

26/September/2019

## Internationales Bauforum 2019 | Magistralen

Nach 16 Jahren hat die Freie und Hansestadt Hamburg zum siebten Mal wieder ein Bauforum ausgerichtet – eine Institution der Hamburger Planungskultur, die sich in unregelmäßigen Abständen besonderen Themen und Orten widmet. Thema des Internationalen Bauforums 2019 vom 19. bis 24. August war die Entwicklung der Räume entlang der Magistralen. Über 200 Fachleute, darunter Vertreterinnen und Vertreter aus 55 Planungsbüros, weitere Experten, Querdenker und Studierende folgten der persönlichen Einladung des Hamburger Oberbaudirektors und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und widmeten sich in 14 interdisziplinären Teams 6 Tage lang dieser großen Aufgabe der Hamburger Stadtentwicklung.

Der Ort: Die Deichtorhallen - eine ehemalige Markthalle und inzwischen Halle für moderne Kunst mitten in der Stadt. In drei Tagen wurde diese Halle zu einer großen Werkstatt mit 14 Ateliers umgebaut; eine Agora im Zentrum – vielfältig gestaltet – bot Raum für Austausch Rückzug und Erholung. Die Zusammensetzung der 14 Teams – siehe Anlage – wurde erst am Auftaktabend während des großen Welcome Dinner in den Deichtorhallen für alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen bekannt gegeben. Und dann ging es los – Tag und Nacht wurde gearbeitet, auf Deutsch und Englisch diskutiert, gezeichnet, gebaut, recherchiert, komponiert, verworfen, gegessen und auf der Wiese in der Sonne ausgeruht, das Digitallabor aufgesucht und der 3-D Drucker betätigt, dem parallelen öffentlichen Rahmenprogramm wurde mit halbem oder ganzem Ohr zugehört und neue Kontakte wurden geknüpft.

Jeweils zwei Teams befassten sich mit einer von sieben zuvor ausgewählten Magistralen, die zwischen 8 und 20 km lang durch das Hamburger Stadtgebiet führen. Am Ende der Woche zeigten die Teilnehmenden aus Architektur, Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung ihre inspirierenden Ideen und Entwürfe in 14 kurzweiligen Präsentationen mit Performance-Charakter – darunter Musikbeiträge, bis zu 9 Meter lange Modelle, ein Manifest der Querdenker und der Verkehrsplaner aus den Teams sowie eine anregende Protestdemonstration einer abweichenden Gruppenmeinung.

### Aufgabe

Das Bauforum Format zeichnet sich durch den Gedanken aus, in einer freien Denk- und Entwurfswerkstatt mit weitestgehender kreativer Freiheit Ideen für heute, morgen und übermorgen zu entwickeln, ohne Anspruch auf kurzfristige Realisierbarkeit und sich für diese Zeit aus den Alltagszwängen der konkreten Planung zu lösen.

In diesem Bauforum war es die Aufgabe aller Teams, ein „Drehbuch“ für die gesamte Magistrale zu entwerfen. Der Begriff konnte inhaltlich sehr weit gefasst werden und meint in erster Linie eine konzeptionelle Antwort für den gesamten Magistralenraum, die sowohl Aussagen für die Kernstadtbereiche als auch für die Außenstadt bis zur Landesgrenze umfasst.

Ziel war es, die Magistralen ganzheitlich und als Stadtraum neu zu denken und zukunftsweisende Lösungen und Entwicklungspotenziale für alle Nutzungen der wachsenden Stadt zu finden. Explizit nicht nur der Straßenraum und die direkt angrenzende Bebauung standen im Fokus, sondern ein ganzheitliches Bildes für das Zusammenspiel der Magistrale mit ihren angrenzenden Räumen der „zweiten und dritten Reihe“ sowie nahen Grün- und Freiräumen.

Zudem wurden von jedem Team räumliche Eindrücke bzw. Vertiefungen zu selbst gewählten Fokusräumen erwartet. Welche strategischen Punkte bearbeitet werden und wie diese Vertiefungen aussehen, blieb den Teams überlassen.

Für jede Magistrale lag ein ausführliches Dossier mit einer Profilbeschreibung, Darstellungen aller laufenden Planungen im Raum und wichtiger Daten und Fakten über Hamburg vor. Einen weiteren Fundus boten die digitalen Informationen vor Ort und es bestand jederzeit die Gelegenheit zur Rücksprache mit städtischen Experten.

Die Woche begann mit einer Bustour, die die Teams unter Leitung vor Ort tätiger Planerinnen und Planer entlang „ihrer“ Magistrale führte.

Die Art der Bearbeitung und Form der Endpräsentation war freigestellt – verbunden mit der Bitte, einer breiteren Fachöffentlichkeit die Ergebnisse nachvollziehbar zu erläutern. Alle dafür notwendigen Materialien wurden den Teams zur Verfügung gestellt.

Auf einem jeweils ausgerollten, gedruckten langen Plant Teppich, der die Magistralen im Format 1:2000 darstellte, fand die jeweilige Präsentation - Performance statt. 20 Minuten Vortrag und eine 5-minütige Kommentierung der jeweiligen „Magistralen-Paten“ – Mitglieder des eigens eingerichteten Bauforum-Fachbeirates sowie die örtlichen Baudezernenten – bildeten den Rahmen dazu.

## **Ergebnisse**

Die Ergebnisse sind beeindruckend, inspirierend und werden Grundlage für weitere Debatten, Planungen von kurzfristiger bis sehr langfristiger neuer Stadtgestaltung mit menschlichem Maß der Stadt Hamburg.

Trotz der kurzen zur Verfügung stehenden Bearbeitungszeit gehen die gezeigten Arbeiten sehr differenziert auf die jeweiligen Magistralenräume ein. Jede Magistrale hat durch ihre Lage, ihre „Programmierung“, ihre räumliche „Dramaturgie“ sowie ihre Leistungsfähigkeit für den Verkehr ihre eigene Rolle und „Begabung“ als Impulsgeber für die umgebende Stadt. Gleichwohl gibt es bestimmte Themen, die sich in vielen Arbeiten wiederfinden und die für die Entwicklung dieser Räume zentral sind:

### **Städtebau und Architektur**

- Alle Arbeiten setzen auf die Fortentwicklung des Bestands, wollen den Rhythmus und die Dramaturgie der Magistrale aufgreifen und – etwa durch Orientierungspunkte und Hochpunkte – akzentuieren. Die Lösungsvorschläge bewegen sich überwiegend auf städtebaulicher Ebene; Vorschläge, die spezifischere architektonische Ansätze zeigen (z.B. besondere Gebäudesilhouetten), sind eher die Ausnahme.
- Dabei geht es um Stadtreparatur und die Ergänzung des Bestands (wichtige Themen sind Nutzungsmischung, lebendige Erdgeschosszonen, die Stärkung öffentlichen Raums); an ausgewählten Stellen wird die Implementierung größerer neuer Stadtbausteine vorgeschlagen.
- Viele Vorschläge beschäftigen sich mit der Frage, wie die Magistrale und anliegende Stadträume in einen „Dialog“ gebracht werden können z.B. durch die Gestaltung von Eingangssituationen (in die Stadt, in die Quartiere, in Landschaftsräume ...).
- Einige Arbeiten haben besondere ortsspezifische Typologien entwickelt (z.B. hybride Gebäude, die verschiedene Nutzungen vereinen – Mobilitäts-Hub und Community Services, Produktion und Wohnen etc. – siehe u.a. Arbeiten 1A, 3A) oder beschäftigen sich mit der Umwandlung vorhandener magistralentypischer Typologien (z.B. Öffnung von Einkaufszentren - siehe Arbeit 1B).

### **Grüne Räume und Akzente**

- Alle Arbeiten haben das Verhältnis zu anliegenden Grünräumen und Gewässern untersucht und z.B. Vorschläge entwickelt, wie ihr Potenzial als autofreie Wegeverbindungen und Erholungsräume abseits der Magistrale nutzbar gemacht werden kann und wie Zugänglichkeiten verbessert werden können.
- Die Reduzierung des Raums für den Autoverkehr soll auch dem Grün mehr Raum an der Straße geben (von grünen Trittsteinen bis zum „grünen Teppich“ – siehe Arbeiten 3B, 7B).

- Wo es Wasserlagen an den Magistralen gibt, wurden Vorschläge entwickelt wie ihr Potenzial besser genutzt werden kann (die Ideen reichen von Wassertaxis bis zu Gebäude auf Stelzen in einer renaturierten Wasserlandschaft – siehe Arbeiten 4A, 4B, 5A, 5B, 6B, 7B).

### **Von Barrieren zu Mittlern und Räumen der Zukunftsmobilität**

- Alle Arbeiten schlagen Maßnahmen-Sets vor, die den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Stadt reduzieren und dem Umweltverbund in Form neuer Verknüpfungen und Ergänzungen Vorrang geben (u.a. P+R-Umsteigepunkte am Stadtrand, ein Netz von „Mobilitäts-Switch-points“, Fahrbahnen für PKW reduzieren zugunsten von andere Mobilitätsformen, wie Bus Rapid Transit-System, Stadtbahn, verbreiterte Gehwege und Radinfrastruktur entlang, aber auch abseits der Magistralen). Die verkehrlichen Ansätze reichen bis hin zu neuen Verkehrsführungen oder der Frage, ob der Verkehr stellenweise „enthierarchisiert“ werden könnte und der Ring 2 als Hauptverkehrsverbindung in ein offenes Stadtnetzwerk aus Straßen in einer polyzentralen Stadtstruktur aufgelöst werden sollte (siehe Arbeiten 7A, 7B).
- Ausgehend von der Annahme, dass der Umstieg vom Auto auf umweltfreundliche Fortbewegungsmethoden so einfach und komfortabel wie möglich gemacht werden muss, setzen viele Arbeiten auf die Einrichtung von Mobility-Hubs. Für Menschen und Waren auf dem Weg in die Stadt ist hier ein Wechsel vom Auto auf andere Mobilitätsformen möglich; verschiedene Verkehrsmittel – und z.T. weitere Services – stehen zur Verfügung.
- Es gab auch verschiedene Vorschläge, wie durch gestalterische Eingriffe die Dominanz des Straßenverkehrs gebrochen werden kann (durch einzelne Elemente im Straßenraum oder einen „grünen Teppich“ – siehe Arbeiten 3B, 7B).

### **Neue Akzente im Zentrenkonzept der Stadt**

- Alle Arbeiten legen einen Fokus auf bestehende Zentren und Maßnahmen, wie diese noch gestärkt werden können, sowie Orte mit gewisser Zentralität, die Potenzial für eine Entwicklung bergen (z.B. als neue „Mikro-Zentren“ – siehe Arbeit 3A).
- Viele Arbeiten haben bestehende und geplante Schnellbahnstationen als strategische Orte für eine (weniger durch das Auto geprägte) Entwicklung identifiziert. Hier werden Maßnahmen zur Verdichtung, Ergänzung von Nutzungen und wie man diese Orte attraktiver gestalten kann, (z.B. eine öffentliche Sonnenterrasse am Wasser – siehe Arbeit 3B) vorgeschlagen.

### **Neue Flächenpotenzialen für Wohnen, Arbeitsstätten und Infrastruktur - Funktionsmischung von morgen**

- Es gibt verschiedene Ideen für die Belebung ungenutzter oder monofunktionaler Lagen als neue attraktive Wohnstandorte, z.B. Gebäude auf Stelzen in einer renaturierten Wasserlandschaft, die Verknüpfung und Erweiterung des Stadtparks mit der hochwertigen grünen Mitte der Bürostadt City-Nord durch eine neue Verkehrsführung oder die Heranführung der Harburger City an die Elbe auf Flächen des Harburger Hafens – siehe Arbeiten 7B, 6A).
- Für die Arbeit der Zukunft wurden neue Typologien entworfen, die z.B. Gewerbe und Produktion in den unteren Geschossen und eine Nutzungsmischung – auch mit Wohnen – in den Obergeschossen vorsehen (z.B. Arbeit 1A).

### **Magistralen zu Orten des Quartierslebens machen**

- Alle Arbeiten beschäftigen sich mit der Frage, wie die Identität der Magistralenräume gestärkt werden und sich aus den anliegenden Stadträumen und Quartieren speisen kann.
- Einige Vorschläge reagieren darauf, dass sich das Stadtteilleben vielerorts abseits der Magistrale abspielt und entwickeln Wegeverbindungen zwischen den Orten intakten Quartierslebens und der Magistrale (z.B. Arbeit 3B).
- Andere Arbeiten schlagen die Verlegung wichtiger Funktionen – z.B. eines Wochenmarktes – an die Magistrale vor, so dass sichtbare Ort von Nachbarschaft entstehen (z.B. Arbeiten 2A, 4B, 6B) oder erkennen die dispersen städtebaulichen Strukturen entlang der Magistrale als Chance und Nischen für die stadtgesellschaftliche Aneignung, alternative Nutzungen, Kultur und Kleingewerbe (siehe Arbeit 2B).

### **Ein Beitrag zur Emanzipation der Außenstadt**

- Alle Arbeiten erkennen eine Qualität in der Unterschiedlichkeit der Magistralenabschnitte der Äußeren Stadt – mit dem oft grünen Charakter – und der urbanen Magistralenabschnitte der Inneren Stadt. Das Statement *“There is a whole City out there”* greift diese Perspektive auf.
- Während in den teils sehr dichten Bereichen der Inneren Stadt zumeist behutsame städtebauliche Akkupunkte vorgesehen sind, die vorhandene Qualitäten stärken sollen, wird für die Äußere Stadt eine behutsame Urbanisierung vorgeschlagen. Die Vorschläge zielen nicht darauf ab, die Strukturen der Inneren Stadt zu kopieren, sondern ortsangemessene Lösungen zu finden (z.B. mit lokalen Zentren und Alternativen zur Fortbewegung mit dem Auto – einen besonderen Schwerpunkt hierauf legt die Arbeit 3A).

**Die Präsentationen zu allen Arbeiten und Videomitschnitte der Vorträge finden Sie unter [www.hamburg.de/bauforum](http://www.hamburg.de/bauforum).**