

MUT ZU STADT

Plädoyer von Florian Marten für einen gemeinsamen Blick nach vorn zur Eröffnung der Veranstaltung „Altstadtperspektiven“ am 24. Mai 2018

Liebe Stadtbewegte,

gemeinsam mit Ihnen wollen wir den Blick nach vorn richten. In einem Dialog über Ihre Anstöße, Fragen, Ideen und Projekte für eine lebendige, bunte und attraktive Innenstadt.

Ein triviales Anliegen, eine leichte Übung? Wir alle schwärmen doch längst von sozialer Mischung, freuen uns über die neue Lust an Urbanität, den Wunsch nach Begegnung und Gemeinsamkeit mitten in der Stadt.

Von Schlafstädten, Stadtautobahnen und monofunktionalen Bürostädten redet längst keiner mehr:

- ⇒ Und doch tun wir uns so schwer, die klaffende Wunde Ost-West-Straße endlich mit einem klugen therapeutischen Konzept anzugehen.
- ⇒ Und doch schaut in vielen neuen Wohnungen in der City allenfalls der Hausmeister mal persönlich vorbei.
- ⇒ Und doch sorgen nach 20 Uhr eher Gewalt und Drogen für Belebung am Jungenfernstieg und auf der Museumsinsel – und nicht soziales Miteinander.
- ⇒ Und doch schwächelt der Einzelhandel, obwohl eine belebte Innenstadt nach aller Empirie die beste Antwort auf Amazon & Co ist.

Hat irgendwer irgendetwas übersehen? Leitbilder und politische Ziele sind in Sachen Stadt doch längst ziemlich okay. Hamburg verfügt seit 2010 sogar über ein veritables Innenstadtkonzept, das engagiert und zielbewusst das Herz dieser alten europäischen Stadt aktivieren will. Jammern wir also nur auf hohem Niveau?

Oder stehen wir doch vor einer Hürde, die nicht so leicht zu nehmen ist? Eine Hürde, die vor knapp zwei Jahren zur Gründung der Initiative „Altstadt für Alle!“ und zu unserem Treffen heute Abend geführt hat?

Sie ahnen, es handelt sich um rhetorische Fragen. Ich teile die Auffassung des dänischen Stadterneuerers Jan Gehl, der von einem grundlegenden Paradigmenwechsel, von einer historischen Aufgabe spricht. Historische Aufgabe, Paradigmenwechsel – ist das lockere Beisammensein an einem lauen Maiabend dafür das richtige Tool? Warum ich auch auf diese Frage mit einem kräftigen Ja antworte, will ich Ihnen jetzt kurz erläutern.

Da mein Arbeitsauftrag intern unter „Brandrede“ firmiert, gehe ich es ich hitzig an. Mit einer feurigen Metapher, die sich in Bronze verewigt findet: Im Phönixsaal des Hamburger Rathauses erhebt sich die Stadtgöttin Hammonia aus der Asche. Die Skulptur auf dem Kaminsims versinnbildlicht die Auferstehung der Stadt aus den rauchenden Ruinen des Brands von 1842. „Kunstwerk Hamburg“ nennt später der praxisbewusste Visionär und Oberbaudirektor Fritz Schumacher den Wiederaufbau der Stadt. Doch im Feuersturm der Operation „Gomorrha“ geht das von ihm mitgeschaffene soziale Gesamtkunstwerk der modernen Großstadt im Juli 1943 erneut in Flammen auf.

Und wieder Phönix, sprich Hammonia aus der Asche: Trümmerfrauen, Wiederaufbau, Wirtschaftswunder, Wende. Erneut eine gelungene Wiedergeburt? Hamburg, die schönste Stadt der Welt?

Wir müssen es nicht ganz so streng sehen wie unser Oberbaudirektor, wenn er diese Selbstwahrnehmung relativiert und fordert, Hamburg müsse sich endlich den über 70 Prozent des Stadtgebiets zuwenden, die hässlich und vernachlässigt sind – fast alles Zeugnisse der Stadtentwicklung des Wiederaufbaus. Aber auch die 25 bis 30 Prozent, auf denen sich laut Franz-Josef Höing der Ruf des „schönen Hamburg“ gründet, tragen die Wunden jener dritten großen Zerstörung, die diesmal nicht mit dem Feuer kam.

Sie kam auch nicht über Nacht, sondern allmählich und versteckt. Sie gab sich freundlich, gut situiert, modern, vielversprechend. Sie heilte Kriegswunden und war begleitet von neuem Wohnraum, hellen Büros, bequemen Konsumtempeln und glatt asphaltierte Straßen.

„Modernismus und Motorismus“, wie Jan Gehl sie benennt, kommen im Gewand von Wohlstand, individueller Bewegungsfreiheit und Fortschrittseuphorie. Die Mischung aus individueller Massenmotorisierung und einer Stadtplanung im Geiste der Charta von Athen von 1933, welche die traditionelle europäische Stadt in Stücke reißt, begann ihren Siegeszug erst in den 1950er Jahren.

Zerstörerisch? So empfand das damals kaum einer. Stadtplaner und Politiker schwärmten vom Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ und ahnen nicht, dass sie die sozialen Brennpunkte von heute bauen. Arthur Dän, seit 1955 Leiter des Planungsbüros Neu-Altona, formulierte damals in wunderbarer Klarheit, was dieser Paradigmenwechsel für den öffentlichen Raum bedeutet: „Die Straße, früher das beherrschende Erlebnis einer Stadt, ist mit der Entwicklung des Verkehrs zum reinen ‚Verkehrsträger‘ geworden.“

Die Vertreibung der Wohnbevölkerung aus der Inneren Stadt und die Verwandlung von öffentlichem Erlebnisraum in Infrastruktur für den motorisierten Verkehr – diese Metamorphose des „Kunstwerk Hamburg“ ist weder Ergebnis noch Folge der Operation Gomorrha, sondern zielbewusste Stadtentwicklung der Nachkriegsmoderne. Allein zwischen 1955 und 1980 halbierte sich die Bevölkerung der Kernstadt. Im Radius von 5 km um den Rathausmarkt leben heute nur noch rund 400.000 Menschen, 1939 waren es noch 1,1 Millionen. Die Entvölkerung von Neustadt und Altstadt verlief, befördert durch den Abriss fast aller noch vorhandenen historischen Wohnquartiere, sogar noch drastischer. Die Ost-Weststraße wurde in vier Bauabschnitten von 1956 bis 1963 mitten durch den historischen Stadtkern geschlagen. 70.000 Fahrzeuge täglich und Lärmpegel oberhalb aller Grenzwerte ersetzen Hopfenmarkt, Wohnungen und Stadtleben.

Dass die Sehnsuchtsorte Hamburger Wohnungssuchender des Frühsommers 2018 Ottensen, Karoiviertel, Schanze, St. Georg, Eppendorf und Winterhude heißen und nicht Osdorfer Born, Steilshoop, Mümmelmannsberg oder Neu Allermöhe – hat einen ganz einfachen Grund: Sie bewahren noch viel von den Qualitäten der alten Stadt.

Die Zauberformel von Jan Gehl für seinen Paradigmenwechsel, den Abschied von Modernismus und innerstädtischer Massenmotorisierung, ist zunächst ganz einfach: Er fordert das „menschliche Maß“ und ein besonderes Augenmerk auf „den Raum zwischen den Gebäuden“. Oberbaudirektor Franz-Josef Höing formulierte diese Erkenntnis kürzlich so: „Der öffentliche Raum ist eine Grundbedingung der Stadt. Er darf im wortwörtlichen Sinne nicht unter die Räder kommen.“ In Jan Gehls Diktion: „Ein guter Platz ist wie eine gute Party – man bleibt länger als geplant.“

Diese griffigen Erkenntnisse in praktische Stadtentwicklung umzusetzen, ist kein Selbstgänger. Im Gegenteil: Planungsrecht, Baunutzungsverordnung, Straßenverkehrsordnung, Bundesimmissionsschutzgesetz, vor allem aber unsere Sozialisierung in einer von der Moderne und vom Auto geprägten Stadt bremsen Vorstellungskraft, Ideen und Umsetzungsperspektiven für einen Neubeginn mit menschlichem Maß.

Deshalb sprechen wir von „Mut zu Stadt“, vom Überwinden von Denkblockaden. Dies gelingt nur schwer in den klassischen Planungs- und Stadtentwicklungsformaten. Es erfordert neue Formen des zivilgesellschaftlichen Diskurses. Und dafür sind wir heute hier.

Dafür sind Sie gekommen. Nicht, um an einen Retromasterplan für den Rückbau Hamburgs in die gute alte Zeit zu entwerfen, sondern um mit Fantasie, Kreativität und Mut Anstöße für eine schrittweise Weiterentwicklung des Hamburg von heute zu geben. Kleine Schritte, große Würfe, vorsichtige Fragen und kühne Ideen – alles ist geeignet, Hamburg weiter zu bringen.

Dass wir dabei die Innenstadt in den Blickpunkt rücken, ist weder eine nostalgische Verbeugung vor dem „Kunstwerk Hamburg“ noch falsch verstandener Zentralismus. Eine Stadt ist mehr als die Summe ihrer Kieze und Quartiere. Sie braucht das lebendige Wechselspiel von Innen und Außen – und eine Innenstadt,

die von allen belebt wird und für alle da ist. Alles was hier in diese Richtung geschieht, kommt allen Menschen in Hamburg zu gute – und strahlt auf die Stadtentwicklung in allen Quartieren aus.

Mutmacher aus anderen europäischen Städten gibt es genug. Ob Wien Innenstadtwohnungen für acht Euro kalt baut, Helsinki Stadtautobahnabschnitte in Boulevards für Stadtleben und neue Wohnungen umwidmet, Kopenhagen Spiel- und Erlebnisräume mitten in der Stadt schafft oder Berlin mit seinem neuen Mobilitätsgesetz den Stadtraum aus der Perspektive von Fußgängern und Radfahrern neu denken, planen und realisieren will...

Aber auch unsere Initiative zeigt erste Wirkungen: Ob ein Fraktionsvorsitzender der Bürgerschaft 25.000 neue Bewohner für die Innenstadt fordert oder unsere Vorschläge für die Umwandlung des Parkhauses Neue Gröninger Straße in Wohnungen aufgegriffen werden...

Eine mutige Stadtentwicklung ist machbar – und sie braucht uns, unsere Anregungen, Projekte und Ideen...