

## Hamburgleben: von Kopenhagen lernen

*Sorgt gut für die Menschen und das kostbare Leben zwischen den Häusern.*

*Jan Gehl, Februar 2012*

Wir brauchen für den anstehenden Wahlkampf ein anschauliches Bild von unserer Stadt in der Zukunft; eine Aussage, welche Entwicklung wir wollen. Wenn man sich umguckt, sieht man, welche Chancen sich für Hamburg bieten würden. In Kopenhagen wird gerade ein Bild von einer Stadt geprägt, das für viele europäische Städte beispielgebend ist. Hamburg hat ähnliche Potentiale, kann aber deutlich mehr draus machen.

Kopenhagen wird wahrgenommen als Radfahrmetropole. Tatsächlich steckt da viel mehr dahinter: Die Frage wie wir mit der wertvollen Ressource Fläche umgehen, die Bedeutung öffentlicher Räume und die konsequente Ausrichtung städtischen Lebens an menschlichen Bedürfnissen.

Derzeit erlebt Hamburg tiefgreifende Veränderungen: Gefahrengebiete werden ausgerufen und wieder eingedampft, Flüchtlinge hoffen hier einen Platz zum Leben zu finden, es gibt unzählige Baustellen in der Stadt, weil die Straßen marode sind und neue Wohnquartiere entstehen, da die Stadt für die vielen Menschen, die hier leben möchten, zu klein und oft auch zu teuer geworden ist.

Doch was bedeuten diese Anforderungen? Wo wollen wir mit Hamburg hin? Wie soll das Zusammenleben in der Stadt demnächst aussehen? Was haben wir Grünen für eine Idee von Stadt und Stadtleben?

Ich bin überzeugt, dass die Antworten auf viele dieser Fragen im Umgang mit Fläche und öffentlichen Räumen liegen. Wie wir unser Miteinander gestalten – im privaten, wie im öffentlichen Raum - prägt unser Wohlbefinden. Und so bekommt das Gesicht einer Stadt eine wichtige Funktion für das soziale und kulturelle Miteinander.

Schon vor langem erkannt hat das der dänische Architekt Jan Gehl, der seit vierzig Jahren seine Stadtplanung an den menschlichen Bedürfnissen nach Geselligkeit, Schutz, Gesundheit und Nachhaltigkeit orientiert. Seine Ideen und Beispiele von lebenswerten Städten beeindruckten mich sehr und ich glaube, dass seine Planungsgrundsätze für uns Hamburger Grüne eine Inspirationsquelle sein können.

Wir Grünen haben uns auf der Landesmitgliederversammlung im vergangenen November dazu bekannt, dass Verkehrspolitik der Schlüssel für eine andere Stadtplanung ist, denn sie gestaltet die Struktur einer Stadt wie kaum ein anderes Politikfeld.

Während und nach dem Wiederaufbau galt als erstrebenswert, die Stadt an den Bedürfnissen des wachsenden PKW-Verkehrs auszurichten – Ziel war die „Autogerechte Stadt“. Gleichzeitig musste viel Wohnraum bereitgestellt werden. Es begann die große Wohnungsbauwelle der Nachkriegszeit, während der vielerorts die - damals als modern geltenden - großen Wohnsilos entstanden. Damit einher gingen die Zerstörung von Naturräumen und der Flächenfraß.

## **Hamburg bekommt ein neues Gesicht – aber welches?**

Auch jetzt stehen wir wieder einer großen Wohnungsbauwelle gegenüber. Dieses Mal liegt der Fokus auf Nachverdichtung, also dem Ausbau der Stadt in ihrem Inneren. Auch wenn Hamburg schon länger jährlich 100 Hektar neu bebaut und so versiegelt, ist das (angestrebte) Wohnungsbauprogramm des Senats das größte seit den 70ern. Hamburg befindet sich im Umbruch. In zwanzig Jahren wird die Stadt ihr Gesicht komplett verändert haben. Mein Wunsch wäre, dass wir, die Menschen in der Stadt, eine Vorstellung davon hätten, wie Hamburg aussehen soll. Doch was der Bürgermeister uns zumutet, enthält eine solche Vorstellung nicht. Es gibt keine klare Definition, kein Bild wie Hamburg sein wird. Es gibt keine Leitlinien, an denen sich die Baumeister und Baumeisterinnen dieser Stadt orientieren. Das derzeitig praktizierte Credo lautet: Wir müssen zusammenrücken, so sind die Zeiten! Angesprochen auf das zukünftige Hamburg bezieht sich der Bürgermeister vage auf zwei Stadtentwicklungskonzepte. Zum einen auf die „Big City“ des amerikanischen Wirtschaftswissenschaftlers Edward Glaeser. Hier geht es darum, dass eine Stadt nicht in die Breite, sondern unter ökologischen und ökonomischen Maßstäben in die Höhe wachsen muss, um den Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden. Zum anderen beschwört der Bürgermeister die „Smart City“, die vor allem darauf schaut, wie man in der Stadt einen möglichst ressourcensparsamen Energieverbrauch hinbekommt und dafür alle Spielarten von Erzeugen, Speichern, Vernetzen, Verbrauchen und Vermeiden nutzt.

Beide Ansätze sind nicht grundfalsch. Wir müssen uns Gedanken über unseren Flächen- sowie Ressourcenverbrauch machen und darüber, was unsere Gebäude leisten sollen. Doch diese Konzepte gehen von einer überholten Vorstellung von Stadt aus: *Die Stadt* muss funktionieren. Der Mensch ist ein Zahnradchen in der Maschine Stadt.

## **Erst kommt der Mensch, dann die Stadt**

Wir halten dagegen, dass die Existenzberechtigung einer Stadt in ihren Bewohnerinnen und Bewohnern liegt. Unser Maßstab ist der menschliche Blickwinkel, wie ihn Jan Gehl in seiner Stadtplanung einnimmt und unter anderem in dem Buch *Cities for People* (2010) beschreibt. Städte sind gegründet worden, weil sie die Grundbedürfnisse des Menschen auf einen Schlag abdecken: menschliche Nähe, Schutz, Teilhabe an der Gesellschaft, Zugang zu Arbeit, kulturelles Leben. Auch das Erleben der Natur gehört dazu, schon kleine Fleckchen Grün bekommen in der Stadt eine große Bedeutung.

Der aktuelle stadtentwicklungspolitische Umbruch ist eine große Chance für uns Hamburgerinnen und Hamburger, Maßstäbe zu entwickeln, in welcher Stadt wir leben möchten und in welcher Art von Stadt wir uns wohlfühlen, wer wir sein wollen und wie wir zusammenleben möchten.

Gehl skizziert, wie Städte lebenswerter und lebendiger gestaltet werden können. Die Menschen sollen dort gerne, geschützt, nachhaltig und gesund leben können. Ausgangspunkte sind dabei die Fragen, wie wir uns das Leben ZWISCHEN den Häusern vorstellen und wie wir die Stadt wahrnehmen/sehen. In dem Konzept führt er Ideen zusammen, die sehr nah bei dem sind, was für uns Grüne handlungsleitend ist und was sich in vielen grünen Initiativen vor Ort widerspiegelt.

Ich glaube, dass wir mit einer solchen Idee von Stadt in Hamburg viel erreichen können. Ein Beispiel für einen gelungenen Umbruch, das Gehl anführt, ist die Stadt Melbourne in Australien. Melbournes Innenstadt wurde zwischen 1994 bis 2004 komplett neu strukturiert: Die Zahl der Wohneinheiten wurde verzehnfacht und damit auch die Anzahl der Stadtbewohner. Neue Plätze wurden angelegt, kleine Wege, Arkaden und Promenaden am Flusssufer gebaut. Die PlanerInnen legten großen Wert darauf, dass die Menschen sich zu Fuß durch die Stadt bewegen können. Bürgersteige wurden breit gezogen und ein ansprechendes Stadtmobiliar flankiert die Wege. Gleichzeitig gibt es eine extensive Grün-Strategie mit großem Straßenbaumbestand und ein Kunst-in-die-Stadt-Programm. Obwohl das Leben in der Stadt also eigentlich enger wurde, fühlen sich die Menschen dort sehr wohl und keinesfalls eingeeengt. Aus dem früher „Doughnut“ genannten Viertel (weil es in der Mitte so leer wie ein Donut war) wurde ein prosperierendes Quartier. Dass die neue Stadtstruktur funktioniert und auch von den BewohnerInnen angenommen wird, zeigen Studien, die die Aktivitäten in der Stadt bewertet haben.

## **Flächen in der Stadt neu bewerten**

### **: für den Verkehr**

Derzeit nimmt der Straßenverkehr einen Großteil des Lebensraums zwischen den Häusern ein. Überproportional wird dem Bedürfnis nach Mobilität auf vier Rädern Platz eingeräumt. Aber ist dies noch zeitgemäß? Möchten wir in so einer Stadt leben? Fühlen wir uns in diesen Straßen wohl, wo immer mehr Menschen sich auf dem Fußweg tummeln und gleichzeitig der Autoverkehr in der Stadt zurückgeht? Innerhalb des Ring 2 ist der Kfz-Verkehr um 12 Prozent in 2010 gegenüber 1990 gesunken, der LKW-Verkehr sogar um 21 Prozent. Unterschiedliche Experten gehen davon aus, dass sich in wenigen Jahren die Menschen komplett anders bewegen werden. Niemand weiß, wie schnell das genau geht, aber die Richtung wird klar. Dennoch verhält sich der Senat immer noch so, als ob die Autos die Straßen brauchen und hält am Altbekannten fest: Straßen werden neu gebaut und wieder so hergerichtet, dass sie noch in zwanzig Jahren ganz überwiegend dem Autoverkehr nutzen. Ampelschaltungen werden nicht angepasst. Fläche wird versiegelt, Umweltschutzauflagen nicht kontrolliert, so dass sie eigentlich für die Katz sind.

Nicht die Autos brauchen die Straßen, sondern die Menschen. Daher ist es sinnvoll, sich die Verkehrsflächen anzuschauen und neu zu bewerten. Zum einen nimmt der PKW-Verkehr sowieso ab und braucht den Raum gar nicht. Gehl führt dafür das Beispiel vom Embarcadero Freeway in San Francisco, USA, an. Die aufgeständerte Straße war eine wichtige Verkehrsrouten ins Stadtzentrum bis sie von einem Erdbeben 1989 zerstört wurde. Ein Aufbau lohnte nicht, die Straße wurde ein Boulevard mit Tram, Bäumen, guten Bedingungen für den Radverkehr und den Aufenthalt dort. Was aus dem Autoverkehr wurde? Nichts – er ist zurückgegangen, der Rest hat sich verteilt, es gab keinen Zusammenbruch auf den alternativen Straßen.

Zum anderen ist der motorisierte Individualverkehr eine wenig soziale Angelegenheit. Wenn jede und jeder mit dem eigenen Auto alleine durch die Gegend braust, verursacht das Stau, krankmachende Luft, gesundheitsschädlichem Lärm und vergiftet das Klima, daran ändert auch das Elektroauto nur in kleinen Teilen etwas. Wir müssen daher mehr auf den Verkehr setzen, der von vielen gemeinsam genutzt werden kann: Öffentlicher Nahverkehr, Radverkehr, Zu-Fuß-Gehen, kurz der Umweltverbund.

Wir müssen das Zu-Fuß-gehen neu beflügeln. Gehl stellt in seinem Buch dar, dass je langsamer jemand durch eine Straße geht, sie desto lebenswerter ist. Aufgelockerte Fassaden, breite Gehwege, Bänke, Grün laden zum Begegnen und Schauen ein... und so letztendlich auch wieder zum Gehen, denn eine solche Straße nutzt man gern. Folglich wächst der Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger.

Ebenso braucht der Radverkehr in Hamburg einen regelrechten Schub, um sein ganzes Potential zu entfalten: Ausgebaute Angebote für den Radverkehr und ein fahrradfreundliches Klima, das Zweiräder willkommen heißt, müssen das Ziel sein.

Jan Gehl beschreibt sehr eindrücklich, wie andere Städte ganz bewusst und offensiv das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen in den Mittelpunkt ihrer Verkehrs- und Stadtplanung und ihres Stadtimages gestellt haben – mit großem Erfolg: Kopenhagen setzt auf breite Radfahrschnellwege durch die Stadt. Paris sperrt in der Sommerzeit eine wichtige Hauptverkehrsstraße an der Seine und schüttet sie mit Sand zu einem „Strand“ auf. New York hat seinen autoumrausten Time Square so umgebaut, dass nur noch eine Straße dort durchgängig befahrbar ist und sich nun in der Höhe des Broadways eine Fußgängerzone befindet.

Auch in Hamburg konnten wir kleine Schritte in diese Richtung beobachten. Der Grindelhof wurde zur Einbahnstraße, ein Teil der Osterbekstraße für den Autoverkehr ganz geschlossen, Ottensen wurde mit einem schlüssigen Konzept verkehrsberuhigt und an der Karolinenstraße wurde ebenfalls dem Autoverkehr Fläche entzogen, ein offener Platz gestaltet und so die Kirche ins Dorf geholt.

Das alles sind tolle Beispiele, wo Hamburg in den vergangenen Jahren schon auf einem guten Weg war, Verkehrsflächen neu zu denken. Wir fangen in unserer Stadt also nicht bei null an. Beim jetzigen Senat ist jedoch keinerlei Ehrgeiz in dieser Richtung zu erkennen.

### **: für's Grün**

Ein bei uns Grünen oft beschworener Zielkonflikt ist der zwischen Flächenversiegelung für Wohnungsbau und Schutz der Naturräume und grünen Inseln in der Stadt. Zum einen möchten wir nicht den Stadtrand immer weiter zubetonieren, zum anderen nicht das innerstädtische Grün antasten. Auch hier lohnt ein Blick auf die vorhandenen Verkehrsflächen: Brauchen wir so viele große Parkplätze? Brauchen wir so viele Garagen?

Auch für eine gelungene stadtverträgliche Entsiegelung hält Jan Gehl ein Beispiel bereit: In Arhus führt ein Fluss durch die Stadt, der jahrelang unterirdisch lag, weil sich oben drauf eine der großen Durchfahrtsstraßen der Stadt befand. 1998 wurde der Fluss ans Tageslicht geholt und Fußgängerzonen sowie offene Plätze am Ufer eingerichtet. Seitdem ist dieser Stadtraum die beliebteste Gegend in Arhus, die Immobilienpreise gehören zu den höchsten der Stadt. - Und das Regenwasser kann direkt in den Fluss regnen und muss nicht umständlich eingeleitet werden.

Wir müssen uns die Fragen stellen: Wie viel Grün brauchen wir in der Stadt? Wie hoch soll der Anteil innerstädtischer, wohnortnaher Grünflächen sein? Müssen wir nicht gerade bei steigender Verdichtung auf mehr Grünflächen setzen? Bisher haben wir keine Antworten auf diese Fragen. Wir Grünen suchen diese in unserem „Cluster Ökonomie und Ökologie“. Die Richtschnur des menschlichen Grundbedürfnisses nach einem lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Miteinander kann uns helfen, Antworten auf diese Fragen zu

finden. Ideen wie beispielsweise Urban Gardening oder Dach- und vertikale Begrünung sind ein guter Anfang.

### **: für's Miteinander**

In einer Stadt, in der wir immer enger zusammenrücken, muss vieles, was sich verstärkt ins Private verlagert hat, zurück in den öffentlichen Raum geholt werden. So muss bei einer Neubewertung der vorhandenen Fläche auch die soziale und demokratische Dimension betrachtet werden. Dort wo sich Aktivitäten mehr und mehr ins Private verlagern, müssen sie auch privat finanziert werden. Dies kann sich aber nicht jede Stadtbewohnerin und jeder Stadtbewohner leisten – ob aus finanziellen oder aus Platzgründen. Zum Beispiel wird nicht jedes Haus seinen eigenen Garten haben können, deshalb bekommen Gemeinschaftsgärten und auch Parks eine größere Bedeutung. Wir brauchen viele verschiedene Plätze, wo Menschen sich begegnen und soziale sowie kulturelle Veranstaltungen stattfinden können.

Durch unseren bisherigen Umgang mit dem öffentlichen Raum ist es Kindern in den stark verdichteten Quartieren kaum möglich auf der Straße zu spielen oder dort Radfahren zu lernen. Unser veränderter Alltag macht Angebote für Sport immer wichtiger, denn der Mensch hat den natürlichen Drang sich zu bewegen. In einer Stadt wie Hamburg sollte er dem an der frischen Luft wohnortsnah nachgehen können. Eine moderne Stadt kann ihren Bewohnern Laufstrecken, Skateplätze o.ä. zur Verfügung stellen. Auch das ist ein Aspekt von gesellschaftlicher Teilhabe. Öffentliches ist oft günstiger als Privates, mehr Menschen können mitmachen.

Das Bedürfnis nach diesen Angeboten ist da und schon jetzt, wo die Wohnungsbauoffensive noch in den Anfängen steckt, zeichnen sich auch auf diesem Feld Grenzen des innerstädtischen Wachstums ab: Abends umrunden Massen von Läuferinnen und Läufern die Alster und geraten mit SpaziergängerInnen und RadfahrerInnen in Konflikt. Auf den Rasenflächen konkurrieren Yoga-Abende mit Grillfesten.

### **Hamburgerinnen und Hamburger am Umbau beteiligen**

Neben dem Verkehrsbeschluss haben wir jüngst unsere Ideen der Bürgerbeteiligung festgehalten. Wir Grünen wollen, dass die Hamburgerinnen und Hamburger mitentscheiden können, was in ihrer Stadt geschieht. Dass sie bei Veränderungen frühzeitig eingebunden werden und ihre Meinung auch ernst genommen wird.

Sowohl in der Verkehrsplanung als auch in der Stadtplanung lässt sich diese Ziel wunderbar umsetzen. Wer Hamburg umbauen möchte, kann dies nur mit den Hamburgerinnen und Hamburgern machen. Indem sie gefragt werden, indem ihnen zugehört wird, indem man beobachtet, was im Miteinander funktioniert und dies verstärkt.

Mit dem Ausrufen des großen Gefahrengebiets hat die SPD große Teile der Bevölkerung brüskiert. Gleichzeitig ist damit aber auch eine Diskussion in der Stadt entflammt, die vorher nur in kleinen Zirkeln geführt wurde: Wem gehört die Stadt? Wofür brauchen wir unsere öffentlichen Räume? Wie wollen wir zusammen leben?

Die Hamburgerinnen und Hamburg wollen sich nicht vorschreiben lassen, wo sie sich in ihrer Stadt aufhalten dürfen und wo nicht, was sie dort tun und lassen dürfen. Diese Impulse können wir aufnehmen und nutzen. Die Bürgerinnen und Bürger haben deutlich gemacht, dass sie ein Interesse daran haben, was in und mit ihrer Stadt geschieht. Viele Menschen

betrachten skeptisch, welche Interessen beim Umbau ihrer Stadt am Werk sind. Sie fragen sich, was mit ihrem Lebensumfeld passiert, inwiefern sie, andere Wohnungssuchende oder Vermieter davon profitieren. Und sie haben eine genaue Vorstellung davon, in was für einem Hamburg sie leben möchten. Das betrifft nicht nur den Wohnungsbau, auch ihr Grün und ihre Naturschutzgebiete liegen den Hamburgerinnen und Hamburgern am Herzen. Jeder gefällte Baum ruft Proteste hervor. Diesem Schutzbedürfnis für das heimische Grün können wir Grünen Raum geben und kanalisieren.

### **Hamburgs Umbruch an menschlichen Bedürfnissen orientieren**

Wir in Hamburg brauchen mehr Wohnraum und wir können die vorhandenen Flächen in der Stadt nutzen. Doch darf die Lebensqualität für die Menschen sowie der Schutz von Flora und Fauna in der Stadt nicht darunter leiden. Das geht! Mit maßvoller Verdichtung, die mit Anwohnerinnen und Anwohnern gemeinsam entwickelt ist, die Rücksicht auf die Umwelt nimmt und deren Ausgangspunkt die neue Betrachtung vorhandener, bereits genutzter Flächen ist. Unser Maßstab für die Entwicklung der Stadt sollte an menschlichen Bedürfnissen orientiert sein. Hamburg kann eine Stadt sein, in der Menschen sich begegnen, für einander sorgen, sich erholen, arbeiten und etwas erleben. Die Stadt kann eine Vorreiterrolle beim Klimaschutz einnehmen und sie kann auch Heimat für viele geschützte Arten sein.

Ich glaube, dass wir mit diesem Bild von unserer zukünftigen Stadt vieles zusammenführen können, wofür wir Grüne in Hamburg stehen. Das Beste daran: Wir haben selbst in der Hand, wie wir es machen. In Sachen Umwelt-, Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sind wir nicht abhängig davon, was auf der Bundes- oder europäischen Ebene passiert. Wir haben fast alle Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort, nutzen wir sie!

Hamburg, 18. Februar 2014

Till Steffen (KV Eimsbüttel)