

## Zusammenfassung digitale Fachveranstaltung

### „Hamburger Magistralen - Neue Hotspots der Stadtentwicklung?“

04. November 2021, 18.00 – 20.00 Uhr, via Zoom

Jörg Knieling begrüßte die gut 50 Teilnehmer\*innen und Podiumsgäste im Namen des BUND Hamburg. Als Moderatorin der Abends begrüßte auch Kathrin Schmid alle recht herzlich und stellte die Gäste vor.

Zu Beginn warfen wir gemeinsam mit Niklas Aalto-Setälä, Stadtplaner in der Stadtentwicklungsbehörde der Stadt Helsinki, einen Blick hinaus über die Grenzen von Hamburg und hörten einen Input über das Programm der Helsinki City Boulevards. Er erläuterte die Hintergründe und Herangehensweise zur verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung der großen Einfallstraßen. Der zweite Input-Vortrag kam von Tobias Goevert, der als Abteilungsleiter der Landes- und Stadtentwicklung in der BSW und Zuständiger für den Magistralenmasterplan den aktuellen Sachstand der Planungen für Hamburg präsentierte.

Thomas Ritzenhoff eröffnete die Podiumsdiskussion mit seiner Perspektive auf das Thema auf der Bezirksebene. Er ordnete die Magistralenpläne als Metaebene der Stadtentwicklung ein. Viele Entwicklungen laufen eigenständig und nun würden diese in eine größere Strategie eingebettet. Diese Strategie mit der Verkehrsplanung zu vereinbaren, sei die große Herausforderung. Der Knackpunkt sei die Fläche, denn nur mit der Rückgewinnung von Fläche aus dem Straßenraum könnten die Ideen des Bauforums realisiert werden, so Ritzenhoff. An den Magistralen ginge es um Wohnen und Wohnqualität, um Verkehr, Klimaschutz und Grundstückspolitik, erläuterte Karin Loosen. Deswegen sei der ressortübergreifende Blick so wichtig. Darin liege ihrer Meinung nach die Stärke der Architekt\*innen als Generalisten. Die Architektenkammer sowie die neue Hamburger Stiftung Baukultur sollen als Plattform zur Förderung vernetzten Arbeitens zu diesen Themen dienen.

An die Magistralen werden vielfältige Erwartungen und Nutzungsansprüche gestellt. Sie sollen Lösungen für viele Themen bieten. Um diesem Ziel gerecht werden zu können, müsse vieles erst einmal schwieriger werden, bevor es besser wird. Das sei nicht leicht zu kommunizieren, aber letztlich auch das Tagesgeschäft bei diesem Vorhaben, erklärte Tobias Goevert. Die Bedeutung der Magistralen für das Wohnungsbauziel des Senats von jährlich 10.000 neuen Wohneinheiten sei eher nebensächlich, die Magistralen dabei nur als Ergänzung zu verstehen, so Thomas Ritzenhoff. Man wünsche sich allerdings auch mehr Interesse der Wohnungswirtschaft, ergänzte Tobias Goevert. Da an den Magistralen vor allem bezahlbarer Wohnraum entstehen solle, arbeite man insbesondere mit der SAGA und Genossenschaften zusammen. In diesem Zusammenhang brachte Jörg Knieling den Aspekt der sozialen Gerechtigkeit ein und fragte, wieso man insbesondere günstigen Wohnraum an teilweise unattraktiven Orten realisiere. Übergeordnete Zielsetzung sei immer noch die städtebauliche Qualität. Man wolle in keinem Fall Wohnungsbau realisieren, bloß um bestimmte Zahlen zu erreichen, so Goevert. Man frage sich immer, was wo möglich ist und setze mit dem Drittmix auf gut gemischte Quartiere.

Neben der Entwicklung des Gebäudebestandes und dem Thema Wohnen, spielt der Verkehr eine wesentliche Rolle in der Diskussion. Niklas Aalto-Setälä hatte erklärt, dass eine Deckelung des aktuellen Verkehrsvolumens durch den flächendeckenden ÖPNV-Ausbau angestrebt wird. Angesichts der aktuellen Situation im Bereich des MIV, sei eine solche Deckelung in Hamburg zwar ebenfalls nötig, eine Lösung dafür liege jedoch nicht vor. So müsse man sich fragen, welche Potenziale zur Entwicklung der Magistralenräumen tatsächlich vorliegen, solange diese Frage nicht beantwortet sei, so Jörg Knieling. Karin Loosen gab zu bedenken, dass Umbruchprozesse immer

Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland

ihre Zeit brauchten. Es sei ein allgemeines Problem der Stadtentwicklung, allerdings könne man doch deutliche Veränderungen innerhalb der letzten zwei Jahre sehen. Sie sehe zurzeit etliche Baustellen und viele mutige Restriktionen für den MIV in Hamburg. Man müsse nicht pessimistisch sein und denken, dass sich in Sachen Verkehr nichts tue.

In der Diskussion wurde auch das Thema Stadtnatur angesprochen. Am Beispiel Berliner Tor erkenne man, dass die Stadtnatur mitgedacht werden müsse, erklärte Tobias Goevert. An den Magistralen gebe es viele Berührungspunkte mit Grünachsen, doch bauliche Verdichtung im Sinne des Hamburger Maß sei nicht immer leicht mit der Entwicklung von Grünräumen zu vereinbaren. Es gelte, wie so oft, eine Balance zu finden. Man müsse jedoch auch jeden Raum und die spezifische Situation vor Ort individuell betrachten.

Im Ergebnis wurden immer wieder die Komplexität der Magistralenentwicklung deutlich gemacht und die Herausforderung der Verknüpfung der verschiedenen Themen betont. Offensichtlich wurde dabei, welche entscheidende Bedeutung der Fläche und ihrer Verteilung auch bei diesem Vorhaben zu kommt.

Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland