Wohnen zum Arbeiten, werden sich bestehende Quartiere wandeln müssen oder ganz neu Quartiere entstehen. An zentralen Stellen werden neben Bildungs-, Sozial- und Freizeiteinrichtungen auch neue Räume entstehen, die für Arbeit, Kultur oder Beisammensein genutzt werden können. Ein zentraler Aspekt ist dabei die Ermöglichung von gemeinnütziger, ehrenamtlicher Arbeit. Solche Gebäude bedürfen einer besonderen Architektur, denn sie sind Identitätsstifter. Wenn die Wohnräume kleiner und die Quartiere dichter werden, müssen neue Freiräume Ausgleich bieten. Gebraucht werden Orte, die gesellige Zentren der Quartiere werden. Es sind Orte, wo geschwätzt, gespielt, getauscht wird. Sie müssen das Entstehen solidarischer Quartiersgemeinschaften befördern.

2. Das Selbermachen im Quartier ersetzt die Erwerbsarbeit – die Stadt muss dafür Räume bieten.

Die Quartiere der Zukunft werden in großen Teilen durch die Bewohner organisiert. Freiräume können statt von der Stadt von der Quartiersgemeinschaft bewirtschaftet und gepflegt werden. Mit neuen Nutzungen (z.B. Hotel, Geschäfte) können Gelder für das Quartier und bedürftige Bewohner erwirtschaftet werden. Alle Bewohner sollen Mitspracherechte besitzen und so aktiv über das Quartier mitbestimmen können.

3. Der Wandel der Arbeitswelt erfordert mehr kostengünstigen Wohnraum – und flexible bauliche Strukturen.

Die Erwerbsarbeit nimmt insgesamt ab, der Sektor niedrig entlohnter Arbeit nimmt zu. Angesichts dieser Entwicklung muss vermehrt kostengünstiger Wohnraum in der Stadt geschaffen werden, will man nicht die Menschen mit geringen und mittleren Einkünften an den Stadtrand drängen. Gleichzeitig ändern sich die Lebensweisen der Menschen immer schneller. Wohnraum muss deshalb nicht nur bezahlbar, sondern auch flexibel sein. Wir brauchen neue Grundrisse für neue Lebensformen, zum Beispiel kleinere Wohnungen, die durch Gemeinschaftsflächen ergänzt oder mit anderen Wohnungen zu Gemeinschaften zusammengekoppelt werden können (Cluster). Wir brauchen Wohnungen, die bei Bedarf um weitere Wohn- oder Arbeitsräume ergänzt werden können. Dafür müssen auch Gesetze geändert werden, z.B. das Wohnraumschutzgesetz.

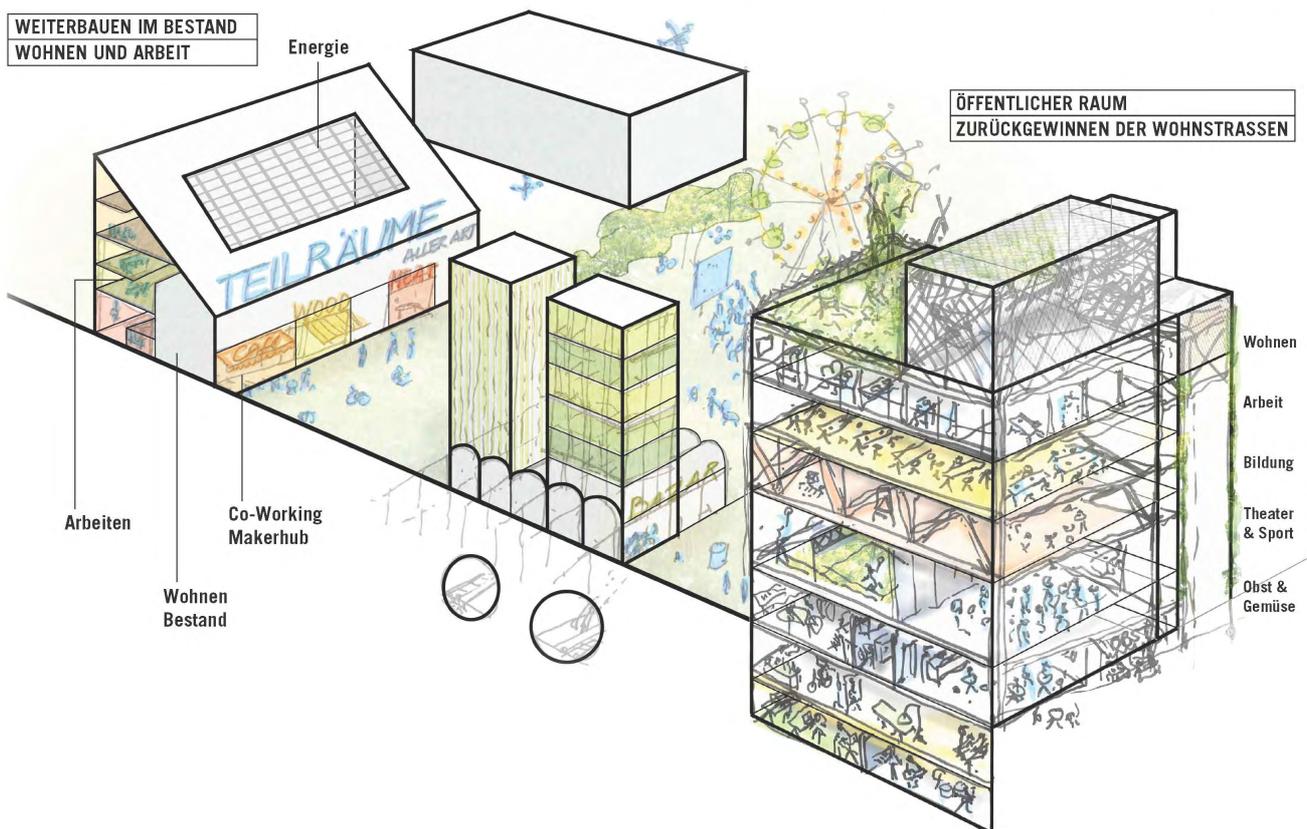
Die Politik ist aufgefordert:

- ▶ die Baunutzungsverordnung zu reformieren und die Trennung zwischen Wohnen und nicht störendem Gewerbe aufzuheben
- ▶ neue Wohnformen in den Förderrichtlinien aufzunehmen und die Vergabe von Erbpacht an Wohntypologien zu binden
- ▶ die Etablierung quartierszentraler, identitätsstiftender Funktionen zu fördern
- ▶ Quartierszentren als urbane Gebiete auszuweisen
- ▶ neue Orte der Teilhabe im Quartier zu schaffen
- ▶ neue Orte der Entfaltung für die Tätigkeit abseits der Erwerbsarbeit vorzusehen

VISION: HAMM SÜD ALS SPIELORT DER NEUEN MISCHUNGEN



DAS ZEITALTER DER QUARTIERE



GRUPPE 2: WEITE IN DER STADT

HAMBURG 2050: DAS RECHT AUF WEITE

Im Hamburg von übermorgen hat jeder Mensch das Recht auf Weite – geschützt durch das Gesetz und realisiert in neuen Regeln des Bauens und Planens. Dabei ist Weite mehr als räumliche Weite und urbaner oder grüner Freiraum – es ist der Platz zur Selbstentfaltung, das Recht auf eine Nische, auf nicht vorcodierte Räume, die sich aneignen lassen.

THESEN

1. Das Grundrecht auf Weite.

Angesichts von immer dichter und enger wachsenden Städten erhält jeder Bürger ein im Grundgesetz verbrieftes Recht auf Weite. Weite bedeutet Horizonte und Blickperspektiven in Laufweite, Raum zum Durchatmen. Weite ist umsonst und draußen, ermöglicht Kontemplation oder Miteinander und Selbstentfaltung. Das Recht auf Weite umfasst auch die mentale Weite: Stadt garantiert den Raum für jeden Lebensentwurf, grenzt nicht aus und ermöglicht Teilhabe, auch im Sinne einer „Stadt für Alle“, die keine Menschen über ökonomische oder kulturelle Barrieren ausgrenzt. Teil der urbanen Weite sind auch Landschaften und Naturräume, die wichtig für das Klima und die Anpassung an den Klimawandel sind – die klimagerechte Stadt ist auf Weite angewiesen.

2. Weite durch neue Planung.

Weite und Enge spielen zusammen. Damit die Weite Sinn macht, ist die enge und dichte Stadt Voraussetzung. Allerdings muss jede neue Planung oder Entwicklung Weite beinhalten oder als Ausgleich schaffen. Wenn dies nicht vor Ort zu realisieren ist, muss die Enge an der einen Stelle durch Weite an einer anderen Stelle ausgeglichen werden. Bei jeder Planung müssen zudem Jokerflächen vorgesehen werden, die ohne Programmierung sind und angeeignet werden können. Gebäudedächer werden soweit möglich zugänglich und nutzbar – für Gemeinschaftsflächen und Gärten. Das Baugesetzbuch und die Bauordnung sind entsprechend zu ändern.

3. Weite durch Kommunalisierung des Bodens.

Weite lässt sich nur schwer über den Markt realisieren. Die Stadt muss Weite sichern – dazu wird künftig kein kommunaler Boden mehr verkauft. Nur so kann die Stadt die Planungshoheit erhalten und bezahlbaren Wohnungsbau mit Zugang zu urbanen Weiten ermöglichen. Weite ist auch eine Frage des Zugangs: Zum Beispiel sollen alle Wasserläufe bis 2050 Gemeingut und öffentlich zugänglich sein.

4. Weite durch Verkehrsrevolution.

Weite entsteht auch durch individuelle Bewegung. Stadt muss den Menschen diese ermöglichen – im Sinne eigenständiger körperlicher Bewegung, die Vorrang vor der automobilen Bewegung hat. In dem der Verkehr durch verschärfte Tempolimits verlangsamt wird, wird die Möglichkeit geschaffen, Weite körperlich zu erfahren. Aber auch ganz unmittelbar trägt die Verkehrsrevolution dazu bei, dass die urbanen Freiräume als Weiten erlebbar werden: Bis 2050 gibt es keine privaten PKW mehr und Wirtschaftsverkehre sind emissionsfrei. Straßen werden temporär gesperrt und das Parken von privaten PKW ist im Regelfall im öffentlichen Raum verboten. Freiraum ist wieder als solcher erlebbar – als Raum zur freien Entfaltung des Einzelnen.

Teilnehmende Gruppe 2: Julian Petrin (Moderation), Berthold Eckebrecht (Koordination), Volker Rathje (Koordination), Saskia Hebert (Input) Hans-Peter Boltres, Klaus Hoppe, Thorkild Green Jensen, Beate Kirsch, Maïke Lück, Susanne Metz, Karen Pein, Volker Petters, Gabriele Pütz, Sabine Rabe, Rudolf Rüschoff, Juliane Schonauer, Monika Spoerhase, Tina Unruh, Stefan Wirth

VISION: DIE WEITE-CHARTA VON HAMBURG

WIE DAS RECHT AUF WEITE GESETZLICH ERMÖGLICHT WIRD

Präambel: Jedermann hat das Recht auf zugängliche Weite (Access-Ability)

Art. 2 (3) Grundgesetz

- ▶ Weite ist umsonst und draußen, hat keine Bezahllogik
- ▶ Weite ist das Recht auf Kontemplation & Haligalli mit Meinesgleichen

Baugesetzbuch § 1b

- ▶ Weitevorbehalt in der Planung - funktional, räumlich und zeitlich - „Give and Take“
- ▶ „Jokerflächen“ - Planung muss Flächen ermöglichen, die ohne Programmierung sind

Wasserhaushaltsgesetz

- ▶ Weite ist eine städtische Resilienzfläche (Landschaften/Räume: Hitze, Regen, Flut, Wind)

Landeshaushaltsordnung

- ▶ § 1 Es wird kein kommunaler Boden verkauft: Boden = Gemeingut (Chance für bezahlbaren ökologischen Wohnungsbau)
- ▶ § 2 Elbe, Alster+Kanäle, Bille: alle Wasserläufe sind Gemeingut und öffentlich zugänglich (Ufer- und Wasserflächen). Bei Hafenerverlagerung erfolgt eine sofortige öffentliche „Rückeroberung“ (keine Privatisierung)

Straßenverkehrsordnung

- ▶ Tempolimits schaffen Weite
- ▶ Umweltschonende, emissionsfreie Antriebe für ALLE Fahrzeuge
- ▶ Die schwächeren Verkehrsteilnehmer genießen Vorrang

Steuergesetzgebung

- ▶ 2050 besitzen wir keine privaten KfZ mehr
- ▶ Wirtschaftsverkehre sind emissionsfrei

Hamburgisches Wegegesetz

- ▶ Mut zum Experimentieren: mal Straßen einfach sperren (Übe-Situationen) - schon ab morgen!
- ▶ Private PKW dürfen im öffentlichen Raum nicht abgestellt werden

Hamburgische Bauordnung

- ▶ Erschließung der dritten Dimension: Perspektivwechsel durch Dachgärten /-wege / Brücken / alle öffentlichen Gebäude haben öffentliche Dachterrassen
- ▶ Gleiches gilt für natürliche Hochpunkte (Anhöhen, Bäume)

GRUPPE 3: STADT ZU FUSS

_HAMBURG 2050: QUARTIERE OHNE AUTOS

Im Hamburg von übermorgen ist das private Automobil die Ausnahme. Sharing und nicht automobiler Fortbewegung haben den Fahrzeugbestand drastisch reduziert. Ganz neue kollektive und teilautonome Transportmittel erlauben ein bequemes Bewegen von A nach B – gemeinsam mit einem deutlich ausgebauten öffentlichen Nahverkehr. Güterverkehre sind neu organisiert – die Mobilität ist stadtverträglich geworden.

THESEN

1. Die mobile Zukunft wird in den Quartieren gestaltet.

Die Stadtquartiere werden zu Biotopen für den langsamen Verkehr. Autoverkehr ist weitgehend aus den Quartiersstraßen verschwunden, geparkt wird nur noch am Rand der Quartiere. In den Nachbarschaften können sich Kinder, Fußgänger und Radfahrer frei bewegen. Bürgersteige sind im Schnitt doppelt so breit wie 2018 und Gemeinschaftsstraßen sind zum Standard in vielen Stadtteilen geworden.

2. Magistralen werden szenische Bewegungsräume.

2050 wird es auch weiterhin stark genutzte Magistralen und Tangentialen geben. Die bessere Steuerung des Verkehrs und die Reduzierung des Fahrzeugaufkommens durch Sharing erlauben es aber, die Verkehrsräume zu verkleinern. Entlang der Magistralen entstehen neue Trassen für den öffentlichen Nahverkehr und das Fahrrad. Die Schneisenwirkung der Hauptverkehrsstraßen wird verringert und ihre Ränder werden als grüne oder urbane Bänder entwickelt. So entstehen szenische Bewegungsräume mit unterschiedlichen Themen und neuen Funktionen.

3. Logistik wird neu geplant.

Der Güterverkehr ist 2050 stadtverträglich neu organisiert. In der Stadt sind Lastwagen und Drohnen in Logistikkorridoren organisiert. Waren werden dezentral in Logistik-Hubs umgeladen und mit Lastenrädern, E-Shuttles und Cargo-Trams in den Quartieren verteilt.

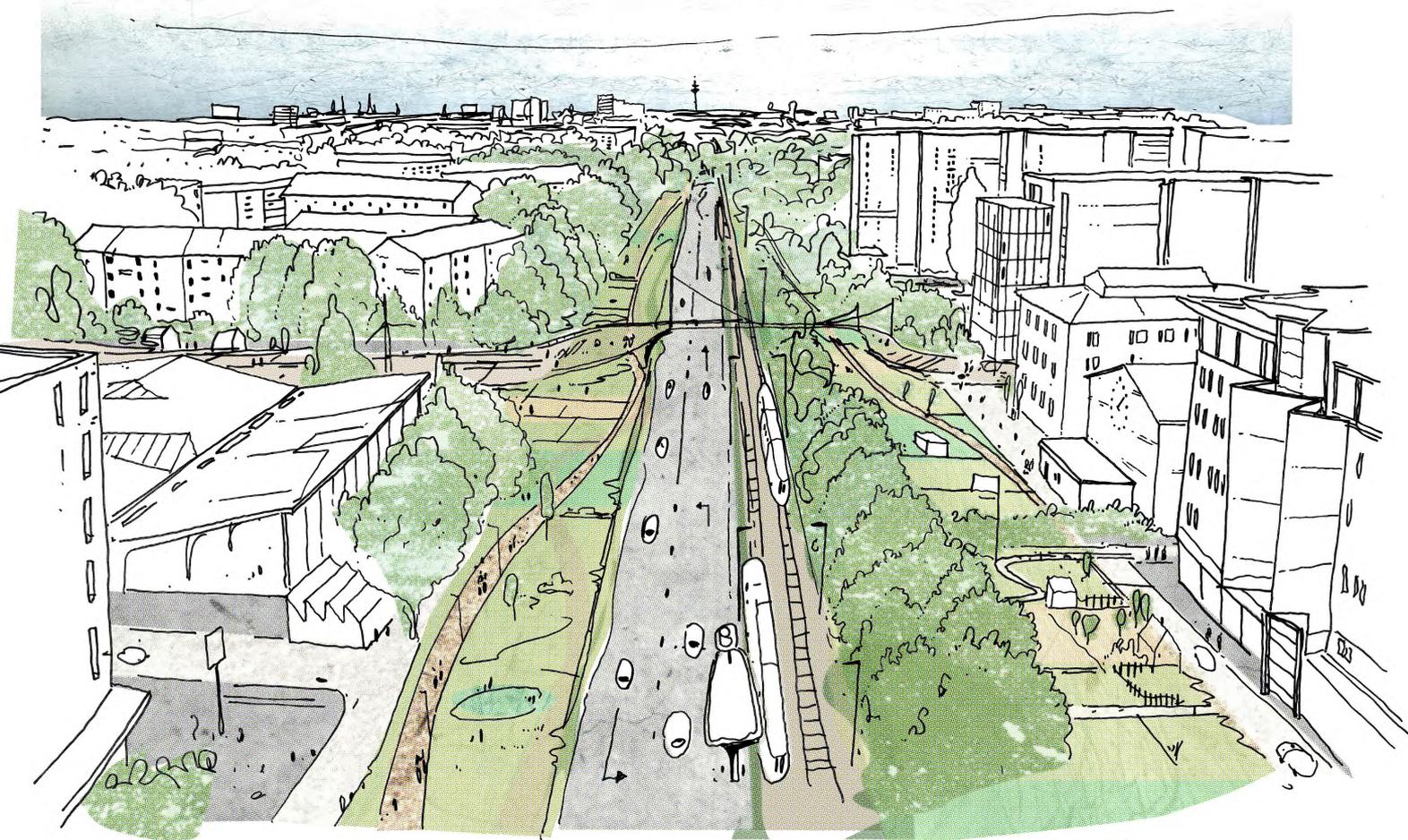
4. Verkehrsplanung ist Stadtplanung.

Schon um 2020 wird ein integriertes Agglomerationskonzept für die Metropolregion ausgearbeitet mit dem Ziel, Verkehr zu vermeiden und durch eine regional abgestimmte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung zu steuern. Siedlungsentwicklung findet bevorzugt rund um ÖPNV-Halte statt. Private PKW können nicht mehr im öffentlichen Raum parken – denn der ist viel zu wertvoll in der sich immer noch verdichtenden Stadt. Grundlage der neuen integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind Bündnisse für lebenswerte und mobile Quartiere, in denen ortsangepasste Lösungen entwickelt werden – sowie ein Masterplan für die Magistralen, der aus den großen Verkehrsschneisen der Stadt grüne und urbane Bänder macht.

Teilnehmende Gruppe 3: Christian Scheler (Moderation), Bettina Kunst (Koordination), Thorsten Buch (Koordination)

Steffen Bösenberg, Almut Borgwardt, Sebastian Clausen, Sara Dahlheimer, Philine Gaffron, Guillaume Haton, Amanda Höfling, Jörg Knieling, Markus Nollert, Martin Kreienbaum, René Reckschwardt, Tina Wagner

VISION: DIE MAGISTRALEN ALS GRÜNE UND URBANE BÄNDER



QUARTIERS-MOBILITÄT SCHAFFT NEUE ZENTREN

_AUSBLICK

Die hier skizzierten Thesen und Visionen für das Hamburg von morgen sind keine abschließenden Antworten. Sie sollen der Anstoß für eine Debatte sein, die weit über die Ergebnisse des Workshops hinausreichen soll. Planer, Architekten und Ingenieure können und sollten Motoren dieser Debatte sein. Die Hamburgische Architektenkammer und die Hamburgische Ingenieurkammer - Bau verstehen es als ihre Aufgabe, den Rahmen für die weitere Debatte um Hamburg 2050 aufzuspannen und dazu beizutragen, dass weitere Kräfte der Stadtgesellschaft mit einbezogen werden. Ziel ist ein gesamtstädtisches Zukunftsbild, das über die Stadtgrenzen hinaus geht und die Zukunft des Wohnens, des Arbeitens, der Freiräume und der Mobilität zusammendenkt - im Sinne eines Kompasses für die Stadtentwicklung.

_KONTAKT

Hamburgische Architektenkammer
Tina Unruh
Grindelhof 40
20146 Hamburg
Telefon: 040 441841-11
E-Mail: unruh@akhh.de